

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 241)
z dnia 28 maja 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 241)

28 maja 2026 r.

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

– rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2025 r.” (druk nr 2558).

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Magdalena Stępiak** radca w Departamencie Bezpieczeństwa Ministerstwa Zdrowia, **Konrad Romik** dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, sekretarz KRBRD wraz ze współpracownikami, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Marek Konkolewski** pełniący obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, insp. dr **Krzysztof Dymura** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Michał Zięcina** naczelnik Biura Bezpieczeństwa Centrali Polskich Linii Kolejowych SA, **Katarzyna Kwiecień** kierownik Zakładu Przepisów Techniczno-Budowlanych, pełnomocnik dyrektora ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, **Włodzimierz Bogaczyk** dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Poznaniu, wiceprezes Ogólnopolskiego Związku Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, **Tomasz Matuszewski** zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie, sekretarz Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Bartosz Bieliński** wiceprezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego, **Szymon Marciniak** specjalista ds. legislacji, komisji oraz innych struktur Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

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

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. W szczególności bardzo serdecznie witam pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który jest dzisiaj obecny wraz z zespołem z ministerstwa. Bardzo serdecznie witam dyrektora Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i sekretarza KRBRD, pana Konrada Romika. Witam głównego specjalistę w Sekretariacie KRBRD, Krystiana Wardę. Witam panią Olgę Tworek, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury – bardzo serdecznie witam panią dyrektor – oraz pana Michała Zięcinę, naczelnika Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK SA.

Niezwykle serdecznie witam pana prof. Marcina Ślęzaka, dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, wraz z zespołem. Jest z nami zastępca kierownika Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, pani Anna Zielińska. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Komendy Głównej Policji. Jest z nami pan insp. dr Krzysztof Dymura, dyrektor Biura Ruchu Drogowego w KGP, wraz z panem podinsp. Robertem Kanią, p.o. naczelnik w Biurze Ruchu Drogowego w tejże komendzie. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jest z nami pan Piotr Kurkowski, p.o. zastępcy generalnego dyrektora, oraz pani Monika Tuszyńska, dyrektor Departamentu Zarządzania Siecią Dróg. Witam państwa bardzo serdecznie. Niezwykle serdecznie witam zastępcę głównego inspektora transportu drogowego, pana Marka Konkolewskiego. Witam przedstawicieli Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Jest z nami pani Aleksandra Skorupska, zastępca dyrektora instytutu, oraz pani Katarzyna Kwiecień, kierownik Zakładu Przepisów Techniczno-Budowlanych i pełnomocnik dyrektora ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Witam również niezwykle szeroką reprezentację naszych partnerów społecznych. Jest z nami pani Joanna Sokołowska, zastępca dyrektora Departamentu Organizacji ds. Bezpieczeństwa Publicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie. Bardzo serdecznie witam pana Tomasza Matuszewskiego, zastępcę dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie i sekretarza generalnego Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Witam pana dyrektora bardzo serdecznie. Witam również pana Mariusza Paubę, kierownika Wydziału ds. Kandydatów i Kierujących Pojazdami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie. Bardzo serdecznie witam pana Włodzimierza Bogaczyka, dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Poznaniu i wiceprezesa Ogólnopolskiego Związku Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Bardzo serdecznie witam, panie dyrektorze. Bardzo serdecznie witam również pana Rafała Cieślika, dyrektora biura Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej. Witam również wiceprezesa Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego, pana Bartosza Bielińskiego.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2025 r.” (druk nr 2558). Przedstawia minister infrastruktury. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek.

Przystępujemy do realizacji naszego porządku. Szanowni państwo, bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu i przedstawienie powyższego dokumentu. Zwracam się do pana ministra Stanisława Bukowca. Bardzo proszę, panie ministrze. Jeżeli będzie potrzeba wskazania współpracowników, to oczywiście bardzo proszę. Zgodnie z naszą tradycją będziemy udzielać głosu. Panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie, szanowni panowie posłowie, wszyscy zebrani goście, zgodnie z art. 140e ust. 3 i 4 ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w roku bieżącym złożył Radzie Ministrów coroczne sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie. Sprawozdanie zostało przyjęte przez Stały Komitet Rady Ministrów oraz Radę Ministrów w dniu 30 kwietnia br. i przekazane do Sejmu, Senatu i prezydenta RP.

Szanowni państwo, 2025 r. był najbezpieczniejszym na polskich drogach w historii pomiarów. Odnotowaliśmy rekordowy spadek liczby ofiar śmiertelnych. Poprawie uległy również inne kluczowe wskaźniki: liczba wypadków oraz liczba rannych. Nieznaczny wzrost odnotowano we wskaźniku liczby ciężko rannych oraz liczby kolizji. W 2025 r. odnotowano następujące wskaźniki w stosunku do 2024 r.: 20 925 wypadków, spadek o 594, tj. o 2,8%; 1660 osób zabitych, spadek o 236 osób, czyli o 12,4%; 24 590 osób rannych, spadek o 191, tj. 0,8%; 7866 ciężko rannych, wzrost o 70, czyli o 0,9%; 391 811 kolizji, wzrost o 1231, czyli o 0,3%.

Znaczny postęp Polski w zakresie redukcji liczby ofiar śmiertelnych w 2025 r. spowodował również awans Polski w europejskim rankingu stanu BRD. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców zmalał z 52 w 2024 r. do 45 ofiar w 2025 r. Średnia dla Unii Europejskiej wyniosła 43 ofiary. Według danych Komisji Europejskiej liczba ofiar śmiertelnych na drogach UE w 2025 r. spadła o 3% w porównaniu do 2024 r. Jest to o 580 osób mniej niż w 2024 r., przy czym Polska zredukowała tę liczbę aż o 236 ofiar. Stanowi to 40% wartości spadku liczby zabitych na drogach unijnych, czyniąc nasz kraj zdecydowanym liderem pod tym względem. Na podstawie obecnych danych długookresowych Komisja Europejska wskazuje, że już tylko Polska, Dania, Belgia, Bułgaria, Rumunia są na dobrej drodze do osiągnięcia celu 50% redukcji liczby ofiar śmiertelnych na drogach do 2030 r.

Jakie działania na rzecz poprawy BRD były realizowane w 2025 r.? Były to działania prewencyjne realizowane zgodnie z kierunkami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030. Przyniosły one pozytywne zmiany. Dzięki zaangażowaniu członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wielu partnerów wśród organizacji pozarządowych i dzięki aktywności samorządów osiągnięto kolejne cele etapowe, które ostatecznie przybliżają nas do osiągnięcia celu końcowego w 2030 r., tj. redukcji liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku bazowego, tj. 2019 r. Wszyscy dążymy do tego, aby najpóźniej do 2050 r. osiągnąć wizję zero ofiar śmiertelnych na polskich drogach.

Realizowane były działania służące tworzeniu bezpiecznej infrastruktury drogowej poprzez realizację projektów inwestycyjnych oraz projektów wprowadzających elementy uspokojenia ruchu, które powinny łagodzić skutki zdarzeń drogowych, aby przede wszystkim zmniejszać ryzyko wystąpienia tego typu zdarzeń. W ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą 2033 r.)” w 2025 r. do ruchu oddano lub zakończono budowę ok. 326 km dróg. Do tego trzeba doliczyć ponad 100 km dróg, które zostały zmodernizowane. W ramach tych nowych dróg było ok. 33 km autostrad, 253 km dróg ekspresowych i ok. 40 km dróg krajowych klasy GP.

W ramach „Programu wzmocnienia krajowej sieci drogowej do 2030 r.” Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zakończyła realizację 125 zadań z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach utrzymania strukturalnego zakończono realizację 24 zadań inwestycyjnych polegających na kompleksowej przebudowie, rozbudowie odcinków dróg krajowych o łącznej długości 134,5 km, 11 nowoczesnych obiektów inżynierskich, 32 zadań o charakterze remontowym na odcinkach dróg krajowych o łącznej długości 100 km. Każda z zakończonych w 2025 r. inwestycji na istniejącej sieci dróg krajowych w sposób wymierny służy poprawie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego, w tym niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Realizowane były również działania w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, który ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej. W 2025 r. na realizację zadań powiatowych i gminnych przyznano dofinansowanie w kwocie 2,7 mld zł. W ramach realizacji zadań mostowych przekazano dofinansowanie w kwocie 400 mln zł. W ramach realizacji zadań związanych z budową i modernizacją obwodnic przekazano w 2025 r. dofinansowanie w kwocie 250 mln zł. W ramach zadań miejskich przekazano w 2025 r. dofinansowanie w kwocie 60 mln zł. W ramach zadań wojewódzkich przekazano w roku ubiegłym dofinansowanie w kwocie 9 mln zł i zagwarantowano 500 mln zł na zadania o znaczeniu obronnym.

Dodatkowo, w 2025 r. ze środków rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa przeznaczono kwotę 770 mln zł na dofinansowanie zadań drogowych realizowanych przez 311 jednostek samorządu terytorialnego. W ramach „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030” w 2025 r. oddano do ruchu 9 nowych obwodnic o łącznej długości blisko 67 km. Były to obwodnice miejscowości Dzwola, Strzelce Krajeńskie, Lipsko, Suchowola, Sztabin, Gostyń, Koźmin Wielkopolski, Żodyń, Szczecinek oraz fragment obwodnicy Wąchocka w ciągu DK42.

2025 r. był bardzo intensywny, jeśli chodzi o tworzenie prawa sprzyjającego poprawie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednocześnie wychodzącego naprzeciw pojawiającym się zagrożeniom w ruchu drogowym. Realizowana przez ministerstwo ustawa z 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadziła zmiany o charakterze systemowym, obejmującym m.in. młodych kierowców, okres próbny, nadzór nad prędkością, obowiązek używania kasków ochronnych oraz zasady korzystania z hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. W tym miejscu chciałbym przypomnieć, że przepis mówiący o obowiązku używania kasków ochronnych przez dzieci i młodzież do 16. roku życia wchodzi w życie w najbliższym czasie. Te przepisy będą obowiązywać już 3 czerwca.

Nowe przepisy umożliwiają uzyskanie prawa jazdy kategorii B osobom, które ukończyły 17 lat, pod warunkiem jazdy w obecności pasażera-opiekuna spełniającego wymagania określone w ustawie. Przy tej okazji chciałbym również przekazać, że ta propozycja cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem ze strony osób chętnych. Mamy wstępne informacje ze strony WORD-ów, że zgłasza się bardzo wiele młodych ludzi, 17-latków. Jest również bardzo dobra zdawalność tych młodych ludzi, co w tym przypadku może cieszyć.

3 marca 2026 r. weszły w życie istotne zmiany w zakresie nadzoru nad drastycznie łamaną przez kierujących pojazdami prędkością. Nowe regulacje pozwalają zatrzymać prawo jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h również poza obszarem zabudowanym na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych. Ustawa wprowadziła ponadto nowe obowiązki w zakresie ochrony niechronionych uczestników ruchu. Od 3 czerwca 2026 r. dzieci i młodzież – tak jak wspominałem – do 16. roku życia będą zobowiązani do używania kasków ochronnych podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego. Jednocześnie podniesiony został minimalny wiek z 10 do 13 lat dla użytkowników hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Wprowadzenie tego obowiązku

względem młodych użytkowników ma na celu ochronę najbardziej narażonej części ciała, głowy, oraz budowanie nawyku stosowania kasków.

Przy tej okazji chciałbym również wspomnieć o innych działaniach legislacyjnych, które realizowało Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji w porozumieniu z Ministerstwem Infrastruktury oraz Ministerstwem Sprawiedliwości, a więc o wprowadzeniu nowej kategorii za naruszenie, driftu, niebezpiecznej jazdy, również innych przepisów, które są związane choćby z tzw. recydywistami, których plaga wśród polskich kierowców jest ogromna. Wszystkie te przepisy mają na celu właśnie poprawę bezpieczeństwa, eliminację zachowań, które są niebezpieczne na drogach, i przyczynienie się do tego, aby na polskich drogach było bardziej bezpiecznie.

W sposób ciągły realizowano kampanie informacyjne promujące właściwe zachowania uczestników ruchu drogowego, obejmujące także działania edukacyjne w szkołach oraz inicjatywy skierowane do dzieci, młodzieży i seniorów. Raport bardzo dokładnie opisuje działania edukacyjne realizowane przez członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dzięki współpracy z wojewódzkimi radami BRD i jej członkami możliwa była realizacja takich ogólnopolskich projektów jak na przykład „Bezpieczne wakacje” i „Odblaskowa szkoła” we wszystkich województwach. Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwo Edukacji Narodowej, Policja i Polski Związek Motorowy angażowały się również w organizację wydarzeń edukacyjnych poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego, w tym szczególnie w rozwój ogólnopolskich, a ponadto od 2025 r. wojewódzkich turniejów BRD, w których uczestniczą kolejne tysiące dzieci i młodzieży. Inicjatywy te miały charakter otwarty i były skierowane do różnych grup wiekowych, łącząc działania informacyjne, profilaktyczne i praktyczne. Podejmowane działania potwierdzają, że edukacja i profilaktyka pozostają jednym z filarów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i stanowią niezbędne uzupełnienie infrastrukturalnych oraz legislacyjnych działań państwa.

Proszę o przyjęcie sprawozdania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za 2025 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, kto z pań posłanek i panów posłów na tym etapie chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, zgłasza się pani poseł Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Dziękuję. Bardzo dziękuję za przedstawienie tej informacji, panie ministrze. Myślę, że te dane statystyczne wszystkich nas cieszą. Mamy zarówno spadek liczby zabitych, jak i spadek wypadków. Chciałabym natomiast zapytać o kilka spraw.

Przede wszystkim jedna rzecz: raport Najwyższej Izby Kontroli z ubiegłego roku. Mam tutaj na myśli kontrolę oznakowania dróg publicznych. NIK przedstawiła miazdzące wnioski dotyczące organizacji ruchu, miazdzące dla samorządowców, jeżeli chodzi o projekt organizacji ruchu i ich zatwierdzenia. Z raportu jasno wynika, że są braki kadrowe w jednostkach zarządzających ruchem drogowym, że mamy do czynienia ze źle ustawionymi, nieczytelnymi lub uszkodzonymi znakami, które wprowadzają w błąd, że mamy mnóstwo reklam, które utrudniają dostrzeżenie znaków.

Panie ministrze, pan minister deklarował, że znajdują się środki na szkolenia dla samorządowców właśnie w tym zakresie. Chciałabym dopytać, na jakim etapie tego procesu jesteście. Czy już odbyły się jakieś szkolenia? Jeżeli się odbyły, to gdzie? Jeżeli się nie odbyły, to dlaczego się nie odbyły? Kiedy doczekamy się realizacji tej obietnicy? Czy może jest rozpisany przetarg w tym zakresie? Na pewno jasne jest to, że potrzebujemy środków zaradczych, bo wspomniany przeze mnie raport NIK nie pozostawia suchej nitki, jeżeli chodzi o to, jak wygląda organizacja ruchu w terenie. Tutaj poprosiłabym więc o szczegółowe informacje, w którym punkcie jesteście, dokąd zmierzamy, czego można oczekiwać.

Myślę, że druga kwestia, którą chciałabym poruszyć, też jest niezwykle istotna. Z jednej strony, tak jak mówię, mamy poprawę statystyki. Oczywiście 1660 zabitych osób to wciąż jest ogrom cierpienia, ogrom tragedii dla poszczególnych rodzin. Jest nad czym pracować i co poprawiać, natomiast jasne jest jedno: kiedy mamy znaczące poprawy bezpieczeństwa, to coraz trudniej będzie nam uzyskiwać poprawę w kolejnych latach, także jeżeli chodzi o dociekanie przyczyn poszczególnych wypadków. Tutaj jest postulat powołania wiodącej instytucji w tym zakresie, nie tylko organu doradczego, jakim jest Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu

Drogowego. Poddaję pod rozwałę pana ministra: być może potrzebujemy powołania Państwowej Komisji Badania Wypadków Drogowych. Przypomnę, że przecież mamy takie komisje w innych obszarach transportu. Pod zarządem ministra infrastruktury jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich. Pod zarządem, nadzorem MSWiA mamy Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych. Być może należy powołać Państwową Komisję Badania Wypadków Drogowych.

Przypomnę państwu posłom, że na przestrzeni ostatnich lat mieliśmy przecież naprawdę mnóstwo zdarzeń, nie tylko tych głośnych wypadków, o których informują media, zdarzeń zarówno z prezydentem... Mieliśmy wypadek na opolskim odcinku autostrady A4 w 2016 r. z prezydentem Andrzejem Dudą, mieliśmy wypadek z szefem Ministerstwa Obrony Narodowej Antonim Macierewiczem w 2017 r. w Lubiczu Dolnym pod Toruniem na DK 10. Mieliśmy podobne zdarzenie z panią premier Beatą Szydło w Oświęcimiu. Mieliśmy też – to już dwa lata temu, w 2024 r. – wypadek z panem Markiem Boroniem na autostradzie A1 w rejonie Szalszy. Być może taka niezależna instytucja, która mogłaby badać przyczyny tych wypadków także po to, żeby z tych raportów dowiedzieć się, czego unikać, co było przyczyną takich zdarzeń, jak poprawiać bezpieczeństwo, jak kształcić kierowców, jak informować, czego unikać, po prostu by się przydała.

I trzeci temat. Tutaj nawiązuję do naszych dyskusji w podobnym temacie. Rok temu w lipcu dyskutowaliśmy o raporcie za 2024 r. Przypomnę bardzo urocze słowa pana przewodniczącego Suchonia, który powiedział wtedy o tym, że być może potrzebujemy rozważyć jakiś bacik na posłów w kontekście łamania zasad i przepisów ruchu drogowego. Drodzy państwo, minął rok, a jesteśmy w sytuacji, w której mamy pana posła Mejzę: kilkanaście wykroczeń na koncie, chyba ponad 200 punktów karnych, przekroczenie prędkości, korzystanie z telefonu komórkowego. No i co? W zasadzie nic. Możemy po prostu dyskutować. Być może w przyszłym roku znowu znajdzie się jakiś delikwent, który w taki sposób będzie jeździł, będzie zasłaniał się immunitetem. Myślę, że potrzebujemy rzetelnej dyskusji na temat tego, jaki posłowie prezentują poziom, ale też jaki prezentują stosunek do prawa, także do prawa, które stanowią.

Te trzy kwestie chciałabym poruszyć. Być może jeszcze nasuną mi się jakieś pytania, to będę zgłaszała się w drugiej turze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek. Panie pośle...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym zabrać głos w dwóch kwestiach, dziękując za prezentację raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2025 r. Korzystając z obecności tak licznej reprezentacji administracji rządowej z panem ministrem na czele, chciałbym zwrócić uwagę na to, że istnieje również wynikający z Prawa o ruchu drogowym ustawowy obowiązek nałożony na organ Ministerstwa Infrastruktury – mówię tutaj o Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – udostępnienia publicznie raportu o kosztach zdarzeń drogowych, które powstają na sieci TEN-T, które są zrealizowane w Polsce kosztem wielu miliardów euro środków europejskich i środków budżetu państwa. Nie znalazłem takiego raportu dotyczącego rzeczywistego, aktualnego czasu na stronie ministerstwa i KRBRD. Ostatni, jaki jest, dotyczy 2022 r. W związku z tym chciałbym zapytać pana ministra o to, czy taki raport jest dostępny, a najpierw i przede wszystkim o to, czy został zrealizowany i za który rok, aby pan minister wskazał miejsce, gdzie można się z nim zapoznać.

Z jakich powodów podnoszę tę kwestię? Oczywiście z tych względów, że waga dotycząca wyceny społecznych kosztów wypadków drogowych jest bardzo ważna z punktu widzenia efektywności państwa na rzecz rozwiązań systemowych, związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego – w szczególności w miejscach, które są identyfikowane jako odcinki dróg niebezpiecznych, które wymagają przebudowy, a w związku z tym analizy związanej z zakresem podjęcia takich działań inwestycyjnych – również z uwagi na wagę ciężką kosztów, które całe szczęście z perspektywy ostatnich kilkunastu czy 20 lat zmniejszają się z uwagi na wielkość nakładów na infrastrukturę drogową, ale niezależnie od tego, że się zmniejszają, zawsze generują koszty bardzo znaczące dla społeczeństwa, gospodarki, a przede wszystkim dla systemu finansów publicznych, dla struktur państwowych, dla Policji, dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, dla Ministerstwa Zdrowia. Chciałbym po prostu zapytać o to, czy taki aktualny raport jest dostępny, czy będzie ewentualnie omawiany i przedłożony Komisji Infrastruktury.

Druga kwestia, która jest związana z materiałem, który jest dzisiaj analizowany, na którą chciałbym zwrócić uwagę, to, jak mi się wydaje, potrzeba w przypadku przygotowywania kolejnego raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku bieżącym. To jest temat, który dość mocno żyje w świadomości społecznej. Myślę również, że ma on bardzo praktyczne znaczenie w funkcjonowaniu administracji państwowej, Policji i innych instytucji. Jest to przede wszystkim, jak mi się wydaje, potrzeba czy zastanowienie się nad potrzebą wyodrębnienia statystyki związanej z wykroczeniami czy wypadkami, które popełniają na sieci dróg krajowych i samorządowych kierowcy zarówno z państw członkowskich Unii Europejskiej, jak i spoza Unii Europejskiej. Zwracam uwagę na ten bardzo silny rezonans związany z nieegzekwowalnością albo w niewielkim zakresie egzekwowalnością mandatów za wykroczenia popełniane przez kierowców spoza państw UE. To jest problem, który, jak mi się wydaje, wymaga podjęcia, zastanowienia się, również pod kątem zrobienia suplementu dotyczącego problematyki zachowań kierowców-cudzoziemców, którzy popełnili czy popełniają wykroczenia czy wypadki w Polsce.

Zwracam na to uwagę również z powodu tego, iż przyjętą zasadą czy praktyką, iż te zachowania naszych obywateli za granicą, jeśli korzystają czy prowadzą pojazdy ciężarowe czy osobowe – zwłaszcza na terenie Europy – statystycznie są relatywnie lepsze niż w przypadku ruchów na sieci dróg krajowych czy samorządowych. Chciałbym również zapytać pana ministra, przedstawicieli ministerstwa czy innych instytucji tutaj obecnych o opinię w tej sprawie z uwagi na silny rezonans społeczny wynikający z braku egzekwowalności wykroczeń, które są popełniane przez cudzoziemców.

Daję to pod rozwagę też dlatego, iż bardzo często podnosi się kwestie aktualnych badań technicznych pojazdów, których właścicielami w Polsce są przedstawiciele innych państw, Ukrainy czy w ogóle innych państw, którzy mają tutaj prawo pobytu czy korzystają z tych sieci dróg krajowych czy samorządowych. To jest problem, który narasta z uwagi na wielkość skali, czyli liczbę cudzoziemców, którzy tutaj podejmują pracę, którzy funkcjonują, którzy posługują się dokumentami prawa jazdy, które zostały wydane w tych państwach. Jest oczywiście kwestia weryfikacji ważności tych dokumentów czy wielu innych pobocznych kwestii, w tym również kierowania później takich osób na odpowiednie kursy w przypadku, kiedy taka osoba traci takie uprawnienie.

Ostatnie pytanie jest generalne. Czy któryś z przedstawicieli ministerstwa, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego czy Policji może dzisiaj przedstawić online posłom informację, ile pojazdów, samochodów osobowych ma niezrealizowane w terminie badanie techniczne, które przekracza na przykład rok w stosunku do terminu, który upłynął? Wydaje mi się, że z punktu widzenia kształtowania zachowań kierowców, ich poczucia odpowiedzialności warto piętnować tego rodzaju zjawiska. Pytanie jest bardzo konkretne.

Przy okazji innego posiedzenia omawialiśmy wczoraj bardzo konkretny efekt w postaci tego portalu, który służy nam jako bardzo użyteczna, praktyczna platforma informacji. Mówię tutaj o portalu e-kierowca, który został zbudowany przez Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych. Przetwarzając takie dane, warto przetwarzać je pod kątem aktualnych badań technicznych samochodów osobowych czy ciężarowych. Dla każdego, kto co roku odnawia to badanie techniczne, oczywiście jest, iż odpowiednio wcześniej dostaje SMS-em czy mailem informację o tym, że zbliża się termin wykonania tych badań. W międzyczasie, po kilkunastu latach zmieniły się stawki tych badań. To jest dobra okazja, aby w stosunku do właścicieli pojazdów, którzy nie wywiązują się z ustawowego obowiązku dbania o bezpieczeństwo własnego pojazdu, a tym samym również innych uczestników ruchu, tego rodzaju powiadomienia były przetwarzane i wysłane do tych właścicieli z informacją o ewentualnych kosztach z tego tytułu i skutkach niewykonania tego rodzaju obowiązku. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Rafał Kasprzyk. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Rafał Kasprzyk (Centrum):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, te statystyki bardzo cieszą, zwłaszcza że – cały czas mamy wyświetlony slajd – Polska jest liderem poprawy bezpieczeństwa. Chciałem po prostu pogratulować, panie ministrze, panu, wszystkim pracownikom, służbom, również posłom, bo to jest wynik konsekwentnej pracy i wprowadzania rozwiązań, które – choć punktowo – realizują pewne cele. Mamy dobre wyniki, z których bardzo się cieszymy.

W związku z metodami wprowadzanymi przez ministerstwo chciałem zapytać o odcinkowy pomiar prędkości. Budujemy i co roku oddajemy do użytku bardzo dużo nowych dróg ekspresowych, autostrad i chciałem zapytać o to w kontekście. Mieszkam w Kielcach, bardzo często jeżdżę właśnie na linii Kielce – Warszawa. Mamy cztery odcinkowe pomiary prędkości na drodze nr 7. Do niedawna było tylko jedno. Zastanawiam się, czy nie powinniśmy skupić uwagi na odcinkowych pomiarach prędkości właśnie na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, o których mówił pan minister, tam, gdzie podnieśliśmy kary za przekroczenie prędkości o 50 km/h, bo nie tylko wyrwykowe kary, ale chyba uspokojenie ruchu czy takie usankcjonowanie na pewnych odcinkach krytycznych dałoby większą siłę, wielokrotnie większą efektywność – o czym wielokrotnie na posiedzeniach Komisji rozmawialiśmy – niż na drodze S7... czy tu i tu. Jeżdżąc po swoim okręgu, po świętokrzyskim, nie zauważyłem natomiast nowych odcinków na drogach krajowych jednojezdniowych. To jest pytanie o tę efektywność, o to, w jaki sposób podchodzicie państwo do bezpieczeństwa na tych drogach, gdzie ze statystyk pewnie wychodzi jednak, że jest więcej wypadków, które są bardziej tragiczne.

Drugi temat pojawia się z kolei w rozmowach z ludźmi, którzy przychodzą do biura i zadają pytanie, pewnie niestety po paru tragediach. Tak jak pani posłanka Matysiak zwróciła uwagę, pojawiają się pewne tragedie, w których biorą udział czy są sprawcami kierowcy, którym często już wielokrotnie zabierano prawo jazdy. Panie ministrze, jak podejść do tego problemu, który jest bardzo emocjonalny, bardzo aktualny, ciężki i którego konsekwencje dla konkretnych rodzin i dla państwa są bardzo duże? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Rafał Weber. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo oficerowie, przedstawiciele instytucji związanych z bezpieczeństwem drogowym, na początku warto podać bardzo precyzyjną informację związaną z historycznymi statystykami, bo faktycznie w 2025 r. doszło do najmniejszej ilości wypadków w historii. Na szczęście zginęło w nich najmniej obywateli, najmniej kierowców czy użytkowników dróg, natomiast historycznie mniej rannych było w 2023 r. Co prawda w 2025 r. jest lepiej niż w 2024 r., ale nie jest lepiej niż w 2023 r. Tak to wygląda, szanowni państwo, w ujęciu statystycznym.

Przechodząc teraz do raportu, do tego, co w nim jest, a w zasadzie do tego, czego w nim nie ma, mam pytanie. Dlaczego nie chwalcie się państwo – w raporcie nie mogłem znaleźć żadnej informacji – działaniami edukacyjnymi prowadzonymi przez Inspekcję Transportu Drogowego, działaniami edukacyjnymi prowadzonymi w ramach programu Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka? Przecież w 2025 r. ITD prowadziła takie działania edukacyjne. Była o tym mowa chociażby wczoraj na posiedzeniu podkomisji ds. wykorzystania środków europejskich właśnie w obszarze infrastruktury. Tutaj inspekcja przedstawiała konkretne dane związane z tym programem. Bardzo dobrze, że jest kontynuowany. Szkoda tylko, że w ograniczonej wersji. Dobrze, że inspekcja trafia do najmłodszych użytkowników infrastruktury drogowej w Polsce, bo ta edukacja powinna być prowadzona w sposób bardzo szeroki. Myślę, że taka informacja w raporcie również powinna zostać uwzględniona, i proszę państwa o taką odpowiedź dzisiaj w tym zakresie. Ilu uczniów – co prawda zdalnie – udało się ITD przeszkolić w ramach Bezpiecznej Szkoły Krokodylka Tirka w 2025 r.?

Skoro państwo prowadzicie ten projekt, to dziwne jest to, że ścigacie za jego realizację w latach 2022–2023. Nie zmieniała się kwestia podstawy prawnej do prowadzenia tego typu działań przez ITD. Wczoraj na posiedzeniu podkomisji też zostało to ustalone, tak że w tym zakresie nie państwo sobie nie dali, aby było to legalne. Zarzucacie poprzednikom, że środki te były wydawane niezgodnie z prawem. Piszecie donosy na prokuraturę i do rzecznika dyscypliny finansów publicznych, a sami robicie to samo, co prawda w ograniczonej wersji, ale sami robicie to samo, i dobrze, bo to jest potrzebny instrument edukacyjny, jeżeli chodzi o kształtowanie postaw przez uczniów polskich szkół. Proszę o informację w tym zakresie.

Drugi temat, również związany z inspekcją, temat, który ujrzał światło dzienne kilkanaście dni temu, to błędne naliczanie przekroczenia prędkości na odcinkowym pomiarze prędkości na A6 w województwie zachodniopomorskim. Z informacji medialnych wynika, że było blisko 2 tys. wezwań związanych z błędnym wyliczeniem przekroczenia prędkości. Pytanie, czy ten odcinek był jedynym odcinkiem, na którym doszło do tej sytuacji. Czy inspekcja zweryfikowała

pozostałe OPP? Czy dajecie państwo gwarancję, że do takich sytuacji na innych odcinkowych pomiarach prędkości nie doszło? Przypominam, że z tego, co można wyczytać w mediach, to blisko 2 tys. wezwań wystawionych właśnie w ten sposób.

Kolejny temat to temat inwestycji drogowych. To oczywiście coś, co w sposób bezapelacyjny pomaga poprawiać bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Kilka tygodni temu branża budownictwa drogowego dokonała podsumowania inwestycji drogowych w zakresie tempa ich realizacji i możemy wyczytać, że zgodnie z tym podsumowaniem – tutaj dokładny cytat – „ponad połowa inwestycji drogowych w Polsce dotycząca dróg ekspresowych i autostrad jest opóźniona”. Powtarzam: „ponad połowa inwestycji drogowych w Polsce dotycząca dróg ekspresowych i autostrad jest opóźniona”. Teraz ja sam wystąpiłem o informację w związku z realizacją drogi ekspresowej S19. To oczywiście pokłosie porzucenia jednego z kontraktów przez firmę wykonawczą... województwo podkarpackie. Pytanie, kiedy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma zamiar ogłosić przetarg na dokończenie prac na odcinku Domaradz – Iskrzynia. Wezwanie do wykonawcy, aby powrócił na plac budowy, okazało się bezskuteczne. To było wiadome od samego początku. Pytanie – i tu proszę o konkretną odpowiedź – kiedy inwestor ogłosi postępowanie przetargowe na dokończenie tych prac.

Druga kwestia związana z S19 jest taka. Przy uzyskiwaniu informacji o odcinkach w województwie lubelskim okazało się, że jeden z nich, zgodnie z aktualną umową... Słuchajcie państwo, bo to jest ciekawy temat. Jeden z odcinków S19 zgodnie z aktualną budową miał zostać zakończony w kwietniu 2026 r., czyli miesiąc temu, natomiast jego zaangażowanie rzeczowe to 5%, czyli aktualna umowa wskazuje, że ta inwestycja powinna zostać oddana do użytkowania, a de facto ona dopiero się rozpoczęła. Proszę o szerszą informację, dlaczego tak się dzieje, dlaczego rzeczywiste czasy i rzeczywiste zakresy rzeczowe tak mocno rozmiągają się z aktualnymi umowami kontraktowymi. O co chodzi? Dlaczego tak się dzieje? Skoro wszyscy jesteśmy świadomi tego, że coraz lepsza infrastruktura poprawia BRD, więc powinniśmy naprawdę robić wszystko, aby tempo inwestycji infrastrukturalnych, tych drogowych, było utrzymane.

Kolejny temat z tym związany to kwestia inwestycji samorządowych. Ani w 2024 r., ani w 2025 r. nie było naboru w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, dedykowanego chociażby przejściom dla pieszych czy budowom ścieżek pieszo-rowerowych. Tego typu nabory w latach poprzednich były, czyli Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg miał w sobie komponenty, w ramach których samorządy składały wnioski tylko i wyłącznie – powtarzam, tylko i wyłącznie – na doświetlenie przejść dla pieszych, a w innym naborze na doświetlenie przejść dla pieszych, budowę ścieżek pieszo-rowerowych, zatoczek autobusowych, generalnie infrastruktury, która służy niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. W 2024 r. ani w 2025 r. tego typu naborów nie było. Pytanie, czy tutaj coś się zmieni, czy rząd wyjdzie naprzeciw tym oczekiwaniom, które są kierowane przez samorządy, żeby jednak tego typu infrastruktura była stale i sprawnie poprawiana.

I kwestia na tę chwilę ostatnia... Chodzi o rozporządzenie związane z oznakowaniem. Takie rozporządzenie ma zostać wydane do września br. Ustawa o drogach publicznych z 2022 r. nałożyła taki obowiązek, dając czas czterech lat na przygotowanie tego nowego rozporządzenia. Jesteśmy pod koniec maja 2026 r. Czy to nowe rozporządzenie wejdzie w życie zgodnie z aktualnymi przepisami ustawy o drogach publicznych? Tutaj też proszę o konkretną informację, na jakim etapie jest Ministerstwo Infrastruktury, jeżeli chodzi o to rozporządzenie związane z oznakowaniem dróg. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę. Kto z państwa posłów jeszcze chciałby zabrać głos na tym etapie? Czy ktoś z naszych gości pragnie zabrać głos? Pan sekretarz, dyrektor Tomasz Matuszewski, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie, sekretarz Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Tomasz Matuszewski:

Szanowni państwo, myślę, że może dla małego ochłonięcia warto w tym momencie przekazać pewną refleksję na temat powolnego, ale już zauważanego poziomowania pewnych wskaźników. Powiedział o tym pan minister. Fakt, że zmieni nam się liczba zabitych, bardzo nas cieszy, ale jednocześnie zaczyna niepokoić zjawisko ciężko rannych. Ta refleksja, o której powiedziałem, to na pewno efekt działań w obszarze infrastruktury, również w obszarze pojazdów i jeszcze niedostatecznego dopchnięcia kwestii edukacyjnej, o której tutaj, państwo posłowie, powiedziałście. Wydaje mi się, że to, co ostatnio słychać ze strony ministra transportu – ten determinizm

w obszarze uruchomienia, poprawy systemów szkolenia i egzaminowania – rzeczywiście może nam to zjawisko wreszcie zastopować.

Druga refleksja to stałe fragmenty gry w naszym problemie bezpieczeństwa, czyli: sierpień, piątek, godz. 17.00 i drogi powiatowe. Te cztery stałe fragmenty gry to jest coś nieprzerwywalnego w obszarze ostatnich już nawet kilkunastu lat. Powtórzę: sierpień, piątek, godz. 17.00 i drogi powiatowe.

Trzecia myśl to – przekazuję jako sekretarz mazowieckiej rady – docenienie działań ministerstwa. Dobrze, że wczoraj na tej sali padły takie słowa: „Nie cofniemy się przed odważnymi reformami”, ale ta edukacja, proszę państwa, cały czas domaga się rozważenia kwestii wprowadzenia reedukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przypomnę szanownym państwu, że 15 lat temu polski parlament uchwalił taki mechanizm i niestety do dzisiaj ten mechanizm jest niewdrożony, ponieważ – przepraszam – zawisł na centralnej ewidencji kierowców. Statystyki, o których mówił pan poseł Polaczek w nawiązaniu do wczorajszego spotkania, zawsze pozostaną niepełne, jeżeli będą dotyczyły z jednej tylko strony zdarzeń egzaminacyjnych, a nie będą związane z danymi, których powinna nam dostarczać statystyka naruszeń, statystyka zdarzeń, statystyka niesprawności technicznych pojazdów. Tak naprawdę dopiero wtedy, kiedy ją zostawimy, będziemy mogli zrealizować zawołanie, że jeżeli czegoś nie potrafimy zmierzyć, to nie będziemy też w stanie tego poprawiać. Wydaje się zasadne przywołanie dzisiaj tej myśli.

Praktycznie biorąc, ostatnia myśl to jest kwestia tzw. pozostałych wypadków. Krótko podzielę się wiedzą z Mazowsza. Mianowicie stwierdziliśmy, że mamy coraz więcej wypadków ze zwierzętami. W 2025 r. na terenie województwa mazowieckiego zaistniało ponad 4 tys. takich zdarzeń. Jeżeli zestawimy to z danymi z raportu, które dotyczą na przykład najeżdżań na drzewo, to bardzo często przyczyną tego może być chęć ominięcia jakiegoś zwierzęcia, a nie tylko na ominięciu w tym momencie się kończy.

Też bardzo dziękuję państwu za ten raport. Wróć, bo jestem z tej branży, sekunduję i liczę na to, że rzeczywiście nie będzie cofnięcia w reformie procesu szkolenia i egzaminowania, który musi dotknąć również tematyki – tak to nazwijmy – szeroko pojętej karty rowerowej. Dzisiejsze media podały Kutno, czyli zderzenie dwóch hulajnogistów, z których jeden poniósł śmierć, a niecałą godzinę temu w Płocku dziewczynka 12-letnia na rowerze... To też wymaga odważnych zmian w obszarze reformy edukacji komunikacyjnej, zakończonej może nie tyle zjawiskiem dokumentu, co właśnie owych kwalifikacji. Żeby powiedzieć jeszcze jedno zdanie: hulajnogści to jest, jak wynika z raportu, największy wzrost elementów związanych ze sprawcami określonych typów pojazdów.

Zderzenia boczne, bo o tym zapomniałem, są jedynym elementem wzrostowym. To jest typowy skutek niedoszkołonego kierowcy. To jest typowy skutek kierowcy, który za mało jeździ, który za mało samodzielnie podejmuje... Można powiedzieć, że z problemem zderzeń bocznych mamy coraz poważniejszy problem dopiero od kilku lat, ale to jest też niestety, proszę państwa, progres. Dziękuję za cierpliwe wysłuchanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja może nie do końca w temacie samego raportu, ale na pewno w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tutaj jest gorąca prośba, panie ministrze. Przedstawię problem i być może trzeba sięgnąć po jakieś rozwiązania dodatkowe, ustawowe. Może trzeba coś zrobić. Problem na pewno dotyczy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale dotyczy też trochę przyrody.

Dostałam zgłoszenie od mieszkańców gminy Słońsk, którzy mieszkają w ciągu DK22 na odcinku Słońsk – Kostrzyn nad Odrą, gdzie od dłuższego czasu – a wiemy, że DK22... Dzisiaj nie upominam się o rondo, o które zawsze się upominam, ale o inny odcinek DK22. Ta droga będzie remontowana w ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zweryfikowałam to. W naszym oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad rzeczywiście jest tak, że oni nie mogą uzyskać pozwoleń, zgody na wycinkę ponad 300 martwych i spróchniałych drzew wzdłuż DK22. Niedawno, w ostatnich dniach była kolejna odmowa wójta, a wójt opiera się na braku uzgodnienia z regionalną dyrekcją ochrony środowiska.

Wiecie państwo, że wszystkim się zgadzam, ale jak czytam, że regionalna dyrekcja uzasadnia odmowę uzgodnienia tym, że dziuple zlokalizowane są na wysokości umożliwiającej bezpośrednią

ocenę, są jakieś widoczne zewnętrzne oznaki tego, że tam mogą być ptaki, że na obrzeżach tych dziupli zaobserwowano charakterystyczne ślady użytkowania, jakieś przetarcia, wygładzenia krawędzi, zabrudzenia, że są ślady odchodów na pniu drzewa itd., itd... W związku z tym, ponieważ tam mogą być ptaki, nie wyrażają zgody. Kolejny przykład jest taki, że są tam jakieś gatunki porostów, i też nie można tego wycinać.

Wszystko to rozumiem, ale to są drzewa, które rosną na samej granicy drogi, bardzo blisko. Nie raz, nie dwa zdarza się, że pod wpływem wichury, w czasie burzy one się łamią, stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla uczestników ruchu. Mieszkańcy, którzy do mnie napisali, mówią, że boją się jeździć, bo czekają tylko, jak jedno czy drugie drzewo na nich spadnie. Bez wątpienia środowisko też jest ważne, ale jest pytanie do pana, panie ministrze, czy nie powinniśmy szukać jakiegoś kompromisowego rozwiązania. To blokuje inwestycję, którą nasz regionalny oddział chce robić, wykorzystując środki z poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak znaleźć złoty środek, jeśli jest jakaś potrzeba zmian?

Prosimy o sugestie, prosimy może o interwencję. Może rozmowy powinny przesunąć się na poziom rządowy, ponieważ, jak widać, regionalna dyrekcja dróg i regionalna dyrekcja ochrony środowiska nie są w stanie wypracować jakiegoś kompromisu, a bez wątpienia coś w tym kierunku trzeba zrobić. Ja... z takim gorącym apelem, z prośbą o odpowiedź, o interwencję, bo rzeczywiście to jest problem, który może skończyć się bardzo tragicznie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, zanim oddam głos panu ministrowi i współpracownikom, pozwolę też sobie – dosłownie przez minutę – na kilka myśli.

Pierwsza rzecz jest taka, że rzeczywiście widać globalną poprawę. Jest to efekt działalności m.in. ministerstwa, służb porządku, wszystkich tych, którzy promują i wdrażają przepisy, które mają spowodować, że na naszych drogach będzie bezpieczniej. Jestem przekonany, że podziękowania są właściwym sposobem docenienia tej pracy, dlatego że za każdym razem, kiedy poprawiamy bezpieczeństwo, chronimy użytkowników dróg, to oczywiście oznacza, że więcej osób wróci do domu z drogi, w której są, i unikniemy różnego rodzaju ofiar i kosztów zdarzeń drogowych, które oczywiście nigdy nie są dobre. Bardzo serdecznie dziękuję więc wszystkim, którzy są zaangażowani w kwestie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, bo to są konkretne efekty w postaci ocalonego zdrowia, życia konkretnych osób, które wracają do domu. Podziękowań nigdy dosyć.

Po drugie, jeżeli chodzi o ten raport, wyraźnie widać w nim, że nadal mamy problem – może nawet rosnący – z użytkownikami, którzy są poniżej 25. roku życia. Mówię tutaj zarówno o dzieciach, jak i o młodzieży, czyli o tych osobach, które nie poruszają się pojazdami, ale poruszają się środkami transportu osobistego, zdobywają prawo jazdy i po raz pierwszy prowadzą samochód. W mojej ocenie ten rosnący, widoczny i trwały problem jest skutkiem polityki, która królowała przez wiele lat, tzn. generalnie państwo zajmowało się egzaminowaniem i sprawdzaniem, czy ten termometr można jakoś poprawić, żeby efekty nie były zbyt dolegliwe, a zupełnie nie zajmowało się kwestią, która jest kluczowa, czyli szkoleniem. Dużo mówiliśmy o edukacji, nawet w wyniku różnych prac powstawały różne kampanie, ale jak kilkadziesiąt lat temu system szkolenia został wprowadzony, tak w zasadzie bez większych zmian przetrwał do dzisiaj. Trudno mieć w tej sytuacji nadzieję na zmiany, skoro cały czas wykonujemy tę samą pracę, oczekując innych efektów. Tak się po prostu nie da. To jest bieg jałowy, co, jak mówię, znajduje odzwierciedlenie w statystykach. Dlatego doceniam to, co robi pan minister wraz z zespołem w ostatnim czasie, czyli właśnie przyjrzenie się kwestii szkolenia, czyli poprawę jakości szkolenia, wprowadzenie zmian, które będą skutkowały tym, że to szkolenie będzie gwarantowało czy zwiększało prawdopodobieństwo, że osoby biorące udział w szkoleniu będą lepiej przygotowane do tego, aby poruszać się po drogach.

Druga rzecz, o której chcę powiedzieć – sekretarz generalny mazowieckiej rady już tutaj o tym mówił – to kwestia zderzeń bocznych, czyli kwestia wymuszania pierwszeństwa. Wydaje mi się, panie ministrze, że nadszedł czas, aby przykręcić śrubę w obszarze szkolenia, czyli zwracać baczniejszą uwagę osób, które się szkolą, na to, że pierwszeństwo na drodze jest rzeczą, której trzeba przestrzegać, że należy sygnalizować swoje manewry przed wykonaniem tych manewrów, a nie dopiero wtedy, kiedy ten manewr jest wykonywany. Jestem przekonany, że to jest zadanie dla służb porządku publicznego, w szczególności dla naszej Policji, która oczywiście bardzo intensywnie skupia się na kwestiach związanych z prędkością na drodze. To jest jeden z obszarów, ale

prawidłowe zachowanie, wykonywanie manewrów, sygnalizowanie manewrów i kwestie przestrzegania organizacji ruchu pod kątem pierwszeństwa również muszą być jednym z priorytetów.

Tutaj bardzo proszę o to, aby przedstawiciele Komendy Głównej Policji odnieśli się do tematu tego, w jaki sposób Policja zamierza spowodować, że tego typu działania, mające na celu po prostu kontrolowanie takich miejsc czy zwiększony nadzór nad miejscami, gdzie dochodzi do tego typu zdarzeń czy też gdzie występuje potencjalne zagrożenie dla uczestników, będą lepiej chronione. Doświadczenia pokazują, że edukacja – oczywiście tak, szkolenie – tak, ale takie braterskie upomnienie czy też konkretne kary w praktyce działają lepiej, lepiej służą sprawie. Patrząc na statystyki, widać wyraźnie, że sprawy związane z ustępowaniem pierwszeństwa, wymuszaniem, uderzeniami bocznymi są istotne. Jeżeli popatrzymy na statystyki, to zobaczymy, szanowni państwo, że zderzenia boczne to jest coś, co wysuwa się na bardzo istotny element związany z wypadkowością. To powinno być jednak obiektem zwiększonej interwencji zarówno w obszarze szkoleń, jak i w obszarze kontroli ruchu drogowego.

Pytanie, panie ministrze, czy w obszarze szkoleń można cokolwiek w tej sprawie zrobić. Zgadzam się, że również interwencja w zakresie jakości szkoleń dzieci i młodzieży przed uzyskaniem karty rowerowej czy w zakresie bieżącej pracy mającej uzmysłowić dzieci, ale też rodziców, że hulajnoga jest super, a zwłaszcza rower jest super pomysłem, bo hulajnoga ma oczywiście swoje ograniczenia wiekowe... To również wymaga uświadomienia młodych ludzi.

Myślę, że kolejna rzecz, o którą trzeba zadbać, to jest kwestia dróg powiatowych. Tutaj mam pytanie do przedstawicieli Komendy Głównej Policji. Widzimy wyraźnie, że to też jest element, w którym należy wzmocnić nadzór nad ruchem drogowym. Jaki jest stosunek patroli na drogach powiatowych do patroli na innych drogach? Widzimy wyraźnie, że te statystyki pną się do góry. W związku z tym wydaje mi się, że one również powinny być odpowiednio nadzorowane przez patrole Policji. Czasem jeżdżąc po Polsce, widzę, że te patrole mogłyby być lokowane w lepszych miejscach. Mówiąc krótko i wprost, mam pytanie, czy wewnątrz Policji mógłby powstać jakiś program albo jakieś wskazówki, które spowodowałyby objęcie większym nadzorem tych dróg, na których rzeczywiście dochodzi do bardzo dużej liczby różnego rodzaju zdarzeń.

Ostatnia rzecz to pytanie, które skieruję do pana ministra, ponieważ na czoło w tych statystykach wysuwają się też kwestie związane z drogami nieoświetlonymi. Być może to jest pytanie do pana ministra, ale też do Komendy Głównej Policji, dlatego że tutaj możemy pewnie mówić też o pieszych, którzy poruszają się tymi drogami. Akurat nie mogę znaleźć tej statystyki, ale być może wzmocnienie nadzoru z jednej strony Policji... nie tylko ruch drogowy samochodów w nocy, ale również poruszanie się pieszych i zero tolerancji. Przypomnę, że zero tolerancji nie polega tylko i wyłącznie na wysokich karach, ale przede wszystkim na tym, że tam, gdzie można poprawić bezpieczeństwo na najprostszych, codziennych odcinkach, reakcje są po prostu bezwzględne. To znaczy niekoniecznie chodzi o karanie, ale o to, żeby widząc na przykład pieszego, który porusza się po drogach i nie ma ze sobą na przykład opaski, elementów odbłaskowych, patrole Policji stanowczo w takich sprawach reagowały, dlatego że przy nieoświetlonej drodze, przy poruszaniu się zwłaszcza osób w ciemnych ubraniach to jest potencjalne narażenie w wysokim stopniu na śmierć bądź ciężki wypadek.

Jest więc pytanie jest do pana ministra. Czy to też jest adresowane w programach, które realizujemy, żeby poprawić jakość dróg powiatowych? Po drugie, myślę, że pytanie do Komendy Głównej Policji jest właśnie o to, czy jest odpowiednie wsparcie ze strony kierownictwa, żeby patrole Policji nie tylko szukały przekroczeń prędkości, ale i bezwzględnie reagowały wtedy, kiedy widzą na przykład takie – wydawałoby się proste, ale w konsekwencji mogące przynieść tragedię – naruszenia przepisów i niedobre zachowania osób, które poruszają się pieszo po takich drogach.

Tu pozwolę sobie postawić kropkę i oddać głos. Jeszcze pan poseł Polaczek chce coś dodać. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, korzystając z okazji omawiania tego raportu, chcę jeszcze podzielić się jedną refleksją, która dotyczy kwestii następującej. Intuicja mi podpowiada, że gdyby na jakiejś próbie statystycznej zrobić badanie tego, jaki wypadek został najmocniej utrwalony w świadomości społecznej w ciągu ostatniego roku, to wielu respondentów udzieliłoby odpowiedzi i wskazało na dramatyczny przypadek, który skończył się śmiercią dwóch kobiet. Mówię tutaj o wypadku z udziałem jednego z przedstawicieli palestry, bo z jednej strony to był bardzo tragiczny wypadek, a z drugiej strony jeszcze bardziej dramatyczne były komentarze sprawcy. Państwo – mówię tutaj

o działaniach prokuratury i Policji – w końcu doprowadziło do postawienia tego sprawcy przed sądem. Zapadł określony wyrok, który budzi bardzo zasadnicze pytania.

Nie jest to oczywiście kwestia komentowania takich przypadków w takim raporcie, natomiast kilka osób, z którymi rozmawiałem na kanwie tego *case'u*, wyraziło opinię, iż bardzo wartościowe byłoby w kontekście takich zdarzeń, które żyją potem własnym życiem w świadomości społecznej, są opisywane w tabloidach, mediach, komentowane... Bardzo brakuje eksperckiego stanowiska prezentującego dany przypadek ze strony... nie mówię bezpośrednio ministra. Nie oczekuję, żeby minister infrastruktury komentował poszczególne wypadki, natomiast myślę, że jakieś opinie w tej sprawie, nawet zewnętrzne, zlecane przez ministerstwo czy przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czy przez takie współpracujące instytucje naukowo-badawcze jak Instytut Transportu Samochodowego... Brakuje tutaj komentarza, który jakoś waży źródła tego rodzaju zdarzeń skutkami, prezentuje obiektywne stanowisko. Jest to wartościowe z punktu widzenia budowania zaufania kierowców, w tym przypadku do państwa, również do pozycji, jaką zajmuje taki organ, który ustawowo o to dba. Mówię tutaj wprost o ministrze transportu i instytucjach, które kształtują opinię i budują wiedzę wśród milionów użytkowników dróg.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję panu, panie pośle. Dziękuję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tyle na marginesie przypadku, który żył własnym życiem i który bardzo silnie oddziałuje na opinię publiczną oraz na wnioski, które płyną z tego rodzaju tragicznych przypadków. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Bardzo proszę, teraz oddam głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi oraz współpracownikom i przedstawicielom instytucji, które udzielią odpowiedzi, odniosą się do kwestii poruszonych podczas tej debaty. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Dziękuję za wszystkie głosy w dyskusji. Postaram się odpowiedzieć na pytania. Poproszę również moich współpracowników o ewentualne uszczegółowienie odpowiedzi.

Pani poseł Matysiak pytała o raport NIK, oznakowanie dróg publicznych. Rzeczywiście zapowiadałem przygotowanie do szkoleń dla samorządowych zarządców dróg. W tej chwili jesteśmy na etapie przygotowania przetargu. Mamy zabezpieczone środki unijne i będziemy chcieli, aby takie szkolenie dla wszystkich samorządowych zarządców dróg zostało przeprowadzone zgodnie z wnioskami płynącymi z tego raportu.

Co do pomysłu stworzenia komisji ds. wypadków drogowych, jestem wstrzemięźliwy w tym aspekcie, dlatego że uważam, że i Policja, i prokuratura odpowiednio prowadzą czynności związane z wypadkami. Pani poseł zaproponowała to na zasadzie porównania do innych zdarzeń, choćby w lotnictwie czy w kolejnictwie, jednak specyfika tych zdarzeń w porównaniu do ilości wypadków drogowych jest taka, że mają one charakter mniejszy i bardziej incydentalny. Do tego potrzebne są różne ekspertyzy, potrzebni są biegli, dlatego te komisje funkcjonują. Nie widzę potrzeby – przynajmniej na chwilę obecną – aby taką specjalną komisję tworzyć.

Wspomniała pani również o tym, że pewnie będzie problem z uzyskaniem kolejnych dobrych danych z dróg przy spadkach, które już notujemy. Na razie dane statystyczne za pierwsze cztery miesiące 2026 r. są bardzo pozytywne i w tym sensie – nie wiem, czy to dobre słowo – optymistyczne, ale mamy kolejne spadki. Jeśli chodzi o liczbę wypadków, w stosunku do 2025 r. w 2026 r. mamy spadek o 7,9%. Najbardziej istotna zmiana jest, jeśli chodzi o ofiary śmiertelne: mamy spadek o 11,5%. Przy rannych mamy spadek o 7,7%. Przy kolizjach mamy niewielki wzrost, o 1,3%. Jeżeli więc ta tendencja się utrzyma, to będzie można być tutaj w lepszych nastrojach, jeśli te statystyki będą dalej iść w kierunku mniejszej liczby ofiar i rannych na polskich drogach.

Pan poseł Polaczek pytał o raport o kosztach wypadków na sieci TEN-T. Obowiązek przygotowania takiego raportu jest raz na trzy lata. Ostatnio przygotowaliśmy raport za 2024 r. Jeżeli pan poseł jest zainteresowany, to sekretariat biura przekaże raport, który był ostatnio przygotowany.

Co do raportu o cudzoziemcach, może poproszę później pana inspektora Krzysztofa Dymurę, dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, żeby przedstawił te dane. Było

również pytanie o badania techniczne pojazdów. W tym przypadku odpowiedź pisemna byłaby tutaj uzasadniona.

Pan poseł Kasprzyk pytał o odcinkowe pomiary prędkości. Rzeczywiście, realizujemy – również dzięki środkom z KPO – projekt montażu 128 urządzeń fotoradarowych. Z tego 43 odcinkowe pomiary prędkości są instalowane również w okolicach Kielc. Na S7 właśnie powstał jeden z takich odcinkowych pomiarów. Później poproszę pana insp. Marka Konkolewskiego, żeby opowiedział o tematach fotoradarowych, ale dla nas wskaźnikiem są miejsca wskazane przez Policję, przez inne służby. Są raporty bezpieczeństwa, wypadkowości. Tutaj merytoryczne wskaźniki są decydujące.

Jeżeli chodzi o tzw. recydywistów, mówiłem o tym. Te przepisy zostały bardzo zaostrzone. Wprowadzone zostały takie sankcje, które może nałożyć sąd, również bardzo dotkliwe sankcje finansowe z przepadkiem pojazdu, więc pod tym kątem powinno być lepiej, chociaż jako Polska jesteśmy chyba niechlubnym liderem, bo mamy ponad 200 tys. takich przypadków.

Poseł Rafał Kasprzyk (Centrum):

...rozwiązania prewencyjne można zastosować.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, tak, tak. Dlatego te przepisy sankcyjne mają spowodować inne podejście do tego tematu.

Pan poseł Weber poruszył kilka spraw. Pierwsza to działalność edukacyjna Inspekcji Transportu Drogowego. Za chwilę poproszę panią dyrektorkę Olę Tworek i pana dyrektora Tomasza Behrendta, żeby odnieśli się również do tego zagadnienia. Powiem tylko tyle, proszę państwa, że każdy z nas, pełniąc również funkcje publiczne, jest zobowiązany do tego, aby pracować w granicach i na podstawie prawa. Działalność edukacyjna nigdy nie była wpisana do zadań ustawowych ITD. Inspekcja ta została powołana do innych celów. Inicjatorzy powołania i przyjęcia ustawy o powołaniu ITD, z przyczyn sobie wiadomych i być może racjonalnych, nie wpisali zadań edukacyjnych. Wpisali te zadania dla innych podmiotów, choćby dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Jeżeli więc ówczesny główny inspektor podjął decyzję o rozpoczęciu takiej działalności w oparciu o środki unijne, to kolejny główny inspektor miał nawet obowiązek, żeby zweryfikować, czy te działania miały charakter przekroczenia, naruszenia prawa, czy nie. O tym, czy tak się zdarzy, zdecyduje główny rzecznik dyscypliny finansów publicznych, i tyle, ponieważ są to środki, które są środkami unijnymi. Jest pięcioletni okres trwałości. ITD w oparciu o dane z audytu tak naprawdę do minimum ograniczyła działalność tego programu, zawieszając działalność edukacyjną.

Żadne środki unijne nie są wydatkowane w ramach Bezpiecznej Szkoły Krokodylka Tirka, więc ta działalność edukacyjna jest zawieszona w oparciu o ten program, a co do roli i pana... Przetargi, jeżeli są organizowane, są organizowane nie z tych środków i nie w ramach tej działalności, ale w ramach normalnej działalności inspekcji, która ma tam odpowiednie kompetencje. Jeżeli będzie potrzeba, to zaraz na ten temat odpowiedzą również przedstawiciele inspekcji i departamentu.

Co do błędnego naliczania prędkości, sprawa została przez Inspekcję Transportu Drogowego jasno i precyzyjnie przedstawiona. Do błędu przyznała się firma, która w ramach kontraktu wykonywała procedurę określenia parametrów dla urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości. Wezwania, które zostały wysłane przez ITD, faktycznie zostały unieważnione. Wszystkie osoby zostały poinformowane o tym, że te wezwania nie będą brane pod uwagę, jeśli chodzi o jakiegokolwiek sankcje. Polecilem również głównemu inspektorowi nadzoru i głównemu inspektorowi transportu drogowego, aby w ramach kontraktu z firmą, który obowiązuje, sprawdził możliwości wyciągnięcia sankcji w stosunku do firmy, która popełniła ten błąd.

Jeżeli chodzi o opóźnienie na inwestycjach drogowych, pan poseł wie doskonale, że przy prowadzeniu inwestycji jest wiele czynników – choćby związanych z przygotowaniem zadania, uzyskaniem decyzji środowiskowej, problemami społecznymi – i te aspekty mają wpływ na wiele przedsięwzięć, które się realizuje, i często dochodzi do opóźnień. Przypomnę, że takie opóźnienia prowadzonych przez państwa inwestycji były przecież wieloletnie: obwodnica Warszawy, cała S16, S11, S10, Beskidzka Droga Integracyjna, Zośka, S19, S7 Kraków – Myślenice.

W przypadku S19, o którą pan pyta, kilka dni temu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozwiązała kontrakt z Mostostalem Warszawa. Sprawa zakończy się pewnie w sądzie, dlatego że powody, które wskazywała firma realizująca odcinek, z którego zeszła,

w ocenie GDDKiA absolutnie nie mają uzasadnienia. Zachęcam pana posła do przyjrzenia się jawnemu, transparentnemu raportowi finansowemu firmy za I kwartał. Wyniki finansowe tej firmy są fatalne. Nie jest tajemnicą, że firma z pewnością ma tutaj swoje kłopoty i tego typu decyzje podejmuje również w oparciu o swoje perspektywy.

Co do braku inwestycji w bezpieczeństwo dla dróg samorządowych, są one realizowane w ramach programów wsparcia: czy to Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, czy to rezerwy subwencji ogólnej. Wiele projektów, które są składane przez samorządy, ma ten komponent bezpieczeństwa. To budowa chodników, ścieżek rowerowych, również budowa przejść dla pieszych czy oświetlenia. W tamtym roku na ten cel wydatkowaliśmy kwotę 3,5 mld zł.

Chciałbym również przypomnieć, że to państwo jako posłowie przyjęli ustawę o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dzięki której rocznie w budżetach gmin zostaje ok. 30–35 mld zł. W przeciągu 10 lat będzie to kwota 350 mld zł. Są to środki, które w dużej części samorządy przeznaczają właśnie na inwestycje drogowe.

Niezależnie od tego w ramach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęliśmy tzw. program czy pakiet wsparcia poprawy bezpieczeństwa przy drogach krajowych właśnie. W tej chwili w realizacji jest już cały pakiet. To jest ponad 230 zadań: budowa chodników, ścieżek rowerowych właśnie przy drogach krajowych. Ponad 100 programów inwestycyjnych już jest podpisanych. Z tego większość jest rozpoczęta. To jest realne działanie w postaci poprawy bezpieczeństwa przy tych drogach, na których jest największe natężenie ruchu, przy drogach krajowych. Chcemy poprawić bezpieczeństwo właśnie tam, gdzie jest duży ruch pieszych, duży ruch rowerzystów.

Pan przewodniczący Matuszewski słusznie zauważył problem z rannymi, ciężko rannymi. To, co wynika z tych statystyk, to jest rzeczywiście taka lampka, która wszystkim nam powinna się zaświecić. Powinniśmy jeszcze skoncentrować się na poprawie działań, również jeśli chodzi o system szkolenia i egzaminowania, i to się dzieje.

Tutaj dziękuję również za dobrą współpracę całemu środowisku w przypadku ustawy, która jest w tej chwili procedowana. Mówimy o ustawie, która ma tak naprawdę zmienić system szkoleń, w miejsce istniejącej komisji ds. pytań ma stworzyć profesjonalne centrum egzaminowania w Instytucie Transportu Samochodowego. Jest z nami pan dyrektor, pan profesor. To centrum wspólnie z radą konsultacyjną złożoną z przedstawicieli wszystkich obszarów środowiska BRD, egzaminatorów, instruktorów itd., itd. ma również przygotowywać pewne propozycje zmian, które są potrzebne, żeby ten system ulepszać. To na przykład to, co zaproponował pan minister Dariusz Klimczak: rezygnacja z egzaminu na placu manewrowym, zmniejszenie ilości pytań i urealnienie tych pytań do bardziej rzeczywistych potrzeb. Kolejne propozycje, które są składane podczas naszych spotkań, też są bardzo interesujące. Myślę, że będziemy chcieli wspólnie to zrobić.

Co do dróg powiatowych, tutaj również w ramach wsparcia z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg zaproponowałem – taka propozycja będzie przedstawiona również wojewodom – aby nabór, który będzie w najbliższym czasie, czyli pewnie w lipcu, który do tej pory był w jednym pakiecie, został podzielony i – to jest też wniosek płynący z licznych spotkań, szczególnie z powiatami, ze starostami – żeby poza tym naborem na przebudowę, modernizację, rozbudowę dróg, czyli tworzenie chodników, ścieżek rowerowych, stworzyć również osobny nabór na tzw. remontówkę, czyli poprawę nawierzchni, szczególnie na tych obszarach, gdzie nie ma ruchu pieszych, gdzie są tereny niezabudowane, a często te drogi są w fatalnym stanie. One też wpływają na poziom bezpieczeństwa użytkowników dróg. Jeżeli za podobne środki uda się wykonać większy odcinek remontu zamiast modernizacji, to również będzie to sprzyjało poprawie bezpieczeństwa.

Jednocześnie – odpowiadam pani przewodniczącej Sibińskiej – oczywiście RDOŚ i środowisko nie są w naszej gestii. Te rozmowy, czy to z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, czy to z generalnym dyrektorem ochrony środowiska, nie są łatwe, ale muszę powiedzieć – i online podziękować generalnemu dyrektorowi ochrony środowiska – że jesteśmy po dobrych ustaleniach, jeśli chodzi o zmianę przepisów związaną z koniecznością uzyskania decyzji środowiskowej dla inwestycji. Do tej pory do 1 km nie było takiej potrzeby. W przypadku budowy, modernizacji dróg jest zielone światło od generalnego dyrektora, aby te limity zwiększyć do 2 km, jeżeli mówimy o przebudowie dróg jednojezdniowych dwukierunkowych, o przebudowie z poszerzeniem pasa drogowego, i do 4 km, jeżeli mówimy o samym remoncie. To jest oczekiwane szczególnie przez stronę samorządową, bo to przyspieszy cały proces inwestycyjny związany z drogami.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

A co z tymi wycinkami?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Wycinki to nie do nas, pani przewodnicząca, aczkolwiek osobiście bardzo popieram. Uważam, że jeśli na szali mamy postawić życie, zdrowie ludzkie i drzewo, to przy całym szacunku jednak człowiek powinien być bardziej chroniony. Jeżeli więc taka inicjatywa powstanie, na pewno będziemy sprzyjać i popierać takie wnioski, choćby ze strony Komisji.

Pan przewodniczący Suchoń pytał o rowerzystów i osoby na hulajnogach. Mamy nadzieję, że po pierwsze te przepisy, które zostały przyjęte i będą wprowadzone za kilka dni, poprawią kwestie bezpieczeństwa. Dużo jest do zrobienia, jeżeli chodzi o szkolenie, również szkolenie na kartę rowerową. Jeszcze w kwestii kasków, pamiętacie państwo, jakie były dość długie dyskusje o tym, czy to poprawi, czy nie poprawi, czy to mają być rowery, czy same hulajnogi. Te zdarzenia, które mają miejsce, pokazują jednak, że rowerzyści również są narażeni na tego typu zdarzenia.

Padły też argumenty, że nie wszystkich rodziców będzie stać, żeby takie kaski zakupić, więc jako resort podjęliśmy decyzję, żeby ze środków unijnych zamówić kaski dla wszystkich dzieci z klas czwartych, które będą przystępować w tym roku do egzaminu na kartę rowerową, żeby po prostu poprzez szkoły przekazać tym dzieciom kaski. Jest to liczba o ponad 60 tys. kasków, które trafią poprzez kuratoria bezpośrednio do szkół, do tych dzieci po to, żeby w sposób realny, namacalny pomóc w poprawie bezpieczeństwa.

Chyba tyle. Dziękuję bardzo. To jeszcze poproszę, panie przewodniczący, o wypowiedź pana inspektora i państwa dyrekcji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Panie inspektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji insp. dr Krzysztof Dymura:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, insp. Krzysztof Dymura, dyrektor Biura Ruchu Drogowego. W państwa wypowiedziach było kilka zagadnień, które są związane z funkcjonowaniem Policji, z danymi zbieranymi przez Policję, więc pozwolę sobie się do nich odnieść.

Oczywiście moje pierwsze słowo jest związane z ogólnopolskim corocznym raportem, który przygotowuje Biuro Ruchu Drogowego, a związane jest właśnie z wypadkowością na polskich drogach. Wszystkich państwa chcę poinformować, że raport za 2025 r. jest już w formie elektronicznej opublikowany na stronach internetowych Komendy Głównej Policji i dane, które tam funkcjonują, są danymi oficjalnymi, które są związane ze statystyką prowadzoną przez polską Policję. Raport być może nie obejmuje wszelkich zagadnień, ponieważ wszystkiego w takim opracowaniu nie da się zawrzeć, ale na podstawie danych, które prowadzimy, jakieś szczególne analizy tematyczne można oczywiście realizować i pogłębiać, jeżeli jest taka potrzeba.

Jeżeli chodzi o tematy, które były poruszane w wypowiedziach państwa posłów, chciałem odnieść się do tych informacji po kolei. W kontekście zespołów, które uczestniczą w ocenie przyczyn wypadków drogowych, chciałem państwa poinformować, że polska Policja już od 2021 r. na miejscu wszystkich wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym organizuje zespoły interdyscyplinarne, w których uczestniczą policjanci, zarządcy dróg, często samorządowcy, osoby odpowiedzialne za oświetlenie dróg i władze lokalne. Te interdyscyplinarne zespoły funkcjonują niezależnie od postępowań procesowych, które są realizowane i które mają doprowadzić nas do tego, kto był sprawcą danego zdarzenia. Ci ludzie na miejscu zdarzenia mają ocenić, czy sytuacja drogowa, rozwiązanie drogowe, stan, nawierzchnia drogi i wszystkie okoliczności związane z funkcjonującą organizacją ruchu w jakiś sposób przyczyniły się do zdarzenia drogowego, albo nawet stwierdzić – jeżeli takie rozwiązania czy stan drogi, organizacji ruchu nie przyczynił się do tego zdarzenia – co jeszcze w danym miejscu można poprawić.

Informacyjnie, w zeszłym roku na polskich drogach przeprowadziliśmy 1545 takich lustracji i tylko w 16 przypadkach ujawniliśmy sytuację, że ta organizacja ruchu czy stan nawierzchni drogi albo oznakowania miał wpływ na zaistnienie zdarzenia drogowego, natomiast w 362 przypadkach skierowaliśmy informacje do zarządców dróg o... poprawę pewnej sytuacji, chociaż nie miało to wpływu na zaistnienie zdarzenia drogowego. Chodzi o to, żebyśmy w każdym przypadku podnosili jakość, czytelność oznakowania i poziom bezpieczeństwa w danych miejscach.

Jeżeli chodzi o statystyki dotyczące obcokrajowców, takie dane oczywiście również są zbierane przez polską Policję. Prowadzimy takie statystyki. Szanowni państwo, w 2025 r. cudzoziemcy uczestniczyli w 2356 wypadkach drogowych, w których zginęły 264 osoby, w tym 96 cudzoziemców, a 3700 osób zostało rannych, w tym 1519 cudzoziemców. Uczestniczyli oni w 40 702 kolizjach drogowych. Cudzoziemcy kierujący pojazdami byli sprawcami 1285 wypadków drogowych, w których zginęło 99 osób, a 1621 zostało rannych, i spowodowali 28 398 kolizji drogowych.

Odnosząc to do ogółu wypadków spowodowanych przez kierujących na polskich drogach – a było, odpowiednio, 19 195 wypadków drogowych i 1430 osób, które zginęły, oraz 22 830 osób rannych – można powiedzieć, że sprawcy kierujący wśród obcokrajowców w zeszłym roku spowodowali, jeżeli chodzi o wypadki drogowe, 6,7% ogółu zdarzeń zawinionych przez kierujących pojazdami. Jeżeli chodzi o osoby, które zginęły, to 6,9%, a osoby ranne to 7,1%. Obcokrajowcy powodują więc ok. 7% wypadków powodowanych przez kierujących. Tak to się również rozkłada, jeżeli chodzi o ofiary. Błędy, które popełniają, są analogiczne jak u ogółu, czyli jest to nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe zachowanie wobec pierwszego. To są te trzy główne przyczyny, które ogólnie też występują w naszych statystykach.

Jeżeli popatrzymy na kierujących pojazdami, którzy uczestniczyli w wypadkach drogowych, są oni z takich państw: z Ukrainy ok. 58%, z Białorusi 6,6%, z Gruzji 3,5%, z Niemiec 2,9%. Pozostałe państwa to jest od 1 do 2%. Oczywiście taka informacja również znajduje się w tej książeczce, w zestawieniu statystycznym, które jest opublikowane na stronach internetowych polskiej Policji.

Była tutaj mowa o wypadkach z udziałem zwierząt. Takie dane też są prowadzone. Szanowni państwo, w zeszłym roku w skali ogólnopolskiej odnotowaliśmy 197 wypadków. 9 osób w tych wypadkach zginęło, 235 osób zostało rannych. Ten odsetek naprawdę nie jest duży: to jest 0,9%, jeżeli chodzi o wypadki i o rannych, i 0,5%, jeżeli chodzi o osoby zabite, ale faktycznie odnotowujemy to. Te zdarzenia też widnieją w policyjnej statystyce.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o główne przyczyny wypadków drogowych, czyli temat, który był poruszony przez pana przewodniczącego i który jest związany m.in. z wymuszeniem pierwszeństwa przejazdu, to patrząc na główne przyczyny wypadków z winy kierującego, trzeba powiedzieć, że właśnie nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu to jest pierwsza, główna przyczyna wypadków drogowych. W zeszłym roku z tej przyczyny zaistniało 5091 wypadków. Druga w kolejności przyczyna to niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, a trzecia to nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych. To są trzy główne przyczyny, na których skupia się Policja.

Chcę tylko zaznaczyć, że przez wiele, wiele lat główną przyczyną wypadków na polskich drogach powodowanych przez kierujących pojazdami było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Jak szanowni państwo wiecie, uszczelnianie przez lata systemu reakcji i egzekwowania przepisów przynosi bardzo dobry efekt i z pierwszego miejsca spadło to na drugie, natomiast nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu faktycznie widnieje w policyjnych statystykach.

Panie przewodniczący, chcę zaznaczyć, że ta reakcja istnieje w tym względzie i jest naprawdę bardzo zdecydowana. Jeżeli chodzi o zeszły rok, ujawniliśmy prawie 48 tys. wykroczeń związanych z nieustąpieniem pierwszeństwa przejazdu oraz 55 tys. wykroczeń związanych z nieprawidłową zmianą pasa ruchu, kierunku ruchu, co też jest związane z tego typu zachowaniami. Oczywiście ten nadzór jest sprawowany podczas codziennej służby, ale mówiliśmy o wypadkach nie tylko na drogach głównych, ale i na drogach lokalnych. Trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że to przede wszystkim drogi lokalne kumulują tę wypadkowość. Generalnie drogi dwukierunkowe jednojezdniowe to jest prawie 80% wszystkich wypadków drogowych.

Mówię to dlatego, że wszystkie działania Policji – nie tylko w 2025 czy 2026 r., ale już od wielu lat – kumulują się w pierwszej kolejności na wnioskach z analiz stanu zagrożenia czy stanu bezpieczeństwa, w zależności od tego, jak to chcemy nazwać. Krótko mówiąc, każde zdarzenie drogowe, które zaistniało na polskich drogach, jest odnotowywane przez Policję w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji Drogowych. Na podstawie tych danych statystycznych wyciągamy wnioski o miejscu, czasie wypadków, przyczynach wypadków, ofiarach itd., itd., a wnioski z tych analiz, które prowadzimy okresowo – są to analizy bieżące, są to analizy miesięczne, kwartalne,

półroczne, roczne – stanowią główną podstawę do tego, aby dyslokować służbę w miejscach najbardziej zagrożonych.

Oczywiście korzystamy również z Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli narzędzia internetowego, gdzie obywatele mogą zgłaszać miejsca niebezpieczne. Na pewno wsłuchujemy się w głosy lokalnych społeczności. Funkcjonuje też coś takiego jak „Stop agresji drogowej”. Jest to skrzynka e-mailowa. Każda komenda wojewódzka ma taki e-mailowy adres. Szanowni państwo, w zeszłym roku dostaliśmy od obywateli ponad 44 tys. takich zgłoszeń. Były to filmy, były to zdjęcia. Na podstawie tych zgłoszeń podejmujemy czynności na podstawie prawa wykroczeń. Żeby uświadomić państwu, jaka to jest skala, powiem tylko tyle, że rok wcześniej było to 30,5 tys. zgłoszeń. Jeżeli więc chodzi o te zgłoszenia, jest naprawdę wielki progres, o prawie 15 tys. To jest nasza rola: otrzymując taki materiał, uruchamiamy całą procedurę wykroczeniową, żeby w efekcie doprowadzić do ukarania sprawcy wykroczenia.

Szanowni państwo, odnosząc się do bezpieczeństwa pieszych i stanu ich widoczności, mogę powiedzieć przede wszystkim to, że jeżeli chodzi o pieszych, główne przyczyny wypadków drogowych to przede wszystkim nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem, zza pojazdu, zza innej przeszkody ograniczającej widoczność, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym. Są wypadki – takich zdarzeń było dość dużo, bo w zeszłym roku zginęło sumie 30 osób – jak stanie, siedzenie, klęczenie na jezdni, więc często jest to, jak się później okazuje, zachowanie powiązane ze stanem nietrzeźwości danej osoby.

Pan przewodniczący pytał też o widoczność i o reakcję na pieszych, którzy korzystają albo nie korzystają z elementów odblaskowych. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, w zeszłym roku, patrząc na ujawnione wykroczenia pieszych, można zauważyć, że ta reakcja również tutaj jest zdecydowana. Brak elementów odblaskowych był przyczyną 16 228 reakcji policyjnych. To było stosowanie narzędzi prawnych: albo mandatów, albo pouczeń, w zależności od stwarzanego zagrożenia. Chodzenie nieprawidłową stroną drogi to 11 240 tego typu wykroczeń, a więc reakcja na zachowania pieszego ze strony Policji jak najbardziej jest. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie inspektorze. Panie ministrze...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To może... Wyczerpaliśmy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Wyczerpaliśmy. Bardzo serdecznie dziękuję. Rozumiem, że jest potrzeba dopytania. W związku z tym bardzo proszę, kto z państwa chciałby dopytać? Zgłosiły się trzy osoby, tak? Pan poseł Adamczyk, pan poseł Weber, pani posłanka Matysiak. Pan poseł, pan przewodniczący Adamczyk jeszcze nie zadawał pytania. Szanowni państwo, w związku z tym, że o godz. 17.00 mamy rozpoczęcie kolejnego posiedzenia, czyli już jesteśmy w czasie kolejnego posiedzenia naszej Komisji, i są także inne komisje, wyznaczam czas na udział w tej części debaty na dwie minuty.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk. Pan poseł Adamczyk, bardzo proszę. Panie przewodniczący, czy rezygnuje pan z głosu? Jeżeli nie, proszę zabrać głos. Panie pośle Adamczyk, panie przewodniczący, bardzo proszę o zabranie głosu. Jeżeli nie zamierza pan zabrać głosu, to rozumiem, że to jest rezygnacja. Tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję panu, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Na dwa pytania nie uzyskałem odpowiedzi. Jedno jest związane z rozporządzeniem odnośnie do oznakowania dróg. Druga sprawa to sprawa odnośnie do odcinka S19. Kiedy zostanie ogłoszone postępowanie przetargowe Domaradz – Iskrzynia?

Kwestia trzecia to kwestia związana z Bezpieczną Szkołą Krokodylka Tirka. Tak zakreśliście się w tym temacie, tak szukaliście dziury w całym, tak próbowaliście podważyć ten program i podstawę prawną, a teraz i w roku poprzednim robicie dokładnie to samo, tylko w ograniczony sposób. Prowadzicie działania edukacyjne. Wczoraj pan inspektor Konkolewski był na Politechnice Bydgoskiej na konferencji związanej z bezpieczeństwem, czyli edukacją

skierowaną do studentów. Panie inspektorze, wychodzi na to, że był pan tam niezgodnie z prawem, bo zdaniem ministra infrastruktury Inspekcja Transportu Drogowego nie ma uprawnień, nie ma podstawy prawnej do tego, żeby prowadzić działania edukacyjne w zakresie BRD. Takie jest stanowisko resortu i być może nawet pana przełożonego, a na pewno wcześniejszego inspektora transportu drogowego.

Naprawdę przetrnijcie ten temat, dajcie sobie spokój, realizujcie dalej ten program, bo to jest program potrzebny. On naprawdę korzystnie wpływa na postawy młodego pokolenia. Naprawdę będziemy chwalić ITD wtedy, kiedy będzie prowadziła szeroko zakrojone działania związane z edukacją i bezpieczeństwem drogowym. O to właśnie chodzi. O to właśnie chodzi, żeby było bezpieczniej. Również wtedy, gdy są do tego wykorzystywani inspektorzy, jest to sprawa potrzebna i pożądana. Na pewno nie będziemy wam tego zarzucać. Zarzucaliście to nam, ale mimo wszystko robicie to samo. Większego pomieszenia z popłataniem trudno znaleźć. Nie było pana inspektora Konkolewskiego wczoraj na Politechnice Bydgoskiej?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, proszę zmierzać do końca.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Przecież są zdjęcia, panie inspektorze. Bardzo dobrze, że pan tam był. To jest wasze zadanie. Prowadzenie edukacji związanej z bezpieczeństwem też jest zadaniem Inspekcji Transportu Drogowego i powinniście je prowadzić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Chciałabym poruszyć jeszcze dwie kwestie, kwestię związaną z młodymi kierowcami. To jest informacja i wskaźnik, który pogorszył się w przeciwieństwie do wielu innych. Liczba wypadków spowodowanych przez młodych kierowców w wieku od 18 do 24 lat wzrosła. Jakie rozwiązania proponują państwo wprowadzić, żebyśmy w tym roku mieli tutaj poprawę, zwłaszcza że tych kierowców będzie coraz więcej? Przypomnę, że dajemy możliwość uzyskania prawa jazdy 17-latkom. To mnie interesuje.

Druga kwestia to kwestia urządzeń transportu osobistego, hulajnóg. Jak chcecie państwo eliminować z ulic, z chodników pojazdy, które poruszają się z nadmierną prędkością? Wiemy, że mamy limit poruszania się wynoszący 20 km/h, ale jest mnóstwo urządzeń, które rozwijają o wiele wyższą prędkość. Chciałabym dopytać, ile w 2025 r. osób ukarano za poruszanie się takimi niezgodnymi, niedopuszczonymi do poruszania się po ulicach pojazdami. Ten sam temat dotyczy rowerów, które tak naprawdę nie są rowerami, tylko motorowerami. Nagminnie w bardzo dużych miastach, także w Warszawie, takimi pojazdami poruszają się często kurierzy. Jaka jest propozycja wyeliminowania tych pojazdów?

Dodam, że te statystyki będą gorsze już za ten rok. Wczoraj w Kutnie zginął 52-latek. To tragiczne zderzenie na hulajnogach nastolatka i osoby dorosłej. Ten dorosły mężczyzna zmarł. Oboje uczestnicy poruszali się na hulajnogach. Niestety, za poprzedni rok mieliśmy...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

A mieli kaski, czy nie?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Panie ministrze, możemy dyskutować o obowiązku kasków, ale państwo wprowadzacie obowiązek tylko do 16. roku życia, tak jakby głowy do 16. roku życia były ważniejsze niż głowy wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pani poseł, pamięta pani te dyskusje, w których niektórzy nie chcieli, żebyśmy wprowadzili nawet do 16. roku życia?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Tak, ale mówiliśmy o tym... Jeszcze jedna rzecz.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo... Bardzo proszę kończyć.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Tylko przypomnę swój tok argumentacji z tych dyskusji, ponieważ w tych dyskusjach środowiska rowerowe nie chciały, żeby wprowadzać obowiązek korzystania z kasków na rowerach. Nie chcę rozwijać tego wątku, bo to jest olbrzymia dyskusja...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

...natomiast mamy tutaj niekonsekwencję, jeżeli chodzi o propozycje z ministerstwa, bo, jak widać, głowy niektórych są ważniejsze niż wszystkich uczestników.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Niekonsekwencję?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pani poseł, to pani była za tym, żeby rowerzyści nie mieli kasków, na miły Bóg.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze, momencik.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szczyt hipokryzji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo... Czy pan minister będzie się odnosił?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, bardzo chętnie się odniosę, bo to jest szczyt hipokryzji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie ministrze. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie lubię hipokryzji, pani poseł. Pamiętam to spotkanie i pamiętam, jak pani była stronnikiem środowisk rowerowych, które mówiły, żeby absolutnie nie było obowiązku dla rowerzystów. Argumenty, które padały, były zupełnie absurdalne – pamiętam, jak silne było lobby wtedy na tych spotkaniach – żeby dotyczyło to tylko osób na hulajnogach, bez rowerzystów. Przychodziły stowarzyszenia przeprowadzane m.in. przez panią, pani robiła zespoły i pani na tym również lobbowała, więc bardzo proszę. Jeżeli w tej chwili mówi pani o tym, że to był błąd, to proszę się do tego przyznać, i tyle, bo naprawdę rozmawiamy o...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Jedną rzecz muszę sprostować. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie. Szanowni państwo, czy jeszcze ze strony... Rozumiem, że to zamyka?

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Przepraszam, ale bardzo proszę mi powiedzieć...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, pani poseł. Bardzo uprzejmie panią proszę, aby nie udzielać sobie samemu głosu.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Proszę o minutę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zamykam dyskusję.

Szanowni państwo, przystępujemy do zaopiniowania powyższego dokumentu.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To jeszcze tylko odpowiem na pytanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Odpowie pan minister na pytanie?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, tak, tak, odpowiem na pytanie, oczywiście.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pan poseł Weber powinien w tej chwili, jak rozumiem, bić się w piersi, i to bardzo mocno, jak pyta o rozporządzenie o znakach i sygnałach, które powinno być procedowane od 2022 r. Straciliście dwa lata. Nic nie zrobiliście. W 2022 i 2023 r. nic nie zrobiliście. Teraz dopiero my się za to zabraliśmy, bo jest strata dwóch lat. Te przepisy miały wejść w życie do września 2026 r. Może pan się śmiać, ale to jest problem bardzo poważny i bardzo ważny. Do września 2026 r. te przepisy powinny wejść w życie. W tej chwili w projekcie, który jest procedowany, proponujemy przedłużenie tego okresu o dwa lata, bo po prostu trwają prace. Jesteśmy po przetargu. Instytut Transportu Samochodowego i Instytut Badawczy Dróg i Mostów są w to zaangażowane i chcemy po prostu nadgonić ten czas, ale są procedury, są...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Trzy lata minęły.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

A co zrobił pan? Co pan zrobił? Wie pan...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie ministrze...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie ma nawet co dyskutować. Po prostu byliście leniami, nie robiliście tego, co do was należy.

Co do S19, w tej chwili trwa procedura Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad związana z tym, że firma Mostostal Warszawa zeszła z placu budowy tego odcinka. Tak jak wspomniałem, sprawa została przez generalną dyrekcję oceniona w ten sposób, że doszło do przekroczenia przepisów i kontrakt został rozwiązany. Sprawa skończy się pewnie w sądzie. Trwa inwentaryzacja. Szacunki generalnej dyrekcji są takie, że na przełomie sierpnia i września będzie postępowanie przetargowe na ten odcinek, który jest realizowany.

Chciałem również przypomnieć i jeszcze raz poinformować państwa, że decyzją ministra Klimczaka została wprowadzona waloryzacja dla firm wykonawczych, bo to był duży problem dla kontraktów, które zostały zawarte przed okresem wojny w Ukrainie. To jest najwyższa waloryzacja w stosunku do tego, co było w latach poprzednich, do maksymalnego poziomu, czyli do poziomu 25%, czyli do poziomu limitu, który wynika z kontraktów. W ten sposób waloryzowane będzie ponad 60 kontraktów. Wiele firm – w tym firm polskich – miało duże kłopoty związane z tym, że przez wojnę wzrosły ceny materiałów, koszty osobowe, również ceny paliwa. W ten sposób realnie wspieramy ten proces inwestycyjny.

Co do młodych kierowców, to okres próbny, jazda z osobą towarzyszącą to są te propozycje i przepisy, które mają poprawić te statystyki. Zależy nam na tym, żeby młodzi kierowcy jeździli bezpiecznie. Co do hulajnóg, mamy przygotowany projekt ustawy o nadzorze rynku. W ramach tej ustawy będzie wyznaczony Transportowy Dozór Techniczny do kontroli nad rynkiem pojazdów, które będą sprowadzane, szczególnie z Chin. Proponujemy również wprowadzenie pewnych opłat, z których będzie prowadzona taka działalność jak choćby zakup hamowni na potrzeby Policji, straży miejskich, które będą mogły sprawdzać pojazdy, hulajnogi, które często mają właśnie te urządzenia, którymi można sobie odblokować prędkość. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Czy mogę 30 sekund?

Głosy z sali:

Nie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, tak jak powiedziałem, przystępujemy do zaopiniowania dokumentu i do głosowania. Szanowni państwo, czy wobec tego jest przeciw wobec przyjęcia rządowego...

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Słyszę, jest przeciw. Będziemy głosować za pomocą urządzenia elektronicznego. Bardzo proszę, szanowni państwo, aby państwo posłowie zalogowali się do systemu za pomocą swoich kart. Jeżeli ktoś nie ma przy sobie karty, może poprosić w sekretariacie o wyrobienie tymczasowej. Czy ktoś jeszcze nie zalogował się w systemie?

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

A czy pan minister może odpowiedzieć na moje pytanie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani poseł, bardzo panią proszę. Były dwie rundy. Naprawdę była szansa, żeby zadać pytanie, żeby odnieść się do pana ministra. Naprawdę, pani poseł, apeluję. Apeluję do pani, żeby uprzejmie pozwoliła pani przeprowadzić procedurę do końca. Bardzo pani poseł serdecznie dziękuję.

Wobec tego proszę o uruchomienie systemu do głosowania. Szanowni państwo, kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem rządowego dokumentu zawartego w druku nr 2558? Kto jest przeciwny? Kto się wstrzymał? Bardzo proszę. Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo, zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 22 osoby. Za – 16, przeciw – 6, nikt nie wstrzymał się od głosu. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie zaopiniowała przedstawiony dokument.

Musimy jeszcze wybrać posła sprawozdawcę. Bardzo proszę, zgłasza się pan przewodniczący Stanisław Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Na sprawozdawcę proponowałbym pana przewodniczącego Mirosława Suchonia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo panu przewodniczącemu dziękuję. Wyrażam zgodę. Czy są inne kandydatury? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jest sprzeciw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jest sprzeciw. Wobec tego przystępujemy do głosowania.

Bardzo proszę, kto z pań posłanek i panów posłów jest za pozytywnym zaopiniowaniem propozycji pana przewodniczącego Stanisława? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo, zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 23 osoby. Za – 16, przeciw – 7, nikt nie wstrzymał się od głosu. Stwierdzam, że Komisja podjęła decyzję i wybrała mnie na sprawozdawcę, za co bardzo serdecznie państwu dziękuję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi i współpracownikom, przedstawicielom instytucji oraz naszym partnerom społecznym za udział w posiedzeniu Komisji. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.