



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP ŁÓDZKIE 2025

STANOWISKO NR 12 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP z dnia 27 listopada 2025 roku

w sprawie poprawy bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej

Konwent Marszałków Województw RP, mając na uwadze dalszy rozwój tras rowerowych, zarówno krajowych (w tym międzynarodowych) oraz regionalnych, wskazuje na konieczność wprowadzenia regulacji, zwiększających bezpieczeństwo rowerzystów. W ostatnich latach zauważalny jest dynamiczny wzrost ruchu rowerowego, a wraz z nim także zwiększona liczba użytkowników pojazdów z napędem elektrycznym, którzy coraz częściej powodują niebezpieczne sytuacje, co potwierdzają dane z policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji. Jednocześnie brak odpowiednich przepisów utrudnia projektowanie bezpiecznej infrastruktury. Wobec powyższego, zwracamy się z prośbą o wprowadzenie poniższych regulacji.

1. Określenie maksymalnej mocy ciągłej rozwijanej przez napęd urządzenia transportu osobistego oraz hulajnogi elektryczne.

Przy braku ograniczenia mocy silnika elektrycznego, jego charakterystyka (zwłaszcza maksymalny moment obrotowy) może być przyczyną ciężkich obrażeń pieszych, rowerzystów i samych użytkowników UTO lub hulajnóg elektrycznych ze względu na duże wartości przyśpieszenia. Proponujemy ograniczyć maksymalną moc ciągłą do 500W, a w przypadku urządzeń jednokołowych lub z dwoma kołami umieszczonymi na wspólnej osi (samobalansujących), wymagających dodatkowej mocy do utrzymania równowagi - 1200W. Brak ograniczenia maksymalnej mocy ciągłej, pozwala wprowadzać na rynek motorowery bez wymaganej przepisami Unii Europejskiej homologacji typu, wyłącznie przez zastosowanie elektronicznego i łatwego do zdjęcia ogranicznika prędkości. Jednocześnie wnioskujemy o wyposażenie jednostek Policji w niezbędny sprzęt do sprawowania kontroli nad bezpieczeństwem ruchu drogowego (m.in. mobilne hamownie).

2. Wprowadzenie minimalnych parametrów dla stosowania znaków C-13 (droga dla rowerów).



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP ŁÓDZKIE 2025

Znaczna część infrastruktury rowerowej w Polsce nie powstaje w oparciu o przepisy techniczne ustawy Prawo budowlane (w ramach budowy, rozbudowy bądź przebudowy drogi), lecz w trybie zmiany organizacji ruchu (w ramach np. remontu). Dla tego trybu stosuje się przepisy wykonawcze ustawy Prawo o ruchu drogowym – nie uzyskuje się pozwoleń na budowę oraz nie mają zastosowania przepisy prawa budowlanego. W świetle istniejących regulacji, zgodne z prawem jest wyznaczenie np. dwukierunkowej drogi dla rowerów o szerokości 1 m, bądź o nawierzchni gruntowej.

Wobec powyższego, niezbędna jest zmiana Rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.2310) oraz rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2019.2311). Zapisy powinny uwzględniać minimalne parametry dla stosowania znaków C-13, C13/16: minimalne szerokości dróg dla rowerów (1,5 m dla jedno- i 2,0 m dwukierunkowej; 2,5 m droga dla pieszych i rowerów) czy rodzaj nawierzchni – twardą ulepszoną. Wprowadzenie powyższych parametrów, umożliwi także funkcję kontrolną wojewody w ramach nadzoru nad organizacją ruchu.

3. Wprowadzenie oznakowania umożliwiającego wyznaczenie nieobowiązkowej infrastruktury rowerowej (dawne C16+T22).

Aktualne zapisy rozporządzeń dot. warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych nie dają narzędzi dla zarządcy drogi, aby mógł oznakować nieobowiązkową infrastrukturę rowerową. Jest to narzędzie które umożliwi zachowanie spójności tras rowerowych, jako rozwiązanie tymczasowe np. na obiektach inżynierskich, czy odcinkach istniejących jezdni o dużym natężeniu ruchu i braku infrastruktury rowerowej – do czasu jej powstania, bez jednoczesnego nakazu korzystania z niej przez rowerzystów, jako infrastruktury często substandardowej. Proponujemy także dookreślenie minimalnej szerokości dla takiego rozwiązania.

4. Uporządkowanie definicji w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

Aktualne zapisy ustawy Prawo o ruchu drogowym zawierają sprzeczne ze sobą definicje, dotyczące drogi dla rowerów, posiadające oczywisty błąd logiczny. Z ich treści wynika, że jest to „droga lub część drogi niebędącą jezdnią (...)”. Zgodnie z art. 2 pkt 6 (odsyłającym do art. 4 pkt 5 ustawy o drogach publicznych), jezdnią jest „część drogi



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP ŁÓDZKIE 2025

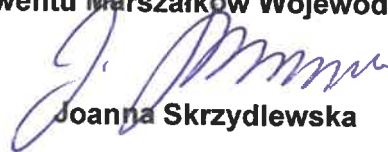
przeznaczona do ruchu pojazdów, składająca się z pasa albo pasów ruchu, z wyjątkiem torowiska wydzielonego z jezdni”. Zgodnie z definicją art. 2 pkt 47, rower jest pojazdem. Proponujemy zatem modyfikację art. 2 pkt 5 na zapis: „droga dla rowerów – drogę lub część drogi przeznaczoną do ruchu rowerów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi i oddzieloną konstrukcyjnie lub urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego od innych części drogi, z zastrzeżeniem drogi dla pieszych, od której może być oddzielona odpowiednimi znakami drogowymi.” Proponowany zapis da możliwość oddzielenia drogi dla rowerów od drogi dla pieszych np. jedynie oznakowaniem poziomym P-7, natomiast wymóg oddzielenia konstrukcyjnego (który funkcjonował w ustawie) pozwoli znacznie ograniczyć powstawanie infrastruktury zagrażającej bezpieczeństwu ruchu (t.j. oddzielonej jedynie oznakowaniem poziomym w istniejącym przekroju jezdni), której pojawianie się obserwowane jest coraz częściej w ostatnich latach.

Jednocześnie proponujemy uporządkowanie zapisów ustawy poprzez wskazanie, iż wszystkie przepisy dotyczące ruchu rowerów stosuje się odpowiednio do hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego, o ile przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej. Wskazujemy za konieczne, doprecyzowanie także przepisów dotyczących osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, którzy w myśl definicji nie są ani pieszymi ani kierującymi, zatem nie obowiązują ich znaki i sygnały drogowe do nich adresowane (z wyjątkiem znaku C-13) oraz nieokreślone są żadne warunki techniczne takich urządzeń (np. brak obowiązku oświetlenia pozycyjnego).

Mając na względzie powyższe, Konwent Marszałków Województw RP postuluje jak na wstępie.

Przewodnicząca

Konwentu Marszałków Województw RP



Joanna Skrzydlewska

Stanowisko otrzymują:

1. Dariusz Klimczak, Minister Infrastruktury
2. Marcin Kierwiński, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji