



# Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

---

## Departament Programów Infrastrukturalnych

Warszawa, data: 9 grudnia 2025 r.

znak sprawy:

identyfikator koszulki:

telefon:

e-mail:

### **Dotyczy: petycji ZDG TOR ws. inwestycji w transport rowerowy w Planie Społeczno-Klimatycznym**

Szanowny Panie Dyrektorze,

dziękując za pismo - petycję z 9 października br., podpisaną przez cztery podmioty

w sprawie uwzględnienia postulatów systemowych i technicznych, dotyczących transportu rowerowego w Planie Społeczno-Klimatycznym (PSK), poniżej odnoszę się do poruszonych kwestii.

Transport rowerowy jest jedną z inwestycji w komponencie regionalnym PSK, za którego programowanie (przygotowanie) i wdrażanie odpowiadają regiony

---



**Fundusze  
Europejskie**  
Infrastruktura i Środowisko

**Unia Europejska**  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



tel. 22 273 77 01  
fax 22 273 89 09  
[www.gov.pl/web/fundusze-regiony](http://www.gov.pl/web/fundusze-regiony)  
[www.funduszeuropejskie.gov.pl](http://www.funduszeuropejskie.gov.pl)

ul. Wspólna 2/4  
00-926 Warszawa

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Funduszy i Polityki Regionalnej. Szczegółowe informacje dostępne są na stronie internetowej: <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/zasady-przetwarzania-danych-osobowych-w-programie-infrastruktura-i-srodowisko-2014-2020/>

(urzędy marszałkowskie), będące instytucjami pośredniczącymi w ramach Planu. Dlatego odpowiedź została skonsultowana i zawiera stanowisko regionów, jako bezpośrednio zaangażowanych w realizację tej inwestycji. W zakresie poruszonych kwestii systemowych i technicznych, niniejsza odpowiedź zawiera stanowisko Ministerstwa Infrastruktury.

Niewątpliwie koncepcja wspierania rozwoju transportu rowerowego w Polsce jest istotną kwestią, która w ramach dostępnych środków powinna być brana pod uwagę. Niemniej jednak w kontekście działań związanych z walką z ubóstwem transportowym oraz zważywszy na ograniczoną kwotę środków w Planie Społeczno-Klimatycznym, w pierwszej kolejności postawiono nacisk na środki transportu publicznego przynoszące największe efekty.

W odniesieniu do postulatu zwiększenia (z 6) liczby systemów wypożyczania rowerów do co najmniej do 16 – po jednym w każdym województwie, przy równoczesnym wskazaniu, że muszą one obejmować więcej niż jedną jednostkę samorządu terytorialnego, należy stwierdzić, że **rozwój systemu wypożyczania publicznych rowerów sprawdzi się głównie na obszarach miejskich**, co stoi w kontrze do założeń Funduszu. Zgodnie z przedstawioną w PSK analizą zjawiska ubóstwa transportowego w Polsce, wsparcie ze środków Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK) będzie kierowane w pierwszej kolejności na obszary pozamiejskie, ponieważ to te obszary najczęściej mierzą się z wysokim ryzykiem wystąpienia tego zjawiska. Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że mieszkańcy takich obszarów już teraz często zmuszeni są do korzystania z własnych rowerów, jako najtańszej opcji przemieszczania się. Użytkownikom transportu znajdującym się w trudnej sytuacji, a więc zamieszkującym tereny peryferyjne, ubogie, w większym stopniu pomoże rozbudowany węzeł przesiadkowy i możliwość wyboru transportu publicznego, przystosowanego do pokonania większych odległości do punktu usługowego, instytucji, przychodni itp. Ponadto system wypożyczania rowerów publicznych nie stanowi uniwersalnego i dostępnego rodzaju transportu, nie jest adekwatny do potrzeb osób w podeszłym wieku, cierpiących na schorzenia ograniczające ruch lub niemogących podejmować wysiłku fizycznego, a także rodziców z dziećmi. Rower może stanowić dodatkową alternatywę w postaci środka dojazdowego do przystanku lub węzła przesiadkowego. Dlatego w PSK przyjęto ograniczoną liczbę systemów wypożyczania rowerów, skupiając się w tej inwestycji (*(17) Inwestycje w ramach komponentu regionalnego – transport rowerowy*) na budowie i rozbudowie dróg dla rowerów i stacji rowerowych w węzłach przesiadkowych, a większa część inwestycji transportowych w ramach PSK została ukierunkowana na rozwój transportu publicznego i infrastruktury z nim związanej.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w załączniku IV do Rozporządzenia UE 2023/955 znajdują się 2 wskaźniki wspólne odnoszące się do infrastruktury rowerowej. W PSK wykorzystano wskaźnik pn. *Wspierana infrastruktura rowerowa*. Natomiast w przypadku drugiego wskaźnika, uznano, że wskaźnik pn. *Liczba wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów* lepiej

odzwierciedla planowany zakres inwestycji niż wskaźnik dotyczący liczby zakupionych rowerów.

Podany przykład systemu „metroroweru” w Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej jest godny naśladowania, jednak **nie ma przełożenia na obszary zagrożone ubóstwem transportowym w wiejskich gminach, oddalonych od centrów usług publicznych**. Regiony planują zatem głównie inwestycje w rozwój ścieżek rowerowych i infrastruktury drogowej dla rowerów. Samorządy województw dysponują bogatym doświadczeniem związanym z budową tras rowerowych o przeznaczeniu turystycznym i rekreacyjnym (trasy Velo), które korzystały ze wsparcia z funduszy UE. Budowa dróg rowerowych przeznaczonych dla celów komunikacyjnych na obszarach zagrożonych ubóstwem transportowym była dotychczas przedmiotem inwestycji dofinansowywanych ze źródeł zewnętrznych w ograniczonym zakresie. Dlatego też **środki ze Społecznego Funduszu Klimatycznego pozwolą na zwiększenie skali interwencji na korzyść gmin, które w innych programach nie miały możliwości uzyskania wsparcia finansowego na budowę infrastruktury rowerowej**. Dzięki planowanym inwestycjom zapewniona zostanie komplementarność z dotychczasową interwencją, ponieważ doprowadzenie nowych dróg rowerowych do już istniejących poprawi stopień ich wykorzystania.

W nawiązaniu do **postulatu uwzględnienia wymogu projektowania i realizacji zgodnie z obowiązującymi wytycznymi technicznymi Ministerstwa Infrastruktury - WR-D-42-1 oraz WR-D-42-2**, to należy wskazać, że wzorce i standardy (WiS) są elementem zbioru zasad wiedzy technicznej w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy – Prawo budowlane (Dz.U. z 2025 r. poz. 418) i są przeznaczone do dobrowolnego stosowania (art. 17 ust. 4 ustawy o drogach publicznych, Dz. U. z 2025 r. poz. 889). Oznacza to, że **nie stanowią one obligatoryjnych przepisów techniczno – budowlanych** w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane oraz nie zwalniają osób wykonujących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie z odpowiedzialności zawodowej. We wzorcach i standardach można znaleźć rekomendowaną metodę spełnienia obligatoryjnych wymagań funkcjonalno-technicznych określonych w przepisach techniczno-budowlanych. Nie jest to jednak jedyne możliwe do zastosowania rozwiązanie. Jeżeli projektant uzna, że inne rozwiązanie gwarantuje spełnienie wymagań określonych w przepisach techniczno – budowlanych, będzie mógł je zastosować. Z tego względu wymóg stosowania za każdym razem wzorców i standardów przez projektantów może być wymogiem nadmiarowym, który może uniemożliwić realizację niektórych inwestycji w infrastrukturę rowerową. Jednocześnie należy zachęcać wszystkich projektantów do korzystania z najlepszych praktyk wskazanych we wzorcach i standardach, a w przypadku ograniczeń terenowych, twórcze ujmowanie tych wytycznych w opracowywanych przez siebie projektach budowy infrastruktury przeznaczonej dla rowerzystów przy węzłach transportowych. Warto w tym miejscu wskazać, że wytyczne odnoszące się do infrastruktury przeznaczonej dla rowerzystów zostały w sposób szczególny ujęte w następujących opracowaniach:

- WR-D-42-1 *Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów;*
- WR-D-42-2 *Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów;*
- WR-D-42-3 *Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach.*

Natomiast rozwiązania projektowe, które są nieergonomiczne, niebezpieczne, niespójne funkcjonalnie, nie są dopuszczone do realizacji przez obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku (Dz. U. 2022, poz. 1518) w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (oraz zmieniające je rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 września br. (Dz. U. 2025, poz. 1352)), bowiem przepisy te wskazują w § 7, że droga powinna zapewniać odpowiedni poziom bezpieczeństwa i sprawności ruchu użytkownikom, dla których jest przeznaczona.

Nieuwzględnienie w sposób satysfakcjonujący wszystkich uwag zgłoszonych podczas konsultacji publicznych projektu Planu Społeczno-Klimatycznego wynika z ograniczonych możliwości finansowych i wewnętrznego podziału środków na różne działania pomiędzy wszystkie województwa. Tym niemniej, **środki w ramach Społecznego Funduszu Klimatycznego stanowią uzupełnienie do innych środków finansowych** i mają wspierać działania, które powinien realizować kraj członkowski ograniczając negatywne skutki wprowadzenia systemu opłat ETS2 dla transportu i gospodarstw domowych. Wiele z zadań zaplanowanych w ramach Planu Społeczno-Klimatycznego jest kontynuacją działających już programów, inwestycji realizowanych przy pomocy innych źródeł finansowania, głównie środków unijnych. Z drugiej strony Fundusz zapewnia środki na 7 lat, nie jest to zatem stałe źródło finansowania. Zdając sobie sprawę, że potrzeby transportowe są ogromne, a środki z SFK stanowią niewystarczającą odpowiedź na zapotrzebowanie, dokonaliśmy priorytetyzacji w Planie wybierając najbardziej niezbędne inwestycje. Tu pragnę podkreślić, że od samego początku treść PSK była przedmiotem partycypacyjnej pracy w ramach grupy roboczej SFK, w skład której wchodziły także branżowe organizacje pozarządowe.

Ze zrozumieniem przyjmuję uwagę do kształtu zastosowanego w konsultacjach publicznych PSK internetowego formularza zgłoszeniowego, który wymagał obowiązkowego wskazania reprezentowanej instytucji. Nie można wykluczyć podanego przypuszczenia, że mogło to spowodować wątpliwości części osób fizycznych, czy mogą w ogóle wziąć udział w konsultacjach. Z pewnością weźmiemy to pod uwagę w przyszłości przy przygotowywaniu narzędzi wspomagających konsultacje publiczne różnych dokumentów.

Zdaję sobie sprawę, że ta odpowiedź może nie zaspokajać Państwa oczekiwań z uwagi na wiele poruszonych w petycji wątków. Dlatego Państwa prośbę o spotkanie na którym mogliby Państwo przedstawić rekomendacje w szerszym

kontekście eksperckim przekazałem do Departamentu Rozwoju Regionu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego. Urząd ten koordynuje prace nad komponentem regionalnym PSK. Pozostawiam Państwu prowadzenie dialogu w ww. urzędem.

Mając na uwadze koordynację przez ZDG TOR petycji podpisanej przez cztery podmioty, będę wdzięczny za przekazanie tej odpowiedzi pozostałym podmiotom.

Z poważaniem

Jarosław Orliński

Dyrektor Departamentu

/podpisano elektronicznie/