



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.27.2025

Warszawa, 05 maja 2025

Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do interpelacji nr 8678 Poseł na Sejm RP Pani Urszuli Paślawskiej, w sprawie rozwoju infrastruktury rowerowej w Polsce oraz wprowadzenia zmian legislacyjnych wspierających transport rowerowy, przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie pragnę przekazać podziękowania dla Pani Poseł za zaangażowanie na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej w Polsce oraz przedstawione propozycje w tym zakresie.

Zarówno poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jak i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu stanowią priorytet resortu infrastruktury. Podejmujemy szereg działań mających na celu zdecydowaną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w szczególności niechronionych uczestników ruchu, w tym rowerzystów.

W przypadku dróg publicznych przy realizacji inwestycji drogowej, polegającej na budowie nowej drogi lub rozbudowie istniejącej co do zasady analizowany i realizowany jest aspekt bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego elementem są drogi dla rowerów. Zarządcy dróg prowadzą analizy w zakresie potrzeb dot. poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu m.in. potrzeb budowy bądź uciążlenia dróg dla rowerów.

Zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będące w kompetencji resortu infrastruktury realizowane są zatem w ramach kompleksowych inwestycji dotyczących budowy nowych czy rozbudowy istniejących odcinków dróg, w ramach punktowych zadań nakierowanych stricte na zwiększenie bezpieczeństwa w konkretnej lokalizacji np. droga dla pieszych i rowerów.

W przypadku dróg krajowych zadania inwestycyjne finansowane są z Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r., Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz Programu Budowy 100 Obwodnic. W odniesieniu do dróg samorządowych Minister Infrastruktury udziela wsparcia finansowego w postaci dofinansowania tego typu inwestycji.

Budowa dróg dla pieszych i rowerów **na istniejącej sieci dróg krajowych** realizowana jest zarówno w ramach kompleksowych zadań inwestycyjnych takich jak przebudowy czy rozbudowy jak i w ramach zadań punktowych polegających na miejscowej poprawie warunków bezpieczeństwa ruchu. Zadania punktowe polegające na poprawie brd, co do

zasady realizowane są tam gdzie budowa nowej lub rozbudowa istniejącej drogi nie jest planowana.

W latach 2021-2024 inwestycje tego typu realizowane były w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024, którego celem była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów.

Od 2025 realizacja dróg dla rowerów lub pieszych i rowerów na istniejącej sieci dróg jest kontynuowana w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku. W 2025 r. na wszystkie działania uwzględnione w ramach tego Programu przewidziano kwotę 6,5 mld zł. Zaznaczyć jednak należy, że zabezpieczone środki służą realizacji wszystkich działań planowanych na sieci dróg krajowych w tym na rzecz rowerzystów. Nie ma wyodrębnionej puli środków z przeznaczeniem wyłącznie na działania skierowane na rozwój ruchu rowerowego.

Kolejnym istotnym aspektem poprawy bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów jaki jest realizowany w resorcie są inwestycje polegające na **budowie nowej infrastruktury dróg krajowych** tj. autostrady, drogi ekspresowe, czy też obwodnice. Działania te są możliwe do realizacji dzięki opracowanym w resorcie programom tj. Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. oraz Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 -2030.

Pomimo, że drogi szybkiego ruchu nie są przeznaczone do ruchu rowerowego wyposażane są w elementy towarzyszące dostępne do wykorzystania przez rowerzystów np. drogi serwisowe.

Należy mieć na uwadze również fakt, iż drogi krajowe uwolnione od ruchu tranzytowego na skutek budowy nowych dróg szybkiego ruchu czy obwodnic, stają się drogami niższej kategorii ze znacznie mniejszym ruchem pojazdów, tym samym znacznie poprawiając warunki użytkowania tych dróg przez rowerzystów.

Zaznaczyć również należy, że nowoczesne drogi dla pieszych i rowerów powstają równocześnie wzdłuż nowobudowanych obwodnic miejscowości.

Niezależnie od działań w obszarze dróg krajowych możliwe jest również uzyskanie dofinansowania realizacji zadań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dla transportu rowerowego, **na drogach samorządowych**.

W gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego znajduje się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, który powołany został ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.

Jednostki samorządu terytorialnego mogą otrzymać środki m.in. na dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg gminnych, powiatowych (zadania gminne i powiatowe) oraz wojewódzkich (zadania wojewódzkie).

Od kilku lat niektóre samorządy i środowiska rowerowe postulują o zmiany w istniejących przepisach prawa, ze szczególnym uwzględnieniem wprowadzenia rozwiązań podobnych do tych, jakie znajdują się w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych dalej „specustawa drogowa”.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że jest to ustawa szczególna, której celem jest zdecydowane uproszczenie procedur przygotowania i realizacji inwestycji dot. dróg publicznych. Dlatego przewiduje ona daleko idące ułatwienia dla organów administracji publicznej przy budowie (rozbudowie) dróg publicznych.

Specustawa drogowa była pierwszą specjalną ustawą dot. inwestycji i budziła wątpliwości na etapie uchwalania również konstytucyjne, jednakże przeważała potrzeba usprawnienia budowy dróg krajowych w związku z wejściem do UE i wykorzystaniem związanym z tym funduszy dla naszego kraju. Przyspieszona realizacja sieci drogowej była w owym czasie gwarantem osiągnięcia spójności z rynkami europejskimi i rozwoju państwa.

Poszerzenie zakresu specustawy drogowej o drogi wewnętrzne, jakimi są drogi rowerowe, może zrodzić wątpliwości co do zasadności stosowania specjalnego trybu w odniesieniu do budowy sieci o znaczeniu głównie rekreacyjno-turystycznym.

Wyjątkowy charakter specustawy drogowej sprawia, że nadmierne poszerzanie zakresu jej obowiązywania jest niepożądane z punktu widzenia chociażby podnoszonych aspektów dotyczących zgodności z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej. Pozbawienie własności obywatela, przejmowanie własności na podstawie specustawy drogowej, bez rokowań i na podstawie decyzji z rygiem natychmiastowej wykonalności pod budowę drogi rowerowej wydaje się nadmierną ingerencją państwa w chronione konstytucyjnie prawo własności.

Dodać również należy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami drogi dla rowerów jako stanowiące część drogi publicznej i jej pasa drogowego mogą być realizowane jako budowa lub rozbudowa dróg publicznych w trybie specustawy drogowej, zaś drogi rowerowe będące drogami wewnętrznymi mogą być realizowane jako inwestycje celu publicznego zgodnie z przepisami ustawy o gospodarce nieruchomościami, również z użyciem instytucji wywłaszczenia. Przy czym wywłaszczenie nieruchomości pod budowę drogi rowerowej wymaga najpierw przeprowadzenia rokowań.

Istnieje również możliwość w ustawie o gospodarstwie nieruchomościami wywłaszczenia nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym na potrzebę budowy dróg rowerowych, jeżeli po podaniu do publicznej wiadomości przez starostę nie zostaną ustalone osoby, które wykażą, że przysługują im prawa rzeczowe do nieruchomości. Zatem istnieją już uregulowania prawne dotyczące procesu realizacji dróg dla ruchu rowerowego.

Należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę wsparcia rozwoju dróg rowerowych w Polsce, w szczególności tych realizowanych przez organy samorządu terytorialnego. Rozważana jest koncepcja stworzenia odrębnych przepisów, które miałyby uprościć przygotowanie i realizację dróg rowerowych, zlokalizowanych poza pasem drogowym drogi publicznej, zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Celem nowych regulacji byłoby ujednoczenie procesu inwestycyjnego, a także umożliwienie głównie jednostkom samorządu terytorialnego korzystania z bardziej elastycznych narzędzi w celu tworzenia dróg rowerowych.

Jednocześnie chcę nadmienić, że każdorazowo przy tworzeniu dokumentów stanowiących kierunki rozwoju konkretnej gałęzi transportu czy realizacji inwestycji

infrastrukturalnej staramy się analizować propozycje i głosy samorządów, społeczeństwa czy poszczególnych środowisk np. rowerowego.

Równocześnie we wszystkich realizowanych przedsięwzięciach legislacyjnych działamy zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i według zasad najwyższej jakości tworzenia dokumentów i każdorazowo przeprowadzane są konsultacje społeczne przy tworzeniu dokumentów tego wymagających.

Mając na uwadze powyższe, uprzejmie informuję, że przedstawione za pośrednictwem Pani Posel propozycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie w przypadku uruchomienia stosownego procesu legislacyjnego będą przedmiotem analizy pod kątem możliwości ich wykorzystania. Należy jednak podkreślić, że idea zaliczenia dróg dla rowerów do jednej z kategorii dróg publicznych już na wstępnym etapie analizy wydaje się nadmiarowa w kontekście zamierzonych celów, w szczególności usprawnienia procesu inwestycyjnego, które może zostać osiągnięte poprzez stworzenie odpowiednich przepisów dotyczących ściśle realizacji inwestycji.

Należy również zastrzec, iż przygotowanie odrębnych regulacji prawnych dla dróg rowerowych nie może być analizowane w oderwaniu od strategicznego podejścia w zakresie rozwoju dróg rowerowych w Polsce i przesądzenia jakim drogom rowerowym jest potrzebne wsparcie oraz jakiego rodzaju.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że na obecnym etapie prac nie ma możliwości określenia, jak dalece nowe uregulowania dotyczące dróg dla rowerów odpowiadać będą przepisom już obowiązującym czy jaki będzie ich odbiór społeczny.

Kierunkiem działania w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej w kraju jest budowanie wspólnej koncepcji rozwoju ruchu rowerowego w Polsce, nad którą czuwa i będzie czuwać powołany we wrześniu 2024 roku Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. rozwoju ruchu rowerowego.

Pełnomocnik podejmuje współpracę nie tylko z departamentami Ministerstwa Infrastruktury czy samorządem, ale również z resortem sportu i turystyki oraz podmiotami dysponującymi terenami, na których potencjalnie można by lokalizować atrakcyjne szlaki rowerowe. Należy tu wskazać przede wszystkim Wody Polskie, Polskie Koleje Państwowe czy Lasy Państwowe.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu