



### STANOWISKO NR 3

#### KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

z dnia 6 września 2024 roku

#### ***w sprawie wprowadzenia jednolitych zasad budowy tras rowerowych na terenach leśnych***

Konwent Marszałków Województw RP, mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia samorządów województw związane z budową sieci tras rowerowych, **postuluje wprowadzenie jednolitych - dla całego kraju - zasad budowy tras rowerowych na terenach leśnych.** Opracowanie i przyjęcie takich regulacji na poziomie ustawowym przyczyni się do utrzymania transparentności postępowań, a także znacznie skróci harmonogram realizacji inwestycji.

W celu realizacji spójnej sieci tras rowerowych<sup>1</sup>, odpowiadającej na potrzeby społeczne, oraz wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w perspektywie 2021-2027 przeznaczonych na rozwój turystyki, zrównoważonej mobilności i ograniczenie emisji, konieczne jest usprawnienie i ujednoczenie procesu inwestycyjnego dotyczącego budowy tras rowerowych.

Konwent Marszałków Województw RP rekomenduje wprowadzenie do ustawy o lasach przepisów analogicznych do przepisów wynikających z ustawy Prawo wodne, obowiązujących od 2014 roku i umożliwiających budowę tras rowerowych na wałach przeciwpowodziowych. Dzięki takiemu rozwiązaniu, w analogiczny i uproszczony sposób, możliwe będzie budowanie infrastruktury tras rowerowych w pasach dróg leśnych i pasach przeciwpożarowych – bez konieczności przeprowadzania długotrwałej procedury wyłączenia z produkcji gruntów leśnych, czy wycinki drzew.

Brak regulacji, na poziomie ustawowym, umożliwiającej rozwój infrastruktury rowerowej na obszarach leśnych, jest przyczyną wieloletnich opóźnień lub uniemożliwienia realizacji niezależnych od układu drogowego odcinków tras dla niezmotoryzowanych. Skutkuje to niespójnością sieci, obniżeniem funkcjonalności i atrakcyjności budowanych odcinków oraz podwyższeniem kosztów realizacji.

Konwent Marszałków Województw RP liczy na zrozumienie konieczności wprowadzenia zmian w prawie w kontekście okoliczności opisanych w uzasadnieniu do niniejszego stanowiska oraz na pilne podjęcie działań legislacyjnych.

---

<sup>1</sup> Przebieg europejskich i krajowych tras rowerowych został wskazany w załączniku do Stanowiska Nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r. w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych.



## Uzasadnienie

Realizacja spójnego i atrakcyjnego systemu rowerowych tras o znaczeniu krajowym i regionalnym jest niemożliwa bez prowadzenia ich przez tereny leśne, albowiem niemal 30% powierzchni naszego kraju jest pokrytych lasem. Tymczasem lokowanie tras rowerowych o odpowiednich parametrach na terenach leśnych natrafia na przeszkody. Brak jest jednolitych ogólnokrajowych przepisów i procedur, które umożliwiają sprawną budowę tras rowerowych na terenach objętych gospodarką leśną. Realizacja tras rowerowych obejmująca wynikający z obowiązujących przepisów proces wylesiania jest długotrwała, kosztowna i niespójna z europejskim kierunkiem zmierzającym do ograniczenia zjawiska wylesiania. Prowadzi to do tego, że inwestycje w trasy rowerowe są realizowane w oparciu o przepisy dotyczące innej infrastruktury, przez co mają zbyt niskie, bądź zbyt wysokie parametry użytkowania, nieadekwatne dla ruchu rowerowego. Samorządy zaś, są często zobowiązane do ponoszenia indywidualnie ustalanych wysokich kosztów dzierżawy. Prowadzi to do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych.

W 2014 r. z inicjatywy ówczesnego Prezydenta Bronisława Komorowskiego uchwalono nowelizację ustawy Prawo wodne, która umożliwiła budowę dróg rowerowych na wałach przeciwpowodziowych. Dzięki tej nowelizacji w ciągu ostatnich 10 lat powstały w Polsce setki kilometrów wygodnych i atrakcyjnych tras rowerowych na wałach przeciwpowodziowych, z czego najwięcej w ramach projektu VeloMałopolska. Trasy te są niezwykle popularne i przyczyniły się do rozwoju ruchu rowerowego oraz branży turystycznej. Podobny potencjał turystyczny ma budowa tras rowerowych na terenach leśnych. Obecnie uzyskiwanie pozwolenia na zrealizowanie takich odcinków jest skomplikowane lub jest zupełnie niemożliwe. Tymczasem prowadzenie gospodarki leśnej nie jest sprzeczne z tworzeniem tras rowerowych na tych terenach. Mamy tego dowody w wielu krajach Europy Zachodniej. Budowa nowej, dobrej jakości infrastruktury liniowej na terenach leśnych podnosi walory turystyczne danego obszaru oraz zwiększa jego dostępność na wypadek pożaru lub innych zagrożeń.

Wprowadzenie postulowanych rozwiązań legislacyjnych ma również znaczenie środowiskowe. Obecnie, w sytuacji budowy drogi rowerowej wzdłuż drogi publicznej przebiegającej przez teren leśny, teren ten jest wywłaszczany, a drzewa niestety wycinane. Rowerzyści zyskują wówczas niekomfortową trasę poprowadzoną wzdłuż obciążanej ruchem samochodowym drogi publicznej. Tymczasem, równoległe do większości takich dróg biegną nieużytkowane pasy przeciwpożarowe, które doskonale nadają się na budowę tras rowerowych.





Odcinki takie byłyby odseparowane od drogi terenem leśnym, i co istotne, inwestycje byłyby realizowane bez wycinki drzew. Dodatkowo dzięki zacienieniu inwestycje byłyby odporne na zmiany klimatu. Przykładem może tu być projekt Kaszubska Marszruta, którego multiplikowanie na innych terenach jest często niemożliwe z uwagi na brak właściwych przepisów i procedur.

Budowa tras rowerowych o dobrych parametrach jezdnych powoduje również kanalizowanie ruchu turystycznego. Po realizacji inwestycji większość ruchu turystycznego odbywa się po nowej infrastrukturze, co obniża antropopresję na pozostałą część obszaru, ale także ułatwia prowadzenie gospodarki leśnej.

**Przewodniczący**

**Konwentu Marszałków Województw RP**

**Olgierd Geblewicz**

Stanowisko kieruje się do:

1. Pani Pauliny Hennig-Kloski – Minister Klimatu i Środowiska
2. Pana Sławomir Nitrasa – Ministra Sportu i Turystyki
3. Pana Witolda Kossa – Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych

