

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Kultury
Fizycznej,
Sportu
i Turystyki**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TURYSTYKI
(NR 19)
z dnia 28 kwietnia 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki – podkomisji stałej do spraw turystyki (nr 19)

28 kwietnia 2026 r.

Podkomisja stała do spraw turystyki, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Górnikiewicza (Polska2050)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– **informację na temat funkcjonowania drogowych znaków turystycznych – kontynuacja.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Ireneusz Raś** sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Kuczaj** radca w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Jerzy Kapłon** prezes zarządu głównego Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, **Paweł Niewiadomski** prezes Polskiej Izby Turystyki, **Rafał Szlachta** prezes Polskiej Organizacji Rozwoju Sportu i Turystyki, **Małgorzata Wilk-Grzywna** wiceprezes Polskiej Organizacji Turystycznej wraz ze współpracownikami, **Janusz Bohatkiewicz** dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wraz ze współpracownikami, **Łukasz Mikosz** prezes zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych, **Henryk Urbaś** asystent przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Krzysztof Majer** i **Damian Stanisławski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Szanowni państwo, witam bardzo serdecznie. Minęła 15.00, więc myślę, że możemy zaczynać. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw turystyki.

Stwierdzam kworum.

Witam bardzo serdecznie zaproszonych gości. Witam pana ministra Ireneusza Rasia – sekretarza stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki. Są z nami: pani Małgorzata Wilk-Grzywna, wiceprezes Polskiej Organizacji Turystycznej, pan Grzegorz Kuczaj, radca w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, pan Piotr Kurkowski, p.o. zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, pani Karolina Dankowska, naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych MI, pani Anna Zabłocka-Sztyber, wicedyrektor Departamentu Wsparcia Rozwoju Turystyki POT, pani Olga Piekarszewska, główny specjalista w Departamencie Turystyki MSiT, pani Monika Tuszyńska, dyrektor Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pan Jerzy Kapłon, prezes zarządu Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, pan Janusz Bohatkiewicz, dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, pani Aleksandra Skorupska, zastępcy dyrektora IBDiM oraz Katarzyna Kwiecień z IBDiM, pan Rafał Szlachta, prezes Polskiej Organizacji Rozwoju Sportu i Turystyki, pan Paweł Niewiadomski, prezes Polskiej Izby Turystyki oraz pan Łukasz Mikosz, prezes zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych. Witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, dzisiejszy temat podejmujemy po raz trzeci. Widzę, że chyba będzie to najbardziej efektywna podkomisja, bo mamy dużo materiałów i dużo prezentacji. To jest rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania drogowych znaków turystycznych. Mamy trzy prezentacje z tego, co mi wiadomo, ale zaczniemy od pana ministra, bo pan minister ma obowiązki, więc zwolnimy go za chwilę, a my sobie będziemy dalej dyskutować na ten temat. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Ireneusz Raś:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jestem obecny dlatego, że jest to bardzo ciekawy temat, co prawda do końca jeszcze niedookreślony w polskim prawodawstwie. Otrzymali państwo informację z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W Departamencie Turystyki

odbyliśmy przy okazji tego tematu naradę i myślę, że będziemy starać się wypracować później z GDDKiA i ministrem infrastruktury jakieś zasady. Uważamy, że to jest z punktu widzenia promocji Polski temat, który musimy dookreślić szybko. Wiemy, że w Europie te znaki są, szczególnie na takich hubowych traktach komunikacyjnych, jakimi są autostrady i drogi ekspresowe. Chcemy z tego zrobić jakiś uporządkowany plan funkcjonowania państwa i zapewniam, że pomimo, że będę tylko na początku, tą kwestią będziemy się starać zająć. Podjąłem już pewne decyzje koordynacyjne w departamencie, spotkania z Polską Organizacją Turystyczną, a potem z naszymi partnerami z Ministerstwa Infrastruktury. Mam nadzieję, że coś mądrego zrobimy, żeby domknąć ten temat, bo rzeczywiście warto wykorzystać promocyjnie te miejsca, uwzględniając wszystkie elementy zachowania bezpieczeństwa w ciągach tych ważnych szlaków komunikacyjnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Teraz czas na prezentację. Pani prezes, Polska Organizacja Turystyczna, bardzo proszę.

Wiceprezes Polskiej Organizacji Turystycznej Małgorzata Wilk-Grzywna:

Szanowni państwo, jako Polska Organizacja Turystyczna patrzymy na infrastrukturę drogową nie tylko poprzez pryzmat logistyki, organizacji ruchu drogowego, ale także jako potężne narzędzie marketingu terytorialnego. Te brązowe turystyczne znaki drogowe oraz pomarańczowe znaki szlaków rowerowych to nie tylko informacja, ale także takie zaproszenie wizualne do odkrywania skarbów naszego kraju. To jest pierwszy punkt styku turysty z marką danego regionu, z destynacją, z produktem turystycznym. Dlatego nam bardzo mocno zależy, aby to oznakowanie było precyzyjne, estetyczne i stało się istotnym elementem budowania wizerunku Polski jako miejsca wiarygodnego, atrakcyjnego, ale też bezpiecznego i doskonale zorganizowanego. Niestety wciąż są obszary problematyczne w funkcjonowaniu oznakowania i dlatego są potrzebne pewne korekty oraz uzupełnienia dotyczące oznakowania turystycznego, które dzisiaj podczas naszego wystąpienia zasygnalizujemy, aby ta spójność i informacja była jeszcze bardziej czytelna. Informacja o atrakcjach turystycznych, o obiektach turystycznych. Kluczem do sukcesu jest współpraca.

Jako POT współpracujemy z regionalnymi i lokalnymi organizacjami turystycznymi, przy których usytuowane są kapituły do spraw oznakowania. Wydaje się, że te kapituły powinny mieć możliwość decydowania o merytorycznej informacji, jakie powinny być usytuowane na danym znaku drogowym, czyli treść, znak graficzny czy logotyp na znaku. Pragnę podkreślić, że konwent marszałków już w 2022 r. skierował swoje stanowisko do ministra infrastruktury o konieczności uzupełnień w znakach drogowych. Wierzimy, że w kolejnym rozporządzeniu, które będzie miało miejsce jeszcze w tym roku, te uwagi zostaną uwzględnione. Z nieoficjalnych informacji wiemy, że jest to brane pod uwagę. Dzisiaj pewnie od GDDKiA i MI dowiemy się, w jakim zakresie te uwagi zgłaszane przez konwent marszałków zostały uwzględnione. Podczas naszego krótkiego wystąpienia i prezentacji pani Ani Zabłockiej-Sztyber zwrócimy uwagę na punkty, miejsca problematyczne, dyskusyjne. Oddaję głos pani Ani.

Wicedyrektor Departamentu Wsparcia Rozwoju Turystyki Polskiej Organizacji Turystycznej Anna Zabłocka-Sztyber:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, tak jak wspomniała pani prezes, postaram się państwu przedstawić bardzo krótką prezentację, która będzie stanowiła takie swoiste résumé w tym zakresie. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące podstaw formalnoprawnych dla funkcjonowania systemu turystycznych znaków drogowych, należy wskazać przede wszystkim lata 2002 i 2003. Jeśli chodzi o 2002 r., jest rozporządzenie ministra infrastruktury oraz ministra spraw wewnętrznych i administracji, które określa znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania. Kolejne jest z roku 2003, jedno z lipca, już wyłącznie ministra infrastruktury, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Co to rozporządzenie regulowało? Określenie procedury oznakowania, wymogów technicznych dla znaków, projektów znaków, zasad stawiania znaków, a także ich konstrukcję. Ostatnie z najistotniejszych rozporządzeń w tym zakresie jest również z 2003 r., z września, w zakresie odpowiedzialności za umieszczanie i utrzymanie znaków drogowych.

Jeśli chodzi o turystyczne znaki drogowe, możemy je podzielić na dwie kluczowe kategorie. Z jednej strony są znaki służące do oznakowania samochodowych szlaków turystycznych oraz obiektów turystycznych, które występują na danym terenie. To są znaki E-22a, b i c. Za chwilę pokrótce je omówię. Druga kategoria to tak zwane drogowskazy, jak sama nazwa mówi, w celu wskazania kierunku do obiektów turystycznych lub obiektów wypoczynkowych. To są znaki od E-7 do E-12a. To turystyczne znaki drogowe, czyli E-22a, b i c, o których wspominałam, zaczynając od znaku E-22a – samochodowy szlak turystyczny. Stosowany jest w celu wskazania początku samochodowego szlaku turystycznego. Służy najczęściej do oznakowania pojedynczych atrakcji turystycznych i na znaku umieszcza się przede wszystkim nazwę szlaku, strzałkę, która wskazuje jego kierunek oraz symbol organizacji turystycznej, która dany szlak wytycza. Na dole macie państwo przykłady takich znaków.

Kolejny jest E-22b, czyli tak zwany obiekt na samochodowym szlaku turystycznym. Stosujemy go głównie w celu wskazania kierunku do obiektu położonego przy samochodowym szlaku turystycznym. Zdarza się też w praktyce, że służy do oznakowania szlaków turystycznych, które nie leżą wprost na wyznaczonym samochodowym szlaku, ale to są sytuacje spotykane nieczęsto. Na znaku umieszcza się przede wszystkim symbol obiektu turystycznego lub też obiektu wypoczynkowego, a także strzałkę, która wskazuje kierunek tego obiektu.

Jeśli chodzi o stosowanie symboli do rodzaju obiektu turystycznego, kluczowy jest załącznik nr 1 do wspomnianego przeze mnie rozporządzenia z lipca 2003 r. Znak ten umieszcza się 50 m przed skrzyżowaniem. Jeśli chodzi o wzór, który stosuje się w celu wskazania szczególnej atrakcji na znaku, to wzór nr 2 – to będzie sylwetka wskazanego obiektu turystycznego. Najczęściej jest to zamek lub pałac.

Wiceprezes POT Małgorzata Wilk-Grzywna:

Proszę państwa, widzimy potrzebę, aby kapituła do spraw znaków drogowych mogła decydować, wypowiadać się na temat treści, na temat znaku graficznego i logotypu. Państwo po swojej prawej stronie widzicie projekt nowego znaku. Na tym znaku jest zarówno nazwa szlaku, znak graficzny i mogą być umieszczone logotypy. Po państwa lewej stronie są znaki stare. Proponujemy, aby zmienić wygląd znaków E-22b, żeby np. można było umieścić na nich nazwę szlaku.

Wicedyrektor departamentu POT Anna Zabłocka-Sztyber:

To było krótkie uzupełnienie ze strony pani prezes. Chciałybyśmy, żeby ta prezentacja miała taki żywy charakter, żebyśmy – to jest moje ulubione stwierdzenie – nie wykończyli państwa, a wykończyli temat.

Proszę państwa, znak E-22c, czyli informacja o obiektach turystycznych. O czym informuje? Dokładnie tak, jak to brzmi w samym nazewnictwie, stosuje się w celu wskazania obszaru miasta, na którym znajdują się godne uwagi obiekty turystyczne. Najczęściej na tym znaku umieszcza się nazwę miasta lub obszaru, na którym atrakcje występują, a także umieszcza się go przy drogach wjazdowych do obszaru. Na dole też macie państwo przykłady takich znaków.

Kolejna kwestia, o której już wcześniej wspominałam, to są drogowskazy, czyli znaki drogowe od E-7 do E-12a. W jakim celu je stosujemy? Dokładnie tak, jak to wybrzmiewa w samym nazewnictwie, czyli wskazania kierunku do obiektów turystycznych lub też obiektów wypoczynkowych. Mamy na tych znakach napisy i symbole. Co ważne, są też barwy brązowej. Można na nich umieszczać różne symbole obiektów oznaczonych znakami informacyjnymi. Dopuszcza się także informowanie o dużym obiekcie przemysłowym. One są posadowione po prawej stronie jezdni w odległości do 50 m od skrzyżowania. Mogą być również umieszczane przy drodze tranzytowej, która przechodzi przez daną miejscowość lub też w jej pobliżu.

Teraz drogowskazy, o których mówiłam. Tak jak państwo widzicie, E-7 to drogowskaz do przystani wodnej lub żeglugi. E-8 to dwa przypadki – do plaży lub miejsca kąpielowego, rzadziej do ośrodka jazdy konnej, ale też są stosowane. E-9 do muzeum, E-10 do zabytku jako dobra kultury. W tym zakresie mamy zamki, kościoły i cmentarze. E-11 do zabytku przyrody, czyli do drzewa, grotu, skały, ostoi ptaków. E-12 do punktu widokowego, a E-12a do szlaku rowerowego lub też do szlaku turystyki pieszej.

Wiceprezes POT Małgorzata Wilk-Grzywna:

W ramach uzupełnienia mamy postulat, aby w nowym projekcie rozporządzenia było to wszystko ujednolicone. Mogą państwo zauważyć, że jest pewna kakofonia. Na niektórych znajduje się piktogram i nazwa, na innych odległość, na innych nie. Dobrze by było ujednolicić

te drogowskazy. Postulujemy, aby na każdym takim znaku znalazł się piktogram, nazwa i odległość, aby w nowym projekcie rozporządzenia piktogram był dostosowany do rodzaju atrakcji. Widzimy znak E-7 do przystani wodnej lub żeglugi. Powinien na nim być piktogram adekwatny, dostosowany do rodzaju atrakcji, a nie ta kotwica, ściśle określony jeden piktogram. O to chodzi.

Wicedyrektor departamentu POT Anna Zabłocka-Sztyber:

Dobrze. Kontynuując, szanowni państwo, na początku swojej wypowiedzi wspominałam o rozporządzeniu ministra infrastruktury z września 2003 r. Rozporządzenie to również reguluje kwestię dotyczącą procedury umieszczania i utrzymania znaków. Co jest kluczowe w ramach tego rozporządzenia, to między innymi § 11, który mówi o organizacji ruchu, wskazując te wszystkie kwestie. Najważniejsze jest to, że jest on realizowany na własny koszt zarządcy drogi z pewnymi wyjątkami. Ust. 3 wskazuje, iż znaki informacyjne, które oznaczają obiekty mające charakter usługowy, realizują przede wszystkim przedsiębiorcy prowadzący tę działalność. Ust. 4 wskazuje, iż znaki oznaczające szlaki turystyczne i dodatkowe znaki szlaków rowerowych realizują zainteresowane organizacje turystyczne.

Kolejna kwestia to ciekawostka. Według danych z lutego ubiegłego roku na autostradach i drogach szybkiego ruchu w Polsce pozostaje 189 drogowych znaków turystycznych. Wspominałam państwu o kwestiach dotyczących kolorystyki oznakowania dróg dla turystycznych znaków drogowych. To też jest rozporządzenie ministra infrastruktury, o którym na początku mówiłam – z lipca 2003 r. – wskazujące kolor brązowy i jego barwy, cała szeroka gama pozostająca do dyspozycji w tym zakresie.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o polski system – może wprost nie jest to związane z drogowymi znakami turystycznymi – w ustawie o POT mamy jedno z podstawowych zadań w zakresie tworzenia, rozwoju i zapewnienia funkcjonowania systemu informacji turystycznej, w tym także wspierania regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych, a także w zakresie certyfikacji punktów informacji turystycznej. Przy POT we współpracy z regionalnymi kapitułami, MSiT, GDDKiA, a także Forum Informacji Turystycznej opiniowane są projekty znaków drogowych. Chciałam wskazać, iż dość istotnym z punktu widzenia POT jest także znak D-34, czyli punkt informacji turystycznej, w którym macie państwo zapewnioną obsługę przez personel. To tylko taka ciekawostka. Pani prezes wspominała o dodatkowych znakach szlaków rowerowych. Za chwileczkę pani prezes ten wątek rozwinie. Dodam, że do oznakowania szlaków rowerowych są dwie grupy znaków, mianowicie grupa R-4 – mówimy o międzynarodowych, krajowych i regionalnych szlakach rowerowych – oraz grupa R-1 i grupa R-3 do oznakowania szlaków lokalnych. To wszystko z mojej strony. Przekazuję głos pani prezes. Dziękuję.

Wiceprezes POT Małgorzata Wilk-Grzywna:

Proszę państwa, bardzo krótko chciałam nawiązać do tego, o czym wspomniałam na początku. W swoim stanowisku nr 11 z 2022 r. konwent marszałków podkreślił potrzebę uzupełnienia przepisów regulujących zasady stosowania znaków z grupy R-4. Mówimy o znakach rowerowych, kolokwialnie rzecz ujmując. Konwent przedstawił konkretne propozycje zmian służące doprecyzowaniu i uszczegółowieniu oznakowania tras rowerowych. Pozwoliłam sobie wydrukować kilka egzemplarzy tego stanowiska. Jeśli ktoś z państwa jest zainteresowany tym stanowiskiem wydrukowane dokumenty znajdują się obok pana przewodniczącego.

Były zmiany dotyczące treści umieszczanej na znakach R-4c i R-4d. Chodziło o to, aby te treści były inaczej pokazywane i sposób liczenia kilometrów był inny, ujednolicony. Nie może być tak, że raz kilometry liczone są do centrum danego miejsca, miasta, a na innych znakach do granicy miejscowości.

Kolejne uwagi dotyczyły oznakowania objazdów. Mogą państwo zobaczyć te żółte znaki. Szlaki rowerowe, podobnie jak drogi, podlegają rozbudowom, przebudowom, remontom. W obecnych przepisach nie ma możliwości stosowania znaków objazdów. Wiadomo, że te objazdy są bardzo ważne, ponieważ należy pokierować użytkownika najbezpieczniejszą drogą, która niekoniecznie jest tą samą co droga dla pojazdów samochodowych.

Kolejny element to doprecyzowanie znaku R-4a. Proponujemy dodanie zapisu wyjaśniającego wątpliwości przy stosowaniu tabliczki R-4a. Postulujemy też o doprecyzowanie znaku R-4e. To wszystko znajduje się w tym stanowisku i jest dokładnie opisane. Jest też ciekawy temat róży wiatrów, czyli znak R-4d w formie róży wiatrów. Należy dodać możliwość integracji znaków dla kilku kierunków na jednej konstrukcji. Obecnie jest tak, że co jakiś czas jest podawana

informacja odnośnie do jakiejś kolejnej miejscowości czy atrakcji. Róża wiatrów może rozwiązać ten problem. Jest też oznakowanie wspólnych przebiegów tras. To istotny element do uszczegółowienia i uzupełnienia oraz oznakowanie dojazdu do przełęczy, do szczytu, do wzniesienia. Tego typu uwagi marszałkowie podnoszą w swoim stanowisku. Chodzi o to, żeby doprowadzić do uzupełnień tego rozporządzenia. Efektem obecnego stanu rzeczy jest dalsza niespójność oznakowania, brak uregulowanych rozwiązań dla objazdów, wspólnych przebiegów kilku szlaków czy bardziej czytelnego przekazywania odległości i kierunków.

Chciałabym dziś zadać państwu pytanie: Czy te uwagi w będą uwzględnione w nowym rozporządzeniu, które jest planowane? Kiedy jest szansa, że to rozporządzenie wejdzie w życie?

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Przyłączam się do tego pytania. Dziękuję za prezentację.
Pan Piotr Kurkowski, tak?

Radca w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Grzegorz Kuczaj:

Może przedstawię wprowadzenie.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Super. Bardzo proszę.

Radca w departamencie MI Grzegorz Kuczaj:

Dzień dobry państwu. W imieniu pana ministra pozwolę sobie państwu przedstawić stanowisko resortu infrastruktury. Chciałem zacząć od tego, że nie będę państwu prezentował istniejącego stanu prawnego, ale już to zostało zrobione. Może przejdę do tego, co udało nam się osiągnąć względem naszego zeszłorocznego posiedzenia. Pod koniec prezentacji poprosiłem o krótkie prezentacje przedstawicieli Instytutu Badawczego Drugi Mostów i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i wtedy będziemy mieć już kompletną informację.

Na wstępie chciałbym potwierdzić, że Ministerstwo Infrastruktury konsekwentnie realizuje te zobowiązania, które podjęliśmy na posiedzeniu w zeszłym roku. W szczególności wtedy mówiliśmy o przygotowaniu nowego rozporządzenia, które zastąpi obowiązujące przepisy, o zleceniu analizy eksperckiej, która ma być podstawą do podjęcia prac legislacyjnych, a także w konsekwencji o wypracowaniu wszelkich kwestii techniczno-organizacyjnych we współpracy z interesariuszami, w szczególności jeśli chodzi kwestie zasady wyboru atrakcji turystycznych, które miałyby być oznakowywane na drogach publicznych. Mówiliśmy również wtedy o potrzebie stworzenia spójnego katalogu takich atrakcji i oparciu tego modelu na bazie listy prowadzonej przez Polską Organizację Turystyczną. Podkreślam, że wszystkie te zobowiązania są sukcesywnie przez nas realizowane.

Zaczynając od początku, zgodnie z zapowiedzią, w 2025 r. ogłosiliśmy postępowanie o zamówienie publiczne na wykonanie kompleksowej analizy warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach. Odebraliśmy to opracowanie w lutym 2026 r., czyli całkiem niedawno. Opracowanie wykonał dla nas IBDiM. Analiza ta obecnie na tym etapie, na jakim jesteśmy, stanowi dla nas kluczową podstawę do dalszych prac legislacyjnych. Warto przy tym zaznaczyć, co istotne w mojej ocenie, że w części analitycznej zagadnienia oznakowania turystycznego zostały ujęte w sposób dosyć ogólny, pośredni, głównie w ramach analizy znaków informacyjnych, w tym rozwiązań stosowanych w innych krajach.

Przechodząc do kolejnych działań, zgodnie z tym, co deklarowaliśmy poprzednio, prowadzimy obecnie prace nad nowym rozporządzeniem wykonawczym do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która ma zastąpić obowiązujące. Tak jak mówiliśmy, nowe rozporządzenie – już jedno, a nie dwa – będzie miało charakter bardziej nowoczesny, elastyczny. Będzie dostosowane do zmian, które nastąpiły na sieci dróg publicznych na przestrzeni ponad 20 lat. Nie tylko rozrosła nam się sieć, ale też prędkości i pojazdy się zmieniły. Zachowania kierowców czy wyposażenie pojazdów w systemy nawigacji też powodują, że czasami stawiamy sobie pytanie czy znaki kierunku miejscowości czy turystyczne w ogóle nam są do czegoś potrzebne. Obecnie wszystko mamy w telefonie, w nawigacji i w samochodzie. To wszystko bierzemy pod uwagę wraz z wnioskami, które wynikają z analizy przygotowanej przez IBDiM.

Podtrzymujemy jednoznacznie deklarację złożoną podczas poprzedniego posiedzenia, że przygotowanie nowych rozwiązań będziemy prowadzić razem z POT, z naszym partnerem, czyli z GDDKiA, ale nie zapominamy o zarządcach dróg samorządowych, którzy zarządzają

największą częścią sieci dróg publicznych, również ze środowiskiem eksperckim. Muszę na tym etapie zaznaczyć, że jesteśmy na bardzo wczesnym etapie prac i w tym gronie na razie jeszcze prac nie podjęliśmy. W pierwszej kolejności musimy uporządkować kwestie podstawowe. Przede wszystkim musimy sobie odpowiedzieć na pytanie, jakie wzory znaków chcemy mieć i co one mają znaczyć. Jak będziemy już wiedzieli, jakie wzory chcemy dopuścić, w kolejnym etapie będziemy mogli zastanawiać się, gdzie te znaki ustawiać, kto będzie decydował o treści na tych znakach, w jakich odległościach, na jakich konstrukcjach itd. To jest właśnie ten etap, w którym współpraca z POT i innymi partnerami będzie dla nas kluczowa.

W tym kontekście, przyznam szczerze, widzimy istotną rolę POT i dziękuję za tę dzisiejszą prezentację. W szczególności tę rolę widzimy w zakresie doboru i katalogowania atrakcji. Mówiliśmy o tym w zeszłym roku, że jeżeli mówimy o oznakowywaniu atrakcji turystycznych przy tzw. drogach szybkiego ruchu, czyli autostradach, drogach ekspresowych dobrze, żeby to był katalog ściśle określony przy współpracy z POT. W naszej ocenie to byłoby zasadne. Toczymy dosyć intensywne prace w ministerstwie, więc szkoda czasu, żeby równoległe do tych prac, które prowadzimy, POT rozpoczęła w ramach swoich struktur, czy we współpracy z regionalnymi organizacjami, prace nad wypracowaniem takiej propozycji katalogu obiektów albo propozycji kryteriów, które pozwolą w dalszej części nam opracować ten katalog. Takie podejście pozwoli nam wykorzystać tę wiedzę, która jest w organizacjach turystycznych, a której być może nie mamy. Jednocześnie pozwoli to przygotować materiał, który będzie ostatecznie poddany analizie czy konsultacjom na kolejnych etapach legislacyjnych. Widzimy ten proces jako dwukierunkowy. Mamy bardzo mało czasu. Szkoda, żebyśmy wykonywali jednocześnie prace, którymi możemy się podzielić w grupach i wtedy mogą być zrealizowane o wiele sprawniej.

Na koniec zapewniam, że te rozwiązania, na które państwo się powołują, o których była mowa w zeszłym roku, wypracowane wcześniej w ramach forum eksperckiego działającego przy generalnej dyrekcji, zostały przez nas już wzięte pod uwagę w pracach przez IBDiM. Zostały uwzględnione w analizie. Ten temat na pewno też przez nas nie będzie przeoczony.

Podkreślam, że zgodnie z tym, co mówiłem w zeszłym roku, niezależnie od prowadzonych prac, dla nas krytycznym kryterium zawsze jest bezpieczeństwo. Zgodziliśmy się w zeszłym roku, że tak jest i tak będzie. Dla nas to jest najważniejsze kryterium. Dopiero w drugiej kolejności mamy potrzebę przekazania informacji, która bezpośrednio nie wiąże się z bezpieczeństwem. Istotne jest, że na pewno nie chcielibyśmy zwiększać liczby znaków na drogach. Skłaniamy się ku temu, żeby było to pewnego rodzaju uporządkowanie systemu i zapewnienie czytelności i powtarzalności dla użytkowników dróg. Jesteśmy już rok po. Przechodzimy z etapu diagnozy. Mamy zdiagnozowane problemy. Doskonale wiemy, co działa, co nie działa. Jesteśmy na etapie naprawiania i tworzenia podstaw prawnych do tego, żeby ten system naprawić. Chcielibyśmy stworzyć spójny, bezpieczny, a przede wszystkim funkcjonalny system znaków turystycznych, który oprócz tego, że w jakimś celu będzie funkcjonował na drodze, będzie przede wszystkim wspierał rozwój turystyki. Widzimy ten cel wraz z POT.

Tyle z mojej strony. Tak jak państwo uważają, najpierw zabierze głos instytut lub pan dyrektor. Jak jest prezentacja to może pan dyrektor. Dziękuję.

Pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jak każdy zarządca drogi, zarządza drogami w oparciu o przepisy prawa, o ustawę o drogach publicznych, ale również o rozporządzenia wykonawcze do organizacji ruchu, do zatwierdzania znaków. Nie będę powtarzał, bo panie z organizacji turystycznej bardzo szczegółowo omówiły podstawy prawne. W Polsce jest 420 tys. km dróg publicznych. Na drogach klasy G i GP, czyli przebiegających przez tereny zurbanizowane, gdzie prędkość nie przekracza 90 km/h nie ma problemu oznakowania. Problem oznakowania znakami turystycznymi dotyczy wyłącznie dróg ekspresowych i autostrad.

Obecne przepisy mówią o oznakowaniu znakami turystycznymi w odległości 50 m od skrzyżowania czy od miejsca, gdzie jest pas wyłączenia. Jeżeli przeliczymy sobie te 50 m, to samochód poruszający się z prędkością 120 km/h pokonuje je w 1,5 s. W przypadku autostrady to jest 1,2 s. W związku z tym obecne przepisy dotyczące umieszczania znaków informacyjnych o szlakach turystycznych czy zabytkach stwarzają zagrożenie polegające na tym, że w momencie,

kiedy kierowca zobaczy znak turystyczny 50 m przed zjazdem na autostradzie czy drodze ekspresowej, właściwie znajduje się już na tej łącznicy w 1,5 s w sytuacji, kiedy jest na dwóch pasach. Mamy takie przebiegi dróg ekspresowych i autostrad, gdzie są trzy pasy ruchu. Ten element przeplatania się przez kilka pasów ruchu do pasa wyłączenia powoduje realne zagrożenie. Mamy w związku z tym kilkaset znaków na drogach. Mamy 33 znaki E-22a, 170 sztuk E-22b i E-22c to tylko dwie sztuki.

Odległość 50 m na drogach ekspresowych powoduje dla nas realne zagrożenie. W związku z tym od dłuższego czasu jednostki podległe generalnemu dyrektorowi w oddziałach nie wyrażają zgody na umieszczanie tego typu znaków na drogach ekspresowych i autostradach. Na ostatniej podkomisji rozmawialiśmy na ten temat. Czekamy, aż zostaną wprowadzone zmiany do przepisów. Te znaki nie stanowią dla nas jakiegoś większego problemu w przypadku dróg klasycznych, dróg klasy G i GP, jedno- i dwujezdniowych, tam, gdzie ta prędkość nie jest duża.

Ważne jest też, aby tych znaków nie pojawiało się bardzo dużo. Pamiętają państwo zapewne taką dyskusję publiczną o przeglądach znaków prowadzonych w pasach drogowych dróg publicznych, gdzie wszyscy zarządcy dróg – samorządowi i generalna dyrekcja prowadzą przeglądy i pojawia się nadmiar znaków, jest ich za dużo lub się powtarzają. Robi się weryfikację, bo kierowcy naprawdę mają ułamki sekund na interpretację znaków drogowych. Każdy z nas, kto ma prawo jazdy i wjeżdża do obcego miasta, i widzi znak drogowy, a pod nim tabliczkę typu T, gdzie jest wyjaśnione, co komu wolno, a co nie wolno, wie, jak to wygląda. Czasami są takie sytuacje, że trzeba by się praktycznie zatrzymać na środku drogi, przeczytać, czy ten znak nas dotyczy i dopiero kontynuować jazdę bądź zawrócić, zjechać w jedną czy w drugą stronę. Dlatego ważne jest, aby te znaki drogowe były czytelne i zawierały informacje w takiej ilości, aby kierowca jadący z dozwoloną prędkością po danej drodze mógł to przeczytać, zinterpretować i zdażyć zareagować w odpowiedni sposób. Dla nas bardzo ważne jest uczynienie tego typu informacji, szczególnie na drogach ekspresowych i autostradach, na których wyłącznie zarządza GDDKiA.

Musicie państwo pamiętać również o tym, że dyrekcja, zarządzając prawie 18 tys. km dróg krajowych, ma 5,5 tys. km dróg ekspresowych i autostrad, a docelowo będzie ich 8 tys. km. Wcale nie wzbraniamy się przed umieszczaniem dodatkowych informacji związanych z atrakcją turystyczną. Rozumiemy, że nasze szlaki będące w sieci transeuropejskiej są potencjalnie atrakcyjne dla całej części gospodarki, jaką jest turystyka. Musicie też państwo pamiętać o tym, że staramy się chronić drogi.

Za 3 dni będzie 22. rocznica wejścia Polski do Unii Europejskiej. Państwo polskie na wybudowanie dróg ekspresowych i autostrad wydało prawie 240 mld zł. Tak samo jak dla turystyki, jesteśmy również atrakcyjni dla energetyki, która chciałaby umieszczać przewody w naszym pasie drogowym, dla wiatraków. Stowarzyszenia wymyśliły towarzyszenia, żeby umieszczać wiatraki w miejscach obsługi podróżnych bądź w miejscach, gdzie pasy drogowe są szerokie. Jesteśmy też atrakcyjni dla szerokorozumianej łączności, czyli dla firm telekomunikacyjnych, którzy chcieliby umieszczać maszty i światłowody w naszych pasach drogowych.

Nie możemy dopuścić do tego, że zmarnujemy ten wysiłek, który Polska zrobiła przez 22 lata, sprawiając, że drogi ekspresowe i autostrady są krwiobiegiem w całym kraju. Te pieniądze, które zostały wydane na zapewnienie w kraju szybkiego przemieszczania się nie mogą być zmarnowane. Nie jesteśmy przeciwko umieszczaniu znaków. Nie jesteśmy przeciwko temu, żeby rozwijać i informować o ciekawych miejscach w Polsce. Przede wszystkim musimy zapewnić bezpieczeństwo i musimy walczyć z tym, żeby nie utracić mobilności, którą mamy na drogach ekspresowych i autostradach. W przypadku dróg innych niż drogi ekspresowe i autostrady zarządzane przez generalnego dyrektora, od 2025 r. minister infrastruktury podjął decyzję o tym, żeby istniejące drogi jednojezdniowe zacząć wyposażać w ścieżki rowerowe i chodniki.

Od zeszłego roku minister infrastruktury podjął decyzję, że corocznie będzie przeznaczane 200 mln zł na budowanie chodników i ścieżek rowerowych. Jesteśmy na etapie wypracowania porozumień z poszczególnymi samorządami, które są zainteresowane rozwojem ścieżek rowerowych i chodników w miejscowościach, łączących miejscowości, w tym turystyczne. Cały czas nad tym pracujemy. Oddziały wojewódzkie podpisują porozumienia z samorządowcami i będzie bardzo realny rozwój ścieżek rowerowych wzdłuż dróg krajowych. Dla nas to też jest ważne, ponieważ wypracujemy separację ruchu. Samochody zostają na jezdni, natomiast

ścieżki rowerowe i chodniki będą wydzielone. W związku z tym ta separacja niechronionych użytkowników ruchu też będzie miała tu znaczenie. Z drugiej strony też będzie to miało duży wpływ na atrakcyjność terenów i możliwości dojazdu rowerem do poszczególnych atrakcji turystycznych.

Czekamy z zainteresowaniem na zmiany legislacyjne, przyglądamy się nim, uczestniczymy w analizach, w pracach nad tymi zmianami, ale jednocześnie prosimy o wyrozumiałość. Musimy chronić to, co zostało wypracowane przez ponad 20 lat, budując drogi ekspresowe i autostrady, żeby tej podstawowej funkcji drogi nie stracić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Wcale nie chcemy niszczyć tej infrastruktury, ale chcemy, żeby turysta z łatwością trafił na te miejsca, na których nam zależy. Dobrze...

Pełniący obowiązki zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Panie przewodniczący, szybko i bezpiecznie. To też jest ważne.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Oczywiście, że tak. Tu pełna zgoda. Dobrze.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów, tak? Bardzo proszę.

Pełnomocnik dyrektora ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego Instytutu Badawczego Dróg i Mostów Katarzyna Kwiecień:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, zaraz uruchomi się prezentacja. Chciałabym przedstawić państwu propozycje zmian, które w ocenie zespołu autorskiego mogłyby się znaleźć w nowych przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w takim wąskim zakresie w przedmiocie dzisiejszego spotkania dotyczącego znaków turystycznych. Ta krótka informacja to również taki background. To całe opracowanie zostało przygotowane przez konsorcjum, którego Instytut Badawczy Dróg i Mostów był liderem. W tym konsorcjum brały udział Politechnika Gdańska, Politechnika Krakowska i Politechnika Lubelska. Jeśli chodzi o zespół projektowy, staraliśmy się tak go zbudować, żeby pozyskać specjalistów, ekspertów z każdego obszaru, który podlegał pracom w tym projekcie. Zespół projektowy tworzyli pracownicy uczelni technicznych, projektanci organizacji ruchu, przedstawiciele branży drogowej, osoby z wieloletnim doświadczeniem w obszarze zarządzania ruchem i drogami oraz, co jest też istotne, przedstawiciel organizacji turystycznej.

Stan istniejący – o tym już była mowa, więc nie będę powielać tych kwestii. Jeśli chodzi o ten nowo projektowany stan, propozycje złożone do resortu w zakresie oznakowania turystycznego, proponowane zmiany wprowadzają skorygowane podejście do oznakowania turystycznego. W propozycji konsorcjum podjęto próbę ujęcia tego obszaru oznakowania w sposób systemowy poprzez dookreślenie zasad stosowania znaków oraz warunków ich sytuowania, o czym pani prezes mówiła na początku. Jest to taki obszar, który wymaga dość precyzyjnego uregulowania. Jednym z kluczowych elementów nowego podejścia jest wprowadzenie hierarchii informacji, które podawane byłyby na tych znakach, o których mówił przede mną pan dyrektor. W ocenie konsorcjum nie wszystkie obiekty powinny być oznakowywane na wszystkich drogach i to jest właśnie podstawowa zasada. Wprowadzone zostały też pewne zapisy, które uzależniają zakres informacji od klasy drogi oraz znaczenia obiektu. Pozwala to na ograniczenie nadmiaru informacji i zwiększenie czytelności całego systemu oznakowania.

Drugim istotnym elementem, o którym była mowa, jest też standaryzacja. Dotyczy ona zarówno samych symboli turystycznych jak i zasad stosowania. Co to oznacza w praktyce? Ograniczenie dobrowolności interpretacyjnej i eliminację lokalnych rozwiązań, które dziś często zaburzają spójność całego systemu oznakowania. Z perspektywy użytkownika drogi zakładamy, że największą wartością dodaną będzie poprawa czytelności tych informacji, które kierowca czy uczestnik ruchu drogowego otrzymuje.

Z systemowego punktu widzenia kluczowa jest też możliwość zarządzania oznakowaniem. Wprowadzenie jasnych zasad pozwalałoby na przewidywalne i spójne stosowanie oznakowania w skali całego kraju. Pan dyrektor dużo powiedział też na temat bezpieczeństwa, podobnie pozostali uczestnicy dyskusji. Nie bez znaczenia są również te efekty związane z bezpieczeństwem

ruchu drogowego, ograniczenie liczby bodźców, poprawa czytelności oznakowania. Skracają one czasy reakcji, co bez wątpienia bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo.

Przedstawię teraz kilka szczegółów, bo dużo mówiłam o kwestiach ogólnych. Chciałabym państwu pokazać pewien wycinek z tej naszej pracy. Cały układ dokumentu został zaproponowany w formie tabelarycznej. Na poziomie tych propozycji zapisów do rozporządzenia proponowano zmianę układu zapisów poprzez ujęcie wykazu znaków w układzie tabelarycznym. Mamy przygotowane dwa rodzaje tabel. Jest tabela z wykazem znaków, która generalnie jest dedykowana osobom, które przygotowują się do egzaminu na prawo jazdy, o czym mówił na początku też pan Kuczaj. To połączenie dwóch rozporządzeń w jedno. Właśnie w ten sposób chcieliśmy to rozwiązać. Druga część związana jest ze szczegółowymi warunkami sytuowania i ze wzorcami i standardami w zakresie organizacji ruchu, które będą mogłyby być taką wiedzą techniczną rekomendowaną przez ministra na wzór wytycznych, które już obowiązują dla przepisów techniczno-budowlanych.

O najważniejszych zmianach już mówiła pani prezes. Konsorcjum i autorski zespół projektowy wzięły je pod uwagę. Zaproponowano jednolitą barwę na znakach. Te znaki w zależności od zarządcy i typu drogi oscylowały w okolicy brązowego, pomarańczowego. To zasada dotycząca wszystkich znaków, nie tylko turystycznych, o których dziś mowa. Ujednolicił się powtarzalny element na znakach po to, żeby poprawić czytelność znaków. Zaproponowano ujednoliconą systematykę znaków i symboli, określając możliwe odmiany znaku. Jeśli chodzi o drogi ekspresowe i autostrady, zaproponowano w zakresie znaków, o których mówili pani prezes i pan dyrektor, żeby te znaki były lokalizowane w odległości 2 km od węzła. W naszej ocenie taka jest bezpieczna odległość, kiedy kierowca na tyle wcześniej dostaje informację, że może jeszcze podjąć decyzję, czy w tym miejscu chce zmienić kierunek jazdy.

Zaproponowano wprowadzenie nowego znaku do wykazu informującego o symbolicznej nazwie drogi. Ta propozycja jest wyświetlona. Zaproponowano również wprowadzenie tabeli ze wszystkimi symbolami, które mogłyby być stosowane na znakach – nazwijmy je w skrócie – turystycznych. Wprowadzono też symbol określający obiekt dziedzictwa narodowego, czyli wpisany na listę pomników historii. Zaproponowano dodanie symboli określających obiekty sportowe. Jest duże zapotrzebowanie, żeby do takich obiektów kierować, więc zostały zdefiniowane i określone.

Jeśli chodzi o oznakowanie szlaków rowerowych, o których wspomniała pani prezes, zaproponowano oznakowanie atrakcji na szlaku rowerowym. Przychylił się do tych propozycji, które już były w środowisku dyskutowane. Zaproponowano oznakowanie początku i końca szlaku rowerowego, zarówno szlaków lokalnych, jak i międzynarodowych, regionalnych i krajowych. Wprowadzono na oznakowaniu numery szlaków rowerowych. Dotychczas te szlaki były określone kolorami. Doświadczenia pokazują, że nie zawsze one są wystarczające i dlatego wprowadzone zostały numery szlaków. Jak państwo mogą zobaczyć, też wprowadzone są znaki związane z objazdami szlaków rowerowych, by w sposób bezpieczny rowerzyści mogli kontynuować swoją podróż w sytuacji, kiedy szlak, którym się poruszają z jakichś względów jest chwilowo wyłączony.

Przechodząc do wzorców i standardów z zakresu organizacji ruchu, to jest jeden z kilkunastu zeszytów. Ten zeszyt zawiera zagadnienia związane z wytycznymi prowadzenia informacji kierunkowej i turystycznej. W ramach tego zeszytu określono zasady projektowania informacji turystycznej. Wskazano, zaproponowano jednolite oznakowanie, które musi bezwzględnie spełniać wymagania określone w przepisach, o których mówiłam przed chwilą. Znaki powinny być formułowane za pomocą czytelnych i estetycznych piktogramów. Znaki nie powinny zasłaniać innych, istotnych znaków drogowych. W przypadku autostrad może to nie jest takim problemem, ale w przypadku terenów miejskich, gdzie mamy dużo informacji, musimy zważyć na ważność. Znaki i informacje zawarte na tych znakach powinny być możliwe do odczytania w krótkim czasie.

Określono zasady umieszczenia znaków do obiektu turystycznego. Zaproponowano, by nad jakością tych znaków, czyli poprawnością, spójnością czuwała kapituła znaków turystycznych działająca przy właściwej organizacji turystycznej. W tym zeszycie znalazł się taki zapis, że w przypadku autostrad i dróg ekspresowych zespół rekomenduje, by taką kapitułą była POT, a w przypadku pozostałych klas technicznych i kategorii dróg ROT działająca w ramach danego województwa. Podkreślono, że na autostradach i drogach ekspresowych powinny być

oznakowane tylko te obiekty, które mają najwyższą rangę, Rozumiemy przez to obiekty z listy UNESCO czy pomniki historii, albo listy, o której mówił pan Kuczaj, która będzie zawierała uzgodnione top of the top obiektów.

Jeśli chodzi o szczegółowe rozwiązania w zakresie informacji turystycznej na drogach rowerowych, w tym dokumencie zalecono, by na tych szlakach o znaczeniu krajowym i międzynarodowym umieszczane były informacje wskazujące dojazd do atrakcji turystycznych położonych na szlaku lub w jego niedalekim sąsiedztwie po to, by podróżnik na rowerze nie tylko pokonywał sam szlak, ale miał też możliwość odwiedzenia ciekawej atrakcji. Podano przykłady oznakowania szlaku rowerowego czy znaku wskazującego odległość do obiektu zainteresowania turystów.

Jeśli chodzi o znaki związane z informacją turystyczną na szlakach samochodowych, określono, że te informacje powinny być umieszczane przy węzłach oraz skrzyżowaniach, w pobliżu których położone są atrakcje turystyczne lub szlaki turystyczne o szczególnym znaczeniu. Znaki te, tak samo jak wyżej, powinny być umieszczane tak, by nie kolidować z innymi znakami. Mogą być umieszczone po prawej stronie jezdni w takiej odległości, by zapewnić zabezpieczenie przed uderzeniem pojazdu. Na autostradach i drogach ekspresowych nie powinno się lokalizować znaków informacji turystycznej, to jest samochodowych szlaków turystycznych oraz wskazywać obiektów o znaczeniu lokalnym. To jest konsekwencja poprzedniego zapisu. Bardzo miarodajne jest to, że atrakcja, o której mamy informować, nie powinna być zlokalizowana dalej niż 40 km od autostrady i drogi ekspresowej, 30 km od dróg krajowych, 20 km od dróg wojewódzkich. Oznaczone powinny być tylko atrakcje i obiekty, które są dostępne dla zwiedzających przez większą część roku. Oznakowanie turystyczne może również dotyczyć miast o unikalnej zabudowie, rynekczków itp.

To w skrócie główne założenia i propozycje zespołu działającego w ramach konsorcjum. Jeżeli państwo będą mieć jakieś pytania, postaram się na nie odpowiedzieć. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Na wstępie też poprosiłbym o tę prezentację. Wiem, że prezentacja z POT do nas dotarła.

Pełnomocnik dyrektora ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego IBDiM Katarzyna Kwiecień:

Jest już złożona.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Jest już w kancelarii. Bardzo dziękuję. Też proszę o rozesłanie.

Otwieram dyskusję. Dla nas czy dla mnie jako przewodniczącego, dla naszej podkomisji wszyscy państwo jesteście ważni, ale najważniejszy jest POT. Może pani prezes chciałaby to jakoś skomentować, czy to jest zgodne z potrzebami organizacji.

Wiceprezes POT Małgorzata Wilk-Grzywna:

Chciałabym skomentować jednym stwierdzeniem. Naprawdę bardzo się cieszę, że te postulaty, uwagi kierowane do ministerstwa, do wszystkich państwa zostały w tych założeniach do rozporządzenia uwzględnione. Nie mówiłam o tych wszystkich aspektach, o których pani wspomniała i bardzo dobrze, bo nie powtarzałyśmy się. Będę chciała szczegółowo zapoznać się z tymi rozwiązaniami. W dniu 21 maja jestem zaproszona na konwent marszałków. Przewodnictwo obejmuje województwo opolskie i tam będzie obradował zespół do spraw mobilności rowerowej. Marszałkowie będą uczestniczyć w tym spotkaniu. Jestem delegowana na ten konwent przez pana Rutnickiego razem z panią koordynator Narodowego Centrum Koordynacji Tras EuroVelo. To komórka działająca przy POT. Myślę, że będę mogła przekazać pierwsze dobre informacje. Bardzo się cieszę i mam nadzieję, że wszystkie uwagi zostały uwzględnione. Oczywiście pewne rzeczy są jeszcze ciągle do doprecyzowania, do dyskusji. Deklarujemy, że w tej dyskusji będziemy chętnie uczestniczyć. Tak jak przekazał pan dyrektor...

Radca w departamencie MI Grzegorz Kuczaj:

Już nie, ale z własnego wyboru.

Wiceprezes POT Małgorzata Wilk-Grzywna:

Już nie. Rozumiem. Będziemy działać na rzecz stworzenia tego katalogu, o którym pan wspominał. Będziemy starać się wskazywać obiekty, do których powinny prowadzić znaki przy drogach ekspresowych i autostradach. To wszystko. Dziękuję bardzo. Jestem bardzo pozytywnie zaskoczona, że dzisiaj ta informacja została przekazana. Słyszałam nieoficjalnie, że coś się

dzieje w tej sprawie. Zadałam dosyć ostro pytanie, co w sprawie tego stanowiska konwentu marszałków się dzieje i bardzo dziękuję, że dostałam bardzo wyczerpującą odpowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Też cieszymy, że sprawiliśmy jakąś radość u pani prezes. Otwierając dyskusję, chciałem zapytać, czy w tej kadencji zdążymy te przepisy zmienić. Dla nas byłoby to zwieńczeniem pracy. Spotykamy się po raz trzeci, dyskutujemy o tym. Podzielię pogląd pani prezes, że widać, że jesteśmy jakiś krok do przodu.

Wiceprezes POT Małgorzata Wilk-Grzywna:

Tak, panie przewodniczący. Nawet o kolorach żeśmy rozmawiali i sprawa została uwzględniona, cieszę się.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Teraz jest pytanie, bo mamy wszystko na stole, czy jesteśmy w stanie to zakończyć w niecałe 1,5 roku.

Radca w departamencie MI Grzegorz Kuczaj:

Szanowny panie przewodniczący, mogę tylko powtórzyć tę informację, którą pan minister już kilkakrotnie przedstawiał na Komisji Infrastruktury, że wydanie tego rozporządzenia w terminie, który jest obecnie przewidziany w przepisach, czyli do września tego roku, jest po prostu praktycznie niemożliwe. Oczywiście nie chodzi o to, że nie napiszemy tego rozporządzenia, tylko zdajmy sobie sprawę, to jest rozporządzenie, które dotyczy wszystkich znaków, a de facto każdego z nas w tym kraju, bo każdy z nas jest uczestnikiem ruchu drogowego. Jeżeli skierujemy to rozporządzenie do konsultacji, spodziewamy się bardzo obszernego udziału społeczeństwa w tym zakresie. Wiemy, że można to zrobić, ale nie chcemy tego robić w taki sposób. Chcemy wysłuchać tych uwag, które do nas spłyną. Nie będziemy tego robić na szybko i tylko żeby dopilnować terminu.

Ze strony resortu też były podejmowane kroki o wydłużenie tego terminu. Wiemy, że jest zgłoszony projekt poselski, który zawiera w sobie propozycję wydłużenia tego okresu do 2028 r. Myślimy, że to jest już naprawdę ostateczny okres. To nie oznacza, że to będzie w tym roku, ale nie będzie później niż wtedy. Chcemy się zabezpieczyć, żeby wszystko było zrobione. Przyznam szczerze, bo siedzę i piszę pierwszy załącznik do tego rozporządzenia, że jest to naprawdę wyczerpująca praca. Każdy przecinek w tym, co się napisze ma znaczenie. Z drugiej strony dwojakość odbiorców tego rozporządzenia jest istotna. Pierwsza część musi być napisana dla każdego de facto, kto się uczy zasad ruchu drogowego. Musi to być napisane zrozumiałym językiem. Druga część musi być napisana dla inżynierów, którzy to projektują i stosują w praktyce. To bardzo trudne, żeby znaleźć balans w tych zapisach. Pracujemy naprawdę bardzo silnie nad tym, żeby ten projekt był gotowy. Jak tylko się pojawi, będziemy go chcieli puszczać w proces legislacyjny. Mówiłem o tej równoległej pracy w POT. Dla nas to byłoby pomocne, żebyśmy nie tracili później czasu. To kluczowe.

Jeśli chodzi o wyniki analizy, są dostępne na stronach ministerstwa. Można sobie całość – to jest bardzo obszerny materiał – pobrać i zapoznać się ze wszystkimi wytycznymi. Tam jest wszystko szczegółowo opisane. Odnosząc się do wypowiedzi pani prezes, też dostaliśmy zaproszenie na konwent 20 maja. Byliśmy na tym konwencie w ubiegłym roku jesienią. Nie wiem, czy państwo jesteście zorientowani, ale resort podjął się zadania napisania ustawy o trasach dla rowerów. Mieliliśmy na ten temat rozmowę w MSiT. Obecnie to nazywamy szlakami rowerowymi, natomiast ustawa będzie mówiła o trasach dla rowerów. Chcemy wreszcie kompleksowo uregulować kwestię projektowania tras dla rowerów. Te zmiany, które są przewidziane w propozycji instytutu domykałyby nam projekt ustawy.

Na koniec dosłownie ostatnie zdanie. Chciałbym jednoznacznie i bardzo wyraźnie podkreślić, że to, co prezentowała pani Kwiecień z IBDiM, proszę traktować jako wyniki analizy zamówionej przez ministerstwo, a nie jako propozycję ministerstwa. Niestety często w przestrzeni medialnej jest mylone, że to, co prezentuje instytut, to jest to, co robi ministerstwo. Zapewniam państwa, że tak nie będzie. Na pewno mamy też rozbieżności w propozycjach, gwoli wyjaśnienia, żeby była jasność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos w tej sprawie? Bardzo proszę, dwóch panów. Panowie to już między sobą rozstrzygnijcie. Może być w pojedynku.

Prezes Polskiej Organizacji Rozwoju Sportu i Turystyki Rafał Szlachta:

Dlatego zacznę pierwszy. Panie przewodniczący, pani prezes, szanowni państwo, mam drobną uwagę. Nie wiem, na jakim etapie są te prace. Usłyszałem, że to raczej się będzie przewlekało, będzie szło trochę dalej. Interesuje mnie aspekt międzynarodowy. Wydawałoby się dość istotnym, żeby zwrócić uwagę i pewnie to zrobiliście, ale nie wiem tego, na naszych sąsiadów. Często podróże samochodowe są też między naszymi sąsiadami, a na turystach zagranicznych bardzo nam zależy. Jeżeli chodzi o wizualizację i pewne rzeczy, które da się w jakiś sposób wspólnie zidentyfikować lub mieć podobne wzorce, to myślę, że warto byłoby korzystać z tego, co się dzieje naokoło nas. Nie trzeba tego kopiować, ale np. szczególnie Czechy mają dość dobrze rozwiązany ten aspekt.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Prezes zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych Łukasz Mikosz:

Panie przewodniczący, mam kilka pytań, jeżeli chodzi o zrozumienie istoty kwestii oznakowań turystycznych. Czy wiedzą państwo, jaki jest przyrost tych znaków związanych z turystyką w ujęciu rocznym? Jak rozumiem, obecnie ROT-y i LOT-y podejmują decyzję co do tego, jakie znaki mają być postavione. Ile tego jest? We wszystkich wypowiedziach podczas dzisiejszego spotkania przewija się informacja, że nie może być przerostu liczby tych znaków, a także kwestie odległości, żeby jeden znak nie zasłaniał drugiego. Będąc kierowcą, jak najbardziej zgadzam się z tym, co powiedział pan dyrektor. Czasami widzę znaki, nie zdążę zjechać, kolejny zjazd jest za ileś kilometrów, pomijam atrakcję i może następnym razem jak będę jechał to dam radę zjechać. Ile tych znaków co roku się pojawia?

Jeżeli chodzi o turystykę, jak wygląda kwestia oznaczeń – tego nie widziałem na żadnym ze slajdów – dotycząca kamperów i karawaningu? To jest dziedzina turystyki, która rozwija się dosyć mocno. Dzieląc życie między Polską a Norwegią, widzę, że w Norwegii to generalnie jest spora część turystyki. W Polsce niestety tych oznaczeń dotyczących infrastruktury pod karawaning jest jak na lekarstwo. Czy tego typu oznaczenia są ujęte w tych zmianach, które są przygotowane, czy też nie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Proszę.

Radca w departamencie MI Grzegorz Kuczaj:

Może odpowiem. Jeśli chodzi o liczbę znaków na drogach, to jako resort i jako generalna dyrekcja mam informację tylko o tej liczbie, która dotyczy dróg krajowych. Jako resort, jeżeli chodzi o organizację ruchu na drogach samorządowych, nie mamy żadnego wpływu na to, jak działają poszczególne organy. Nie ma takiej możliwości. Ustawa nie daje nam takiego prawa, żeby te informacje zbierać. Pan dyrektor przedstawiał informację na temat liczby wzniesionych znaków i była też informacja, że dodawanie kolejnych zostało w jakimś sensie wstrzymane, po prostu bardzo ograniczone ze względu na to, żeby tych znaków nie było za dużo. Tylko tyle w zakresie dróg krajowych. W zakresie dróg samorządowych niestety nie przedstawimy państwu takiej informacji.

Jeżeli chodzi o kampery i karawaning, to nie jest kwestia oznakowania turystycznego sensu stricto. To jest grupa znaków informacyjnych o takich miejscach jak kemping czy kamper. W propozycjach instytutu i w tych, nad którymi obecnie pracujemy, uwzględniliśmy troszkę zmian. Brakowało takiego znaku, gdzie można zrzucić nieczystości z takich pojazdów. To są prozaiczne rzeczy. Brakowało znaku, takiej informacji, że to jest np. kemping, który oprócz dostępu do energii elektrycznej ma też dostęp do wody. Widzimy, że to się rozwija i zresztą bardzo dobrze. To jest inna grupa znaków niż stricto znaki turystyczne. Na pewno zmiany w tym zakresie będą.

Jeśli chodzi o rozwiązania z krajów sąsiednich, nie wiem, czy pani Kasia coś powie.

Pełnomocnik dyrektora ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego IBDiM Katarzyna Kwiecień:

Jeśli chodzi o te rozwiązania, jak na samym początku naszego dzisiejszego posiedzenia mówił pan dyrektor, analizowaliśmy w części studialnej naszej pracy różne rozwiązania w zakresie oznakowania z pięciu państw Unii Europejskiej o najwyższym poziomie bezpieczeństwa oraz Norwegii, czyli 6 krajów. Patrzyliśmy na oznakowanie bardziej kompleksowo, a nie koncentrowaliśmy się na grupach. Te rozwiązania mają pewne odzwierciedlenie, ale nie są przeniesione w 100%. Umówmy się, naszym celem nie było wywracanie systemu oznakowania do góry nogami, tylko dostosowanie się do tego, co już mamy i lekka poprawa, modyfikacja. Chcemy, żeby ten system u nas w kraju, który już jest w sieci, był jak najbardziej spójny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Czy jeszcze ktoś chciałby coś dodać? Myślę, że wyczerpaliśmy temat. Szanowni państwo, deklarujemy ze swojej strony, że jeszcze raz w tym temacie się spotkamy przynajmniej w tej kadencji. Zasmucił mnie trochę pan dyrektor, że chyba się nie uda jednak tego zakończyć.

Radca w departamencie MI Grzegorz Kuczaj:

Może się uda.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050):

Zachęcałbym, żeby się udało.

Bardzo dziękuję droгим paniom, droгим panom za dzisiejsze spotkanie i wszystkiego dobrego. Do zobaczenia. Dziękuję.