



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-8.054.1.2026

Warszawa, 15 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19861 Pana Posła Tadeusza Tomaszewskiego, przedstawiam następujące informacje.

Ministerstwo Infrastruktury podziela stanowisko, że rozwój spójnej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej wymaga zapewnienia jednostkom samorządu terytorialnego odpowiednich instrumentów prawnych i organizacyjnych. Odpowiedzią na zgłaszane przez samorządy postulaty jest przygotowywany projekt ustawy o trasach dla rowerów, wpisany 28 kwietnia 2026 r. do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UD401.

Resort infrastruktury prowadzi prace nad wprowadzeniem odrębnego, kompleksowego i przyspieszonego trybu przygotowania oraz realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Tryb ten będzie stanowił alternatywę wobec ogólnych procedur planistyczno-budowlanych i będzie mógł znaleźć zastosowanie w szczególności do dróg rowerowych realizowanych poza pasami drogowymi dróg publicznych.

Podstawowym instrumentem projektowanej procedury będzie decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej. Decyzja ta będzie obejmowała m.in. określenie linii rozgraniczających teren inwestycji, zatwierdzenie podziału nieruchomości oraz wskazanie nieruchomości przeznaczonych pod inwestycję. Projekt przewiduje również szczególne rozwiązania dotyczące pozwolenia na budowę, ograniczania sposobu korzystania z nieruchomości oraz pozyskiwania gruntów.

Projektowana procedura wykorzystuje rozwiązania sprawdzone w ustawach regulujących przygotowanie innych inwestycji publicznych, w tym inwestycji drogowych, została jednak dostosowana do charakteru i skali inwestycji rowerowych. Nie stanowi zatem prostego powielenia procedury przewidzianej dla uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (tzw. „ZRID”).

Przygotowywany projekt ustawy stanowi kontynuację i rozwinięcie wcześniejszych prac nad rozwiązaniami ułatwiającymi realizację infrastruktury rowerowej. Prace te nie ograniczają się obecnie do analizy założeń, lecz obejmują opracowanie konkretnych przepisów regulujących cały proces przygotowania inwestycji.

Projekt przewiduje, że nieruchomości Skarbu Państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego, niezbędne do realizacji inwestycji, będą mogły przechodzić z mocy prawa na rzecz właściwej jednostki samorządu terytorialnego z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej stanie się ostateczna. W przypadku nieruchomości prywatnych zasadą pozostanie ich nabywanie w drodze umowy. Jeżeli zawarcie umowy nie będzie możliwe, przewidziano możliwość zastosowania przepisów o wywłaszczeniu nieruchomości, z zachowaniem prawa właściciela do odszkodowania.

Rozwiązania te mają umożliwić realizację racjonalnych przebiegów dróg rowerowych również poza pasami drogowymi, przy jednoczesnym zachowaniu konstytucyjnych standardów ochrony prawa własności.

Wymagania dotyczące parametrów technicznych infrastruktury rowerowej należy rozpatrywać z uwzględnieniem jej usytuowania oraz statusu prawnego drogi. W odniesieniu do infrastruktury rowerowej stanowiącej część drogi publicznej obligatoryjne zastosowanie mają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Przepisy te określają między innymi minimalne szerokości dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów. Zgodnie z § 42 rozporządzenia minimalna szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów wynosi co do zasady 2,50 m, a w przypadkach wskazanych w rozporządzeniu może zostać zmniejszona do 2,00 m. Minimalna szerokość drogi dla pieszych i rowerów wynosi natomiast co do zasady 3,00 m, z możliwością jej zmniejszenia do 2,50 m w warunkach określonych w tym przepisie.

Rozporządzenie to dotyczy dróg publicznych, dlatego wskazane w nim wymagania mają charakter obligatoryjny w odniesieniu do infrastruktury rowerowej zlokalizowanej w pasach drogowych takich dróg. W przypadku infrastruktury rowerowej realizowanej poza pasami drogowymi dróg publicznych przepisy te nie ustanawiają bezpośrednio obowiązujących wymagań technicznych. Zawarte w nich rozwiązania mogą być jednak stosowane fakultatywnie, jako punkt odniesienia przy projektowaniu, z uwzględnieniem charakteru inwestycji, przewidywanego natężenia ruchu oraz wymagań bezpieczeństwa.

Niezależnie od przepisów techniczno-budowlanych, na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Minister Infrastruktury zarekomendował serię wytycznych WR-D-42 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów”. Wytyczne te uszczegóławiają zasady planowania tras dla rowerów oraz projektowania poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej. Jako jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej są one stosowane dobrowolnie. Mogą być wykorzystywane również przy projektowaniu infrastruktury rowerowej poza pasami drogowymi dróg publicznych,

zapewniając projektantom i inwestorom jednolity punkt odniesienia w zakresie rozwiązań służących bezpieczeństwu, funkcjonalności i spójności tej infrastruktury.

Należy przy tym odróżnić wymagania techniczne od zasad organizacji ruchu. Znaki C-13 oraz C-13/C-16 wskazują przeznaczenie określonej części drogi i określają zasady korzystania z niej przez poszczególnych uczestników ruchu, nie służą natomiast do określania parametrów technicznych infrastruktury, takich jak jej szerokość lub rodzaj nawierzchni. Parametry te wynikają z przepisów techniczno-budowlanych, a poza zakresem ich obligatoryjnego stosowania mogą być ustalane z wykorzystaniem zasad wiedzy technicznej, w tym wytycznych WR-D-42.

W ocenie Ministerstwa obowiązujące regulacje oraz rekomendowane wytyczne zapewniają podstawy do projektowania infrastruktury rowerowej o odpowiednich parametrach. Ewentualne zmiany przepisów dotyczących znaków i sygnałów drogowych albo przepisów techniczno-budowlanych są zagadnieniem odrębnym od procedowanego projektu ustawy o trasach dla rowerów, którego zasadniczym celem jest stworzenie ram prawnych i organizacyjnych dla planowania oraz realizacji spójnych tras rowerowych.

Ponadto informuję, że w resorcie infrastruktury nie jest obecnie planowana nowelizacja przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie definicji drogi dla rowerów.

Z kolei, w odniesieniu do kwestii doprecyzowania stosowania przepisów do hulajnog elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruch, informuję, że obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym w precyzyjny sposób regulują zasady poruszania się po drogach publicznych wymienionych wyżej pojazdów i urządzeń.

Na podstawie przepisów art. 33 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla pieszych i rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu.

Jednocześnie zgodnie z przepisami art. 33a ustawy – Prawo o ruchu drogowym kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów. Ponadto korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego hulajnogą elektryczną jest dozwolone wyjątkowo, gdy droga dla pieszych jest usytuowana wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

Ponadto, w myśl przepisów art. 33a ust. 3 wyżej wymienionej ustawy, kierującemu hulajnogą elektryczną zabrania się:

- 1) ciągnięcia lub holowania innego pojazdu;
- 2) przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku;
- 3) jazdy po jezdni, z wyjątkiem korzystania z:
 - a) pasa ruchu dla rowerów,
 - b) przejazdu dla rowerów,
 - c) jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.

Odnosząc się do przepisów dotyczących poruszania się urządzeniami transportu osobistego, uprzejmie wskazuję, że zgodnie z przepisami art. 33b ust 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, kierujący urządzeniem transportu osobistego jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, jeżeli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący urządzeniem transportu osobistego, korzystając z drogi dla pieszych i rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu. Natomiast korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego urządzeniem transportu osobistego jest dozwolone wyjątkowo, gdy brakuje drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów.

W myśl ust. 3 art. 33b tej ustawy, kierującemu urządzeniem transportu osobistego zabrania się:

- 1) ciągnięcia lub holowania innego pojazdu;
- 2) przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku;
- 3) czepiania się pojazdów;
- 4) jazdy po jezdni, z wyjątkiem korzystania z przejazdu dla rowerów.

Ponadto należy wskazać, że zgodnie z art. 33c ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zarówno kierujący hulajnogą elektryczną, jak i kierujący urządzeniem transportu osobistego, korzystając z drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu.

Zasady poruszania się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch zostały określone m.in. w art. 15a ust. 1-7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Na podstawie tych regulacji, osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana korzystać z drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów. Osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch na drodze dla rowerów obowiązuje ruch prawostronny.

Zgodnie z przywołanymi przepisami ustawy, osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, korzystając z drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów, jest obowiązana poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu.

Podczas przekraczania jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska, osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejazdu dla rowerów, a w przypadku jego braku – z przejścia dla pieszych albo przejścia sugerowanego, na zasadach określonych dla ruchu pieszych w przepisach art. 13 ustawy.

Dodatkowo, osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana:

- 1) poruszać się z prędkością zapewniającą panowanie nad tym urządzeniem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa;
- 2) przy wymijaniu zachować bezpieczny odstęp od wymijanego pojazdu lub uczestnika ruchu;
- 3) przy omijaniu zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody;
- 4) przed wyprzedzaniem upewnić się, czy ma dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu;
- 5) zbliżając się do przejścia dla pieszych, zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

Jednocześnie, zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym, osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch zabrania się:

- 1) poruszania się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- 2) przewożenia innej osoby, zwierzęcia lub ładunku;
- 3) ciągnięcia pojazdu lub ładunku;
- 4) czepiania się pojazdów;
- 5) poruszania się tyłem.

Mając na uwadze kompleksowy charakter przywołanych wyżej regulacji, w ocenie resortu infrastruktury nie zachodzi potrzeba doprecyzowania przepisów ustawy w przedmiotowym zakresie.

Informuję ponadto, że aktualnie prowadzone są prace nad *projektem ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw*, ujętym w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UD402. Projekt ten przewiduje m.in. wprowadzenie regulacji porządkujących zasady parkowania hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego. Projektowane przepisy wprowadzają obowiązek pozostawiania hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządcę drogi. Oczekuje się, że takie rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych. Dodatkowo, w projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie obiektywnej, jednoznacznej podstawy usunięcia pojazdu pozostawionego poza wyznaczoną strefą, co

zwiększy skuteczność i szybkość reakcji organów uprawnionych do usuwania pojazdów, co przełoży się na krótszy czas występowania nieprawidłowo pozostawionych pojazdów w przestrzeni publicznej i ograniczenie okresu, w którym stanowią one potencjalne zagrożenie. Aktualnie projekt ustawy UD402 znajduje się na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Resort infrastruktury przygotował również *projekt ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw* (UC95), w ramach którego jedną z kluczowych zmian jest wzmocnienie nadzoru rynku motoryzacyjnego realizowanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT). Projekt został przekazany do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.

Celem przyznania Dyrektorowi TDT szeregu narzędzi niezbędnych do kontroli pojazdów i części wprowadzonych do obrotu w Polsce oraz skuteczniejszego wycofywania niebezpiecznych produktów jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska. Istotny jest również aspekt ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony podmiotów sprzedających pojazdy i części niezgodne z przepisami. Dyrektor TDT został również wyznaczony w ww. projekcie ustawy jako organ nadzoru rynku m.in. w obszarze hulajnóg elektrycznych w zakresie spełniania przez te pojazdy warunków technicznych określonych w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Dodatkowo w projekcie ustawy zaproponowano rozszerzenie zakresu upoważnienia w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich) poprzez możliwość używania przez nich przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania maksymalnej (konstrukcyjnej) prędkości pojazdów. Zapis ten umożliwi strażom gminnym (miejskim) stosowanie przenośnych urządzeń do kontroli prędkości maksymalnej (konstrukcyjnej) rowerów i hulajnóg elektrycznych.

Jak wspomniano na wstępie, projekt ustawy o trasach dla rowerów został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UD401, a planowany termin jego przyjęcia przez Radę Ministrów określono pierwotnie na III kwartał 2026 r. Termin ten nie został dotrzymany. Uzgodnienia wewnątrzresortowe projektu okazały się bardziej złożone i czasochłonne, niż pierwotnie zakładano. Do projektu zgłoszono liczne uwagi, których rozpatrzenie wymagało przeprowadzenia szczegółowych analiz, dodatkowych uzgodnień oraz odpowiedniego skorygowania projektu i dokumentów towarzyszących.

Priorytetem Ministerstwa jest przygotowanie regulacji spójnej, jednoznacznej i możliwej do prawidłowego stosowania, a nie wyłącznie formalne dochowanie pierwotnie założonego harmonogramu. Przesunięcie terminu wynika zatem z potrzeby rzetelnego rozpatrzenia zgłoszonych uwag i zapewnienia odpowiedniej jakości projektowanych rozwiązań, nie zaś z odstąpienia od prac nad projektem.

Obecnie trwają prace nad ostatecznym uzgodnieniem projektu pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym. Po ich zakończeniu projekt zostanie w najbliższym czasie skierowany do konsultacji publicznych, uzgodnień międzyresortowych i opiniowania. Dokładny termin zakończenia prac będzie zależał również od przebiegu tych etapów. Zamiarem Ministerstwa pozostaje doprowadzenie do uchwalenia ustawy w obecnej kadencji Sejmu.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu