



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-4.0530.1.2026

Warszawa, 16 stycznia 2026 r.

Pan

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zawiadamiam, że Pana petycja z dnia 8 grudnia 2025 r. (data wpływu – 15 grudnia 2025 r.) w sprawie zmiany przepisów dotyczących przejazdów dla rowerów została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

W odniesieniu do sformułowanego w petycji postulatu zmiany przepisu § 45 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518 oraz z 2025 r. poz. 1352), dalej „PTB”, należy w pierwszej kolejności wyjaśnić, że zaproponowane w petycji brzmienie tego przepisu („... Zaleca się zwiększenie szerokości przejazdu...”) nie może zostać wprowadzone, ponieważ sprzeciwiają się temu reguły dotyczące formułowania przepisów prawa, a konkretnie § 11 (w zw. z § 132) załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2016 r. poz. 283), zgodnie z którym w aktach normatywnych „nie zamieszcza się wypowiedzi, które nie służą wyrażaniu norm prawnych, a w szczególności apeli, postulatów, zaleceń, upomnień oraz uzasadnień formułowanych norm”.

Niezależnie jednak od samego brzmienia proponowanej zmiany § 45 ust. 2 PTB niezbędne jest podkreślenie racji stojących za wymaganiem dotyczącym szerokości przejazdu dla rowerów. Szerokość ta ma być nie mniejsza niż szerokość drogi dla rowerów przed przejazdem i wynosić co najmniej 1,8 m (przejazd jednokierunkowy) albo 3,0 m (przejazd dwukierunkowy). Przestrzeń potrzebna kierującym rowerami, którzy kontynuują jazdę po zatrzymaniu przed przejazdem dla rowerów (tj. po zatrzymaniu w strefie oczekiwania) albo zbliżając się do przejazdu dla rowerów, zmniejszają prędkość poruszania się, jest większa niż przestrzeń potrzebna rowerzystom poruszającym się na odcinkach niewymagających redukcji prędkości (zwłaszcza na odcinkach prostych), co wynika z tego, że rozpoczynanie jazdy po zatrzymaniu się w strefie oczekiwania oraz utrzymanie równowagi przy mniejszej prędkości wiążą się z wykonywaniem większych ruchów kierownicą roweru i balansowaniem ciałem. Z tego powodu minimalna szerokość przejazdu dla rowerów (a w konsekwencji także strefy oczekiwania przed tym przejazdem) jest większa niż minimalna szerokość drogi dla rowerów. Zwracam przy tym uwagę, że rozwiązania przedstawione na zdjęciach na str. 2 i 3 petycji, które posłużyły jako

uzasadnienie ww. postulatu, mogą nie być najtrafniejszymi przykładami, bo wydaje się, że zostały zaprojektowane niezgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi. W myśl § 45 ust. 3 PTB przed przejazdem dla rowerów projektuje się strefę oczekiwania o długości nie mniejszej niż 2,5 m (albo 2,0 m w trudnych warunkach), która ma mieć szerokość (na całej swojej długości) równą szerokości przejazdu dla rowerów. Tymczasem skosy widoczne na zdjęciach (przejścia od szerokości przejazdu do szerokości drogi dla rowerów) rozpoczynają się bezpośrednio przy przejazdach dla rowerów, tj. bez zachowania wymaganej szerokości stref oczekiwania.

Informuję jednocześnie, że zgodnie z art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418, z późn. zm.) w szczególnie uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych, co oznacza, że jeżeli w przypadku przedsięwzięcia budowlanego zostanie wykazane, że istnieją szczególne przesłanki zastosowania rozwiązań niezgodnych z przepisem rozporządzenia PTB, to zarządca drogi ma możliwość wystąpienia do organu administracji architektoniczno-budowlanej z wnioskiem o wyrażenie zgody na takie odstępstwo. Minister Infrastruktury będzie mógł wówczas dokonać oceny proponowanego rozwiązania w warunkach konkretnego przedsięwzięcia budowlanego i wyrazić swoje stanowisko, udzielając lub odmawiając upoważnienia do udzielenia zgody na odstępstwo.

W przedmiocie postulatu wprowadzenia znaku P-10a, który umożliwiałby rowerzystom legalny przejazd przez przejście dla pieszych bez konieczności zsiadania z roweru, należy wskazać, że na podstawie art. 7 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) planowane jest wydanie jednego rozporządzenia regulującego kompleksowo kwestie dotyczące wzorów i zasad stosowania znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Akt ten określi również warunki techniczne, jakie muszą spełniać te elementy, a także podstawowe zasady ich lokalizacji.

Obecnie realizowane jest zamówienie publiczne pn. „Analiza warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” wykonywane przez konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Jednym z obszarów objętych opracowaniem są rozwiązania oznakowania infrastruktury dla pieszych i rowerów na skrzyżowaniach.

Zaproponowane przez konsorcjum rozwiązania zostaną poddane analizie, a jej wyniki zostaną uwzględnione w przyszłych pracach legislacyjnych. Celem nowych regulacji będzie wprowadzenie rozwiązań odpowiadających aktualnym potrzebom oraz dostępnym technologiom stosowanym w branży drogowej. Nowe przepisy mają być przejrzyste i zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a przyjęte rozwiązania powinny przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa ruchu.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z up. Ministra Infrastruktury

Grzegorz Kuczaj

Radca

w Departamencie Dróg Publicznych