

Nazwa projektu Ustawa o trasach dla rowerów Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pełnomocnik Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Grzegorz Kuczaj, Radca w Departamencie Dróg Publicznych, e-mail: grzegorz.kuczaj@mi.gov.pl ; tel.: +48 22 630 17 00	Data sporządzenia 16 października 2026 r. Źródło: Inicjatywa własna Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD401
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy ma charakter systemowy. Jej zasadniczym celem jest uporządkowanie, skoordynowanie i wzmocnienie działań jednostek samorządu terytorialnego (zwanych również „JST”) w zakresie tworzenia i zarządzania trasami dla rowerów, bez ingerowania w podstawowe regulacje dotyczące dróg publicznych.

Ponadto projekt ustawy stanowi odpowiedź na postulaty i wnioski zgłaszane przez przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego w sprawie uproszczenia przepisów w zakresie przygotowania i realizacji infrastruktury dla rowerów poza pasami drogowymi dróg publicznych.

Przyczyny i potrzeba rozwiązań planowanych w projekcie ustawy wynikają z następujących wyzwań:

- rosnące znaczenie roweru w codziennym życiu – coraz więcej osób korzysta z roweru zarówno w celach transportowych, jak i rekreacyjnych; nowe przepisy mają umożliwić szybsze i bardziej efektywne tworzenie tras dla rowerów łączących różne miejscowości i regiony,
- brak spójności infrastruktury – w wielu regionach infrastruktura dla rowerów jest rozproszona i niespójna: brakuje szczególnie logicznych połączeń między trasami dla rowerów, a projektowane fragmenty tras różnią się standardem,
- wsparcie działań samorządów – inicjatywy i działania samorządów, w szczególności na poziomie województw, wykazały potrzebę stworzenia spójnych ram prawnych, które umożliwią lepsze planowanie i łączenie tras dla rowerów na różnych poziomach (lokalnym, regionalnym i krajowym),
- integracja z europejskimi sieciami tras – Polska bierze udział w działaniach na rzecz rozwoju europejskiej sieci tras rowerowych (*EuroVelo*); projektowana ustawa ma wesprzeć harmonizację krajowych tras dla rowerów z trasami międzynarodowymi, co może zwiększyć znaczenie Polski jako kierunku turystyki rowerowej,
- wpływ infrastruktury dla rowerów na gospodarkę i społeczeństwo – rozwój tras dla rowerów może mieć pozytywny wpływ na rozwój lokalnych społeczności, turystyki, usług towarzyszących (wypożyczalnie, serwisy, gastronomia) oraz zdrowia publicznego przez promowanie aktywności fizycznej.

W pierwszej części projekt ustawy rozwiązuje przede wszystkim problem braku jednoznacznego statusu prawnego tras dla rowerów oraz nieczytelnego podziału kompetencji i odpowiedzialności za ich planowanie, realizację i utrzymanie. Brak ustawowej definicji tras dla rowerów o charakterze lokalnym, regionalnym i krajowym oraz brak jasnego przypisania zadań poszczególnym jednostkom samorządu terytorialnego utrudnia tworzenie spójnych sieci takich tras.

Dotychczas infrastruktura dla rowerów była traktowana fragmentarycznie, głównie jako część dróg publicznych, co nie odpowiada rosnącej roli tras dla rowerów jako samodzielnego składnika systemu transportowego. Fragmentaryczność tras dla rowerów stanowi jedno z kluczowych ograniczeń rozwoju spójnej sieci infrastruktury rowerowej i przejawia się w praktyce w braku ciągłości tras nawet na bardzo krótkich odcinkach, co uniemożliwia wykorzystanie całych ciągów komunikacyjnych. Przykładowo, w miejscowości Lubczyna trasa rowerowa poprowadzona po wale przeciwpowodziowym kończyła się bez powiązania z układem dróg lokalnych, a najbliższy zjazd do drogi publicznej znajdował się w odległości ok. 2,5 km, przy czym realizacja brakującego łącznika o długości ok. 88 m trwała kilka lat. W innych przypadkach brak pojedynczego odcinka o długości kilkuset metrów uniemożliwiał funkcjonowanie całej trasy – np. we Wrocławiu brak odcinka ok. 260 m na terenie pozostającym w zarządzie Wód Polskich powodował przerwanie ciągłości istniejącej drogi dla pieszych i rowerów oraz brak możliwości jego połączenia z siecią uliczną. Fragmentaryczność może mieć również charakter formalno-prawny – przykładowo we Wrocławiu istniejąca droga dla pieszych i rowerów o długości ok. 160-245 m, przebiegająca przez teren wspólnoty mieszkaniowej, pozostawała zamknięta dla użytkowników, co uniemożliwiało jej wykorzystanie jako elementu publicznej sieci transportowej. Występują także tzw. „wąskie gardła”, gdzie na krótkich odcinkach parametry infrastruktury ulegają znacznemu pogorszeniu – np. na odcinku ok. 80 m jednej z tras we Wrocławiu szerokość trasy została ograniczona do ok. 2 m z uwagi na brak możliwości pozyskania nieruchomości. Podobne zjawiska występują również na poziomie inwestycji regionalnych i krajowych – np. brak możliwości pozyskania pojedynczych działek prywatnych w Łodzi uniemożliwił realizację fragmentu trasy, zmuszając użytkowników do korzystania z ruchliwej jezdni, natomiast w Krakowie brak dostępu do kilku działek o nieuregulowanym stanie prawnym skutkuje koniecznością realizacji odcinków tymczasowych o obniżonych parametrach technicznych. Powyższe przykłady wskazują, że nawet krótkie, brakujące odcinki infrastruktury (od kilkudziesięciu do kilkuset metrów) mogą prowadzić do przerwania ciągłości

tras i istotnego ograniczenia ich funkcjonalności.

Projekt ustawy odpowiada również na problem niespójności planistycznej i organizacyjnej rozwoju infrastruktury dla rowerów. W praktyce brak było instrumentów prawnych umożliwiających koordynację przebiegu tras dla rowerów na poziomie ponadlokalnym, co prowadziło do powstawania nieciągłych odcinków, różnic w standardach technicznych oraz trudności w powiązaniu inwestycji lokalnych z trasami o znaczeniu regionalnym lub krajowym. Projektowana ustawa porządkuje ten obszar przez wprowadzenie jednolitej struktury tras dla rowerów, określenie ich kategorii oraz wskazanie właściwych zarządców, co tworzy podstawę do planowego i długofalowego rozwoju sieci.

Problem braku logicznych powiązań pomiędzy odcinkami tras dla rowerów oraz zróżnicowania ich standardów technicznych ma charakter ogólnokrajowy i występuje zarówno w miastach, jak i na obszarach pozamiejskich. Przykładowo, w województwie zachodniopomorskim, w ramach Trasy Wokół Zalewu Szczecińskiego, występowały odcinki, w których infrastruktura o wysokim standardzie kończyła się bez powiązania z układem dróg lokalnych, co wymuszało korzystanie z objazdów o znacznie niższym standardzie lub po drogach ogólnodostępnych. W województwie łódzkim zidentyfikowano przypadki, w których optymalny przebieg trasy rowerowej pomiędzy ośrodkami miejskimi nie mógł zostać zrealizowany z uwagi na brak dostępu do pojedynczych działek, co skutkowało koniecznością wytyczenia przebiegu alternatywnego – dłuższego, mniej bezpośredniego i prowadzonego wzdłuż dróg o większym natężeniu ruchu. Z kolei w Krakowie planowane odcinki tras rowerowych w rejonach dolin rzecznych i infrastruktury kolejowej wymagały zmiany przebiegu lub zastosowania rozwiązań o obniżonym standardzie (np. brak możliwości realizacji pochylni o wymaganych parametrach), co prowadziło do niespójności technicznej w obrębie jednego ciągu komunikacyjnego. W praktyce oznacza to, że użytkownicy tras napotykają na częste zmiany standardu – od wydzielonych dróg dla rowerów, przez drogi dla pieszych i rowerów o ograniczonej szerokości, po odcinki prowadzone po jezdniach dróg z ruchem ogólnym – co obniża bezpieczeństwo, komfort oraz czytelność sieci.

Dodatkowym problemem jest brak jednoznacznych przepisów określających sposób wyznaczania tras dla rowerów oraz skutki prawne tej czynności. W praktyce brak jest regulacji pozwalających na formalne powiązanie różnych rodzajów infrastruktury w jedną trasę dla rowerów, przy jednoczesnym zachowaniu dotychczasowego statusu prawnego dróg oraz właściwości ich zarządców. Powoduje to niepewność co do sposobu tworzenia spójnych tras dla rowerów przebiegających przez infrastrukturę zarządzaną przez różne podmioty.

W rezultacie pierwsza część projektowanej ustawy rozwiązuje problem braku systemowego podejścia do infrastruktury dla rowerów jako dobra publicznego o znaczeniu transportowym, społecznym i przestrzennym. Tworząc klarowne definicje, ramy organizacyjne i kompetencyjne, stanowi ona niezbędne uzupełnienie rozwiązań proceduralnych zawartych w dalszych przepisach, umożliwiając skuteczne wykorzystanie szczególnych zasad realizacji inwestycji i zapewniając spójność całego systemu prawnego regulującego rozwój tras dla rowerów.

W drugiej części projekt ustawy rozwiązuje systemowy problem niefunkcjonalności obowiązujących przepisów prawa w odniesieniu do specyfiki przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych w rozumieniu art. 8 ust. 1¹ ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889, z późn. zm.), przebiegających poza pasami dróg publicznych.

Obecny stan prawny wymaga stosowania ogólnych przepisów z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego, prawa budowlanego oraz gospodarki nieruchomościami, które nie odpowiadają wyzwaniom jakie wiążą się z realizacją liniowych inwestycji infrastrukturalnych o stosunkowo niewielkiej skali technicznej, lecz dużym stopniu rozproszenia przestrzennego. W praktyce prowadzi to do długotrwałych i kosztownych procedur lokalizacyjnych, konieczności uzyskiwania wielu decyzji i uzgodnień oraz do trudności w pozyskiwaniu nieruchomości, zwłaszcza gdy inwestycja przebiega przez liczne działki o nieuregulowanym stanie prawnym.

Szczególnym problemem jest brak jednolitej decyzji administracyjnej, która w sposób kompleksowy rozstrzygałaby o lokalizacji drogi rowerowej, podziale nieruchomości, przejściu własności gruntów na rzecz jednostek samorządu terytorialnego oraz o ograniczeniach w korzystaniu z nieruchomości sąsiednich. Rozproszenie tych rozstrzygnięć pomiędzy różne procedury powoduje ryzyko niespójności, wielokrotnego udziału tych samych stron w odrębnych postępowaniach oraz możliwość blokowania inwestycji przez pojedyncze elementy procesu, mimo jej oczywistego znaczenia publicznego.

W praktyce oznacza to konieczność uzyskiwania wielu odrębnych decyzji administracyjnych (np. decyzji o warunkach zabudowy, decyzji o podziale nieruchomości, pozwolenia na budowę), co wydłuża proces inwestycyjny i zwiększa ryzyko jego zablokowania. Przykładowo, w Krakowie realizacja drogi dla rowerów wzdłuż wałów Wisły była przez wiele lat niemożliwa ze względu na nieuregulowany stan prawny nieruchomości (współwłasność osób o niestabilnym miejscu pobytu), co uniemożliwiało skuteczne pozyskanie gruntów pod inwestycję. W innych przypadkach brak odpowiednich instrumentów prawnych uniemożliwia realizację nawet krótkich odcinków – np. w województwie łódzkim brak możliwości przejścia przez pojedynczą działkę prywatną skutkowało koniecznością rezygnacji z optymalnego przebiegu trasy lub prowadzenia jej wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu. Istotnym problemem jest także brak możliwości realizacji inwestycji na terenach o szczególnym statusie prawnym – np. terenach leśnych lub wodnych – gdzie obowiązujące przepisy wymagają przeprowadzenia odrębnych procedur (np. wylesienia lub uzyskania zgód wodnoprawnych), co w praktyce może blokować realizację nawet bardzo krótkich odcinków trasy. Dodatkowo brak jednolitej decyzji administracyjnej integrującej wszystkie rozstrzygnięcia (lokalizacyjne, własnościowe i budowlane) powoduje konieczność prowadzenia wielu postępowań równoległe lub sekwencyjnie, co zwiększa koszty, wydłuża czas realizacji oraz zwiększa ryzyko niespójności rozstrzygnięć. Problemy te występują zarówno w przypadku inwestycji realizowanych poza pasami

drogowymi, jak i przy próbie wykorzystania istniejących dróg publicznych, dróg wewnętrznych lub infrastruktury technicznej, gdzie brak jednoznacznych regulacji dotyczących włączania tych elementów do tras dla rowerów utrudnia tworzenie spójnych ciągów infrastruktury.

Przykładowo, w ramach projektu pn. „Promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej przez rozwój sieci dróg rowerowych na terenie gminy Ożarów Mazowiecki” przygotowanie dokumentacji dla odcinka o długości ok. 6,5 km trwało ponad 2 lata i obejmowało szereg uzgodnień z różnymi instytucjami publicznymi oraz uzyskanie wielu decyzji administracyjnych. Jednocześnie inwestycja ta wymagała podziału na odcinki oraz prowadzenia działań związanych z wykupem gruntów, co znacząco zwiększało koszty i złożoność procesu przygotowawczego. W konsekwencji pojedyncze nieruchomości mogą blokować realizację ale i użytkowanie całych odcinków tras, gdzie właściciele prywatnych gruntów fizycznie uniemożliwiają korzystanie z tras rowerowych przez ich zamykanie lub grodzenie, jak miało to miejsce np. w Poznaniu na trasie między jeziorem Strzeszyńskim a Rusałką. Jak pokazuje praktyka, inwestycje rowerowe wymagają obecnie prowadzenia wielu równoległych postępowań, co skutkuje wydłużeniem czasu realizacji (często do kilku lat), wzrostem kosztów oraz zwiększonym ryzykiem braku realizacji inwestycji w optymalnym przebiegu.

Projektowana ustawa odpowiada zatem na potrzebę zapewnienia realnych narzędzi prawnych dla rozwoju spójnych sieci tras dla rowerów o znaczeniu lokalnym, regionalnym i krajowym, które stanowią istotny element zrównoważonej mobilności, bezpieczeństwa ruchu i polityki zdrowotnej. Brak takich narzędzi skutkuje fragmentarycznością infrastruktury, opóźnieniami w realizacji połączeń między poszczególnymi jednostkami administracyjnymi oraz ograniczoną zdolnością samorządów do wykorzystywania dostępnych środków finansowych. Projektowana ustawa ma na celu usunięcie tych barier przez wprowadzenie szczególnych zasad przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych, zapewniając proporcjonalne, przewidywalne i sprawne ramy prawne, adekwatne do znaczenia społecznego i funkcjonalnego tego rodzaju infrastruktury.

Co istotne, potrzeba stworzenia spójnych ram prawnych została jednoznacznie zidentyfikowana w toku działań samorządów województw, w szczególności w ramach prac Zespołu ds. mobilności rowerowej działającego przy Konwencie Marszałków Województw RP. W ramach tej współpracy samorządy podejmowały szereg inicjatyw o charakterze ponadregionalnym, które ujawniły brak jednolitych regulacji krajowych. Przykładowo, Zespół wypracował koncepcję wyznaczania korytarzy przebiegu krajowych i regionalnych tras rowerowych, mających integrować sieci wojewódzkie oraz włączać je do systemu międzynarodowego *EuroVelo*, jednak brak jednolitej podstawy prawnej utrudniał ich wdrażanie oraz zapewnienie ciągłości inwestycyjnej pomiędzy regionami. Równolegle podejmowano działania na rzecz opracowania wspólnych standardów infrastruktury rowerowej, systemu ewidencji, numeracji i oznakowania tras, co wynikało z obserwowanej niespójności rozwiązań stosowanych przez poszczególne województwa. W praktyce działania te obejmowały m.in. prowadzenie audytów istniejącej infrastruktury (np. Wiślanej Trasy Rowerowej czy tras wykorzystujących nieczynne linie kolejowe), przygotowanie regionalnych polityk rowerowych oraz wyznaczanie głównych korytarzy ruchu rowerowego w skali województw, co wykazało brak tras o ciągłym przebiegu i jednolitym standardzie na poziomie ponadlokalnym. Dodatkowo organizowane w ramach Zespołu spotkania i prace planistyczne (np. dotyczące tworzenia regionalnych polityk mobilności i planowania sieci tras o długości rzędu setek kilometrów) wskazywały na rozdrobnienie istniejącej infrastruktury oraz konieczność jej integracji w skali kraju. W konsekwencji samorządy województw, działając wspólnie w ramach Konwentu Marszałków, formułowały stanowiska wskazujące na potrzebę wprowadzenia systemowych rozwiązań legislacyjnych umożliwiających koordynację inwestycji, ujednolicenie standardów oraz usprawnienie procesów realizacyjnych w skali całego kraju.

Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że krajowe trasy dla rowerów w Polsce nie są w pełni zharmonizowane z trasami międzynarodowymi, w szczególności siecią *EuroVelo*, co ogranicza atrakcyjność Polski jako kierunku turystyki rowerowej o znaczeniu europejskim. Przykładowo, na pograniczu polsko-niemieckim widoczne są istotne różnice w poziomie rozwoju infrastruktury – po stronie niemieckiej funkcjonuje spójna, jednolicie oznakowana i w dużej mierze wydzielona sieć tras (np. w ramach krajowej sieci *D-Route* oraz *EuroVelo*), natomiast po stronie polskiej te same trasy często przechodzą w odcinki o nieciągłym przebiegu, prowadzone po drogach z ruchem ogólnym lub wymagające korzystania z alternatywnych tras lokalnych. Dotyczy to m.in. *EuroVelo 2* (Trasa Stolic), gdzie w rejonie Kostrzyna nad Odrą kończą się odcinki o wyższym standardzie, a dalszy przebieg w Polsce wymaga korzystania z różnych, niespójnych odcinków infrastruktury. Podobne zjawisko występuje na trasach nadbałtyckich (*EuroVelo 10*), gdzie mimo znaczących inwestycji regionalnych (np. w województwie zachodniopomorskim) ciągłość i jednolity standard trasy nie są zapewnione na całej długości, w szczególności w punktach powiązań z lokalną siecią drogową oraz przy przekraczaniu granic administracyjnych. Należy również wskazać, że według danych Europejskiej Federacji Cyklistów jedynie ok. 33% polskich odcinków sieci *EuroVelo* jest obecnie rozwiniętych, podczas gdy znaczna część pozostaje w fazie planowania lub wymaga dalszych inwestycji, co dodatkowo ogranicza możliwość oferowania spójnego produktu turystycznego na poziomie międzynarodowym. Brak pełnej harmonizacji przejawia się także w różnicach w oznakowaniu, standardach technicznych oraz jakości nawierzchni, co powoduje, że trasy przebiegające przez Polskę są mniej przewidywalne i trudniejsze w odbiorze dla turystów zagranicznych, przyzwyczajonych do jednolitego standardu infrastruktury w krajach Europy Zachodniej.

Na poziomie krajowym brak jest bowiem jednolitego, kompletnego systemu ewidencji tras dla rowerów, który pozwalałby na precyzyjne określenie ich liczby, długości oraz struktury funkcjonalnej (tj. podziału na trasy lokalne, regionalne i krajowe), przy czym dostępne dane mają charakter rozproszony i niejednolity. Przykładowo, poszczególne samorządy województw rozwijają własne systemy planowania i ewidencji infrastruktury rowerowej – np. w województwie

zachodniopomorskim zrealizowano i zinwentaryzowano spójną sieć tras rowerowych o łącznej długości przekraczającej 1 100 km (m.in. *Trasa Pojezierzy Zachodnich, Velo Baltica*), dla której prowadzony jest monitoring i system informacji przestrzennej. Z kolei w województwie śląskim opracowano koncepcję regionalnej sieci tras rowerowych obejmującą główne korytarze transportowe oraz system ich oznakowania i klasyfikacji, stanowiący podstawę do planowania inwestycji w skali regionu. Równolegle funkcjonują wyspecjalizowane systemy sektorowe – przykładowo Polska Organizacja Turystyczna, w ramach Narodowego Centrum Koordynacji *EuroVelo*, prowadzi bazę danych dotyczącą przebiegu i stanu tras *EuroVelo* w Polsce, obejmujących ok. 5 tys. km sieci międzynarodowej. Systemy te mają jednak charakter fragmentaryczny – obejmują wybrane regiony lub wyłącznie trasy o znaczeniu turystycznym – a także są oparte na odmiennych definicjach i standardach ewidencji, co uniemożliwia ich agregację na poziomie krajowym. W praktyce oznacza to, że brak jest jednego źródła danych pozwalającego na określenie łącznej długości tras dla rowerów w Polsce oraz ich klasyfikację według znaczenia transportowego. W konsekwencji nie jest również możliwe określenie w sposób wiarygodny struktury przebiegu tras, w tym udziału odcinków prowadzonych poza pasami drogowymi dróg publicznych, jako drogi rowerowe lub inne drogi wewnętrzne, oraz w pasach drogowych dróg publicznych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

Pod uwagę brano następujące warianty rozwiązania zidentyfikowanych problemów:

- wariant 0 – utrzymanie obecnego stanu prawnego (brak interwencji),
- wariant 1 – polegający na przyjęciu dokumentów o charakterze strategicznym lub programowym, takich jak krajowe lub regionalne strategie rozwoju tras rowerowych, wytyczne dla jednostek samorządu terytorialnego lub programy rządowe wspierające rozwój infrastruktury rowerowej; rozwiązanie to mogłoby poprawić koordynację działań na poziomie planistycznym, jednak nie zapewniałoby odpowiedniej skuteczności, ponieważ dokumenty strategiczne nie mają charakteru wiążącego i nie tworzą mechanizmów prawnych umożliwiających formalne wyznaczanie tras dla rowerów czy zarządzanie ich siecią,
- wariant 2 – działania organizacyjne i dobrowolna współpraca jednostek samorządu terytorialnego; problemy związane z niespójnością sieci tras rowerowych mogłyby być również rozwiązywane przez dobrowolną współpracę jednostek samorządu terytorialnego, zawieranie porozumień między gminami i powiatami oraz rozwój inicjatyw regionalnych dotyczących tras rowerowych; rozwiązanie to funkcjonuje już obecnie w wielu regionach kraju, jednak jego skuteczność jest ograniczona; brak jednolitych ram prawnych powoduje, że działania te mają charakter rozproszony i zależą od inicjatywy poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, co utrudnia tworzenie spójnych sieci tras o znaczeniu regionalnym i krajowym,
- wariant 3 – zaproponowane rozwiązanie legislacyjne, polegające na przyjęciu kompleksowego rozwiązania prawnego.

Analiza powyższych wariantów wskazuje, że działania o charakterze wyłącznie strategicznym, organizacyjnym lub dobrowolnym nie są w stanie w pełni rozwiązać zidentyfikowanych problemów. W szczególności nie zapewniają one trwałych i jednolitych ram prawnych umożliwiających wyznaczanie tras dla rowerów, koordynację działań pomiędzy różnymi szczeblami administracji publicznej oraz prowadzenie spójnej polityki rozwoju sieci tras dla rowerów w skali kraju.

Przyjęcie projektowanej ustawy pozwala natomiast na wprowadzenie jednolitych definicji, zasad wyznaczania tras dla rowerów oraz mechanizmów współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego i zarządcami infrastruktury, przy jednoczesnym zachowaniu fakultatywnego charakteru działań podejmowanych przez samorządy. Projektowana ustawa tworzy również podstawy do budowy spójnych regionalnych i krajowych sieci tras dla rowerów, co zwiększa przejrzystość systemu i ułatwia planowanie inwestycji.

W związku z powyższym należy uznać, że projektowane rozwiązanie ustawowe jest najbardziej efektywnym i adekwatnym instrumentem interwencji, ponieważ umożliwia kompleksowe i trwałe uporządkowanie zasad rozwoju tras dla rowerów, czego nie zapewniają działania o charakterze wyłącznie programowym lub organizacyjnym. Proponuje się zatem następujące rozwiązanie prawne.

Istotą projektowanych przepisów jest wyodrębnienie tras dla rowerów jako spójnych ciągów infrastruktury przeznaczonej do ruchu rowerów, niezależnie od statusu prawnego ich poszczególnych odcinków, które mogą przebiegać po drogach publicznych, drogach rowerowych lub innych drogach wewnętrznych. Pozwala to na odejście od dotychczasowego, fragmentarycznego podejścia do infrastruktury dla rowerów i umożliwia planowanie oraz zarządzanie trasami dla rowerów w sposób ciągły i funkcjonalny.

Projektowana ustawa porządkuje podział tras dla rowerów na lokalne, regionalne i krajowe oraz tworzy pojęcia regionalnej i krajowej sieci tras dla rowerów, co umożliwia przypisanie odpowiedzialności organizacyjnej do właściwego szczebla jednostek samorządu terytorialnego oraz zapewnia ciągłość tras przekraczających granice administracyjne. Podział tras dla rowerów ze względu na ich funkcję w systemie transportowym oraz zasięg oddziaływania ma charakter trójstopniowy:

- trasy lokalne – obejmują połączenia o znaczeniu gminnym i powiatowym, w szczególności zapewniające dojazd do miejsc pracy, szkół, węzłów transportowych oraz integrację z lokalną siecią drogową,
- trasy regionalne – obejmują połączenia o znaczeniu wojewódzkim, łączące główne ośrodki miejskie w regionie oraz stanowiące element regionalnej sieci transportowej lub turystycznej,
- trasy krajowe – obejmują połączenia o znaczeniu ponadwojewódzkim, zapewniające spójność sieci tras dla rowerów w skali kraju, w tym integrację z trasami międzynarodowymi, w szczególności siecią *EuroVelo*.

Przyporządkowanie tras do poszczególnych kategorii odbywa się na podstawie ich funkcji w systemie transportowym oraz

znaczenia dla zapewnienia spójności sieci, a nie wyłącznie na podstawie kryteriów administracyjnych lub własnościowych. Jednocześnie projekt ustawy precyzuje kompetencje organów jednostek samorządu terytorialnego w zakresie wyznaczania tras dla rowerów, współpracy z innymi jednostkami, zarządcami dróg publicznych oraz właścicielami lub zarządcami terenów, na których zlokalizowana jest infrastruktura dla rowerów. Kluczowym środkiem realizacji tych zadań jest mechanizm porozumień, które stanowią podstawę włączania poszczególnych odcinków dróg do tras dla rowerów oraz określają zasady finansowania, realizacji inwestycji i utrzymania infrastruktury, przy jednoczesnym poszanowaniu istniejących kompetencji i praw własności.

Zasadniczą rolę będą odgrywały organy wykonawcze jednostek samorządu terytorialnego. Zgodnie z założeniami, będą one odpowiadały w szczególności za wyznaczanie tras dla rowerów na obszarze swojej właściwości, a także za współpracę z zarządcami dróg publicznych oraz właścicielami lub zarządcami terenów, na których zlokalizowana jest lub ma być realizowana infrastruktura tworząca trasę. Współpraca ta będzie obejmowała zarówno włączanie istniejących odcinków dróg do tras dla rowerów, jak i przygotowanie, realizację oraz utrzymanie inwestycji stanowiących element tych tras.

Jednocześnie organy JST będą zobowiązane do współdziałania z innymi jednostkami samorządu terytorialnego w przypadku tras przekraczających granice administracyjne, co ma na celu zapewnienie ciągłości przebiegu tras. W zakresie planowania i funkcjonowania regionalnej sieci tras dla rowerów organy JST będą współpracować z zarządami województw, w szczególności przez udział w opracowywaniu i realizacji strategii oraz planów rozwoju tej sieci. Natomiast w odniesieniu do tras o znaczeniu krajowym, organy JST będą współdziałały z marszałkiem województwa pełniącym funkcję koordynacyjną. W przypadku tras lokalnych właściwym organem będzie odpowiednio wójt (burmistrz, prezydent miasta) – dla tras w granicach gminy, albo zarząd powiatu – dla tras w granicach powiatu. W odniesieniu do tras regionalnych właściwy będzie zarząd województwa. Natomiast w przypadku tras krajowych, przebiegających przez obszar co najmniej dwóch województw, właściwy będzie zarząd województwa, na którego obszarze znajduje się najdłuższy odcinek danej trasy.

Projekt ustawy wzmacnia rolę samorządu województwa jako podmiotu koordynującego rozwój regionalnych sieci tras dla rowerów, powierzając mu kluczową rolę w zakresie zarządzania regionalną siecią tras dla rowerów. Zarząd województwa będzie odpowiadał w szczególności za planowanie i rozwój tej sieci przez tworzenie strategii i planów jej rozwoju, a także za zapewnienie jej spójności we współpracy z organami jednostek samorządu terytorialnego. Do jego zadań będzie należało również prowadzenie narzędzi ewidencyjnych i koordynacyjnych, w tym elektronicznego rejestru tras dla rowerów oraz rejestru porozumień zawieranych pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w ich wyznaczanie i realizację. Zarząd województwa będzie odpowiadał ponadto za identyfikację tras przez nadawanie numerów trasom regionalnym oraz przypisywanie trasom lokalnym i regionalnym nazw, kolorów lub oznaczeń graficznych. W ramach monitorowania funkcjonowania sieci będzie prowadził pomiary ruchu na trasach regionalnych, a także współpracował z Polską Organizacją Turystyczną w zakresie promocji tras dla rowerów w kraju i za granicą.

Na poziomie krajowym projektowana ustawa przewiduje wyznaczenie jednego marszałka województwa odpowiedzialnego w szczególności za współpracę z ministrem właściwym do spraw transportu w zakresie wyznaczania korytarzy krajowych tras dla rowerów, koordynację działań jednostek samorządu terytorialnego oraz zarządów województw, a także za zarządzanie krajową siecią tras dla rowerów. Do jego zadań będzie należało również wspieranie organów JST w zakresie tworzenia i zarządzania trasami oraz współpraca z organizacjami międzynarodowymi. Ponadto marszałek będzie sporządzał coroczny raport o trasach dla rowerów, obejmujący wykaz tras regionalnych i krajowych, który będzie przekazywany ministrowi właściwemu do spraw transportu i będzie stanowił podstawę monitorowania rozwoju sieci w skali kraju.

Co ważne, projekt ustawy nie przewiduje odrębnego, sformalizowanego trybu wyboru marszałka województwa pełniącego funkcję koordynatora krajowego systemu tras dla rowerów. Funkcja ta będzie powierzana marszałkowi wyznaczonemu przez ogólnopolską organizację reprezentującą samorządy województw, tj. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej, działającą w oparciu o mechanizmy współpracy funkcjonujące w ramach Konwentu Marszałków Województw RP. Konwent ten stanowi forum współdziałania wszystkich marszałków województw i działa w oparciu o zasadę rotacyjnej prezydencji, zgodnie z którą przewodnictwo obejmują kolejno marszałkowie poszczególnych województw na określony czas. W praktyce oznacza to, że funkcję marszałka koordynującego będzie pełnił marszałek przewodniczący Konwentowi Marszałków Województw RP albo marszałek wskazany w drodze uzgodnienia w ramach tego gremium, co zapewnia reprezentatywność wszystkich regionów oraz oparcie wyboru na istniejących, uzgodnionych zasadach współpracy samorządowej.

Projekt ustawy zawiera również delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego korytarze krajowych tras dla rowerów i zasady oznaczania i numerowania tras dla rowerów.

Odpowiadając na wnioski samorządów, projekt ustawy wprowadza odrębny, kompleksowy i przyspieszony tryb przygotowania oraz realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego, który stanowi alternatywę wobec ogólnych procedur planistyczno-budowlanych. Projekt ustawy zmierza do stworzenia spójnych ram prawnych umożliwiających sprawną lokalizację, nabywanie nieruchomości, realizację robót budowlanych oraz oddawanie do użytkowania dróg rowerowych tworzących trasy dla rowerów o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony interesów osób trzecich.

Projekt rozróżnia zatem wyznaczanie tras dla rowerów od realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych. Wyznaczenie trasy dla rowerów ma charakter organizacyjny i polega na objęciu istniejących lub planowanych elementów infrastruktury jednym spójnym ciągiem komunikacyjnym. Nie powoduje ono zmiany statusu prawnego infrastruktury ani zasad

zarządzania poszczególnymi drogami. Natomiast szczególne rozwiązania proceduralne przewidziane w projektowanej ustawie odnoszą się wyłącznie do przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych, dla których obowiązujące przepisy nie przewidują odrębnych, kompleksowych regulacji.

Rozwiązania zaproponowane w projekcie bazują na rozwiązaniach stosowanych w odniesieniu do inwestycji drogowych, przede wszystkim wynikających z ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 311), jednak nie są z nimi tożsame i zostały dostosowane do specyfiki infrastruktury rowerowej, np. przez wprowadzenie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej jako podstawowego instrumentu szczególnego trybu przygotowania inwestycji.

Inwestycje w zakresie dróg rowerowych będą mogły być realizowane alternatywnie: na podstawie przepisów ogólnych (ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2026 r. poz. 538, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, z późn. zm.)) albo w trybie szczególnym określonym w projektowanej ustawie, co zapewni inwestorowi elastyczność wyboru ścieżki przygotowania inwestycji.

W trybie szczególnym kluczowym elementem procesu inwestycyjnego będzie decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej, wydawana – w zależności od kategorii trasy – przez wojewodę (dla dróg rowerowych tworzących trasy krajowe i regionalne) albo starostę wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej (dla dróg rowerowych tworzących trasy lokalne). W przypadku inwestycji przekraczających granice jednostek administracyjnych właściwy będzie organ, na którego obszarze znajduje się największa część inwestycji.

Projekt ustawy przewiduje konieczność załączania opinii właściwych organów (m.in. w zakresie ochrony środowiska, dziedzictwa kulturowego, obronności, gospodarki leśnej czy infrastruktury transportowej), jednak opinie te będą wydawane w terminie 30 dni, a ich brak będzie traktowany jako brak zastrzeżeń, co ograniczy ryzyko przewlekłości postępowań. Jednocześnie opinie zastąpią odrębne uzgodnienia i decyzje wymagane na podstawie innych przepisów.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej będzie miała charakter zintegrowany i będzie rozstrzygała w jednym akcie administracyjnym kluczowe kwestie związane z realizacją inwestycji, w szczególności:

- ustalenie przebiegu inwestycji i linii rozgraniczających teren,
- zatwierdzenie podziałów nieruchomości,
- określenie nieruchomości przejmowanych na rzecz jednostki samorządu terytorialnego,
- ustanowienie ograniczeń w sposobie korzystania z nieruchomości,
- określenie warunków realizacji inwestycji, w tym powiązań z inną infrastrukturą oraz wymogów środowiskowych i konserwatorskich.

Decyzja ta będzie wywoływać bezpośrednie skutki w sferze prawa własności – z dniem jej ostateczności nieruchomości Skarbu Państwa lub innych jednostek samorządu terytorialnego przeznaczone pod inwestycję będą przechodzić z mocy prawa na własność właściwej jednostki samorządu terytorialnego (z wyjątkiem nieruchomości Skarbu Państwa zajętych pod wały przeciwpowodziowe), a podziały nieruchomości zatwierdzone w decyzji staną się podstawą wpisów w księgach wieczystych i ewidencji gruntów. Jednocześnie decyzja będzie stanowić podstawę do ustalenia odszkodowania dla dotychczasowych właścicieli.

Projekt przewiduje również szczególne rozwiązania proceduralne mające na celu przyspieszenie procesu inwestycyjnego, w tym:

- uproszczony tryb zawiadamiania stron, w tym przez obwieszczenia, również w przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym,
- wstrzymanie możliwości prowadzenia innych postępowań budowlanych na nieruchomościach objętych inwestycją,
- określenie maksymalnego terminu wydania decyzji (60 dni) wraz z sankcją finansową za jego przekroczenie,
- ograniczenie możliwości skutecznego podważenia decyzji do jej części, co zapobiega blokowaniu całych inwestycji.

W zakresie nabywania nieruchomości projekt ustawy przewiduje zarówno mechanizm nabycia z mocy prawa na podstawie decyzji lokalizacyjnej – w odniesieniu do gruntów Skarbu Państwa i JST, z wyjątkiem nieruchomości Skarbu Państwa zajętych pod wały przeciwpowodziowe, jak i możliwość nabywania nieruchomości w drodze umowy lub, w przypadku braku porozumienia, w drodze wywłaszczenia – w odniesieniu do gruntów prywatnych. Wprowadzono również możliwość niezwłocznego zajęcia nieruchomości na potrzeby realizacji inwestycji oraz wygaśnięcia istniejących praw rzeczowych.

W przypadku nieruchomości przejmowanych z mocy prawa lub w drodze wywłaszczenia dotychczasowym właścicielom, użytkownikom wieczystym oraz osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe, będzie przysługiwało odszkodowanie ustalane w drodze decyzji administracyjnej. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania, będą miały co do zasady zastosowanie odpowiednio przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2026 r. poz. 399, z późn. zm.). Wysokość odszkodowania będzie określana według stanu nieruchomości na dzień wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej oraz według jej wartości rynkowej na dzień wydania decyzji ustalającej odszkodowanie, zgodnie z zasadami wynikającymi z ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

Uzupełniając projekt wprowadza rozwiązania szczególne w zakresie realizacji inwestycji, w tym możliwość nieodpłatnego zajęcia terenów wód, dróg publicznych i infrastruktury kolejowej, uproszczenia w zakresie gospodarki gruntami rolnymi i leśnymi oraz skrócony termin uzyskiwania zgód wodnoprawnych.

W odniesieniu do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej nie będą stosowane przepisy o ochronie gruntów rolnych i leśnych, co eliminuje konieczność uzyskiwania odrębnych zgód na zmianę ich

przeznaczenia. Ponadto usuwanie drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją co do zasady nie będzie wymagało uzyskania zezwoleń ani ponoszenia opłat, z wyjątkiem nieruchomości wpisanych do rejestru zabytków.

Projekt przewiduje również uproszczenia w zakresie uzyskiwania zgód wodnoprawnych – właściwy organ będzie zobowiązany do ich wydania w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wniosku, co przyczynia się do skrócenia czasu realizacji inwestycji. Dodatkowo projekt wyłącza obowiązek wykazywania zgodności inwestycji z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego albo decyzjami lokalizacyjnymi oraz przedkładania związanych z nimi dokumentów, ponieważ o lokalizacji drogi rowerowej rozstrzyga decyzja wydawana na podstawie projektowanej ustawy. Uproszczone również ustalanie siedzib i adresów właścicieli nieruchomości znajdujących się w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych urządzeń wodnych przez przyjęcie danych wynikających z katastru nieruchomości. Rozwiązania te ograniczą liczbę wymaganych dokumentów i usprawnią prowadzenie postępowań, nie znosząc obowiązku uzyskania wymaganej zgody wodnoprawnej ani nie ograniczając zakresu merytorycznej oceny inwestycji.

Dodatkowo wprowadzono możliwość nieodpłatnego zajęcia terenów wód płynących, dróg publicznych oraz linii kolejowych na potrzeby realizacji inwestycji, na podstawie uzgodnionych porozumień, co ogranicza koszty oraz upraszcza proces uzgodnień.

Projekt ustawy wprowadza ponadto rozwiązania ograniczające możliwość podważania decyzji administracyjnych po rozpoczęciu realizacji inwestycji, przez zastosowanie terminów prekluzyjnych oraz ograniczenie zakresu rozstrzygnięć sądów administracyjnych. W szczególności przewiduje się, brak możliwości stwierdzenia nieważności ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę drogi rowerowej, jeżeli od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, upłynie 60 dni, a inwestor rozpocznie roboty budowlane. Po upływie tego terminu sąd administracyjny, w przypadku uwzględnienia skargi, będzie mógł jedynie stwierdzić naruszenie prawa, bez możliwości uchylenia decyzji. Dodatkowo, w postępowaniu odwoławczym oraz przed sądem administracyjnym nie będzie dopuszczalne uchylenie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej w całości ani stwierdzenie jej nieważności, jeżeli wada będzie dotyczyła jedynie części rozstrzygnięcia (np. pojedynczego odcinka trasy lub nieruchomości). W takim przypadku rozstrzygnięcie będzie ograniczone wyłącznie do wadliwej części decyzji, co zapobiegnie blokowaniu całej inwestycji. Przyjęte rozwiązania w tym zakresie są wzorowane na regulacjach dotyczących decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), gdzie również wprowadzono mechanizmy ograniczające możliwość destabilizacji procesu inwestycyjnego na zaawansowanym etapie realizacji inwestycji. Celem tych regulacji jest zapewnienie pewności prawnej inwestora oraz ochrona interesu publicznego przez ograniczenie ryzyka wstrzymania inwestycji na skutek wieloletnich postępowań sądowych. Jednocześnie należy podkreślić, że wprowadzone ograniczenia nie pozbawiają stron prawa do sądu ani możliwości kwestionowania decyzji, lecz wprowadzają proporcjonalne ograniczenia w zakresie skutków tych rozstrzygnięć, szczególnie w sytuacji, gdy inwestycja została już rozpoczęta.

W rezultacie wprowadzony mechanizm znacząco upraszcza i przyspiesza proces przygotowania inwestycji w porównaniu do obecnego stanu prawnego, w którym konieczne jest prowadzenie wielu odrębnych postępowań administracyjnych, a kwestie lokalizacyjne, własnościowe i inwestycyjne nie są rozstrzygane w sposób zintegrowany.

Całość zaproponowanych środków realizacji zmierza do stworzenia efektywnego, przewidywalnego i odpornego na nadmierne opóźnienia mechanizmu realizacji infrastruktury dla rowerów, traktowanej jako istotny element systemu transportowego i polityki zrównoważonej mobilności, przy zachowaniu standardów ochrony prawnej i finansowej podmiotów, których interesy są dotknięte realizacją tych inwestycji.

Podsumowując, w projekcie ustawy ujęto następujące rekomendowane rozwiązania problemów i narzędzia interwencji:

- 1) wprowadzenie jednolitych ram prawnych dla tras dla rowerów – projekt ustawy rekomenduje wyodrębnienie tras dla rowerów jako samodzielnego elementu systemu transportowego przez ich definicję, kategoryzację (lokalne, regionalne, krajowe) oraz powiązanie w sieci. Narzędziem interwencji jest ustawa sektorowa, która porządkuje rozproszone regulacje i tworzy podstawę prawną do planowania tras dla rowerów w skali ponadlokalnej. Oczekiwanym efektem jest spójność i ciągłość sieci tras dla rowerów oraz eliminacja fragmentarycznego podejścia do infrastruktury dla rowerów;
- 2) jasny podział kompetencji i odpowiedzialności pomiędzy poziomami administracji samorządowej i rządowej – rekomenduje się jednoznaczne przypisanie zadań gminom, powiatom, województwom oraz marszałkowi koordynującemu sieć krajową. Narzędziem interwencji są przepisy określające organy właściwe do wyznaczania tras dla rowerów, zawierania porozumień i prowadzenia rejestrów. Efektem ma być poprawa koordynacji działań, zmniejszenie sporów kompetencyjnych oraz większa przewidywalność procesów decyzyjnych;
- 3) elastyczne włączanie istniejącej infrastruktury do tras dla rowerów – projekt ustawy rekomenduje wykorzystanie mechanizmu porozumień z zarządcami dróg publicznych, dróg wewnętrznych i właścicielami terenów. Pozwala to włączać istniejące odcinki do tras dla rowerów bez zmiany ich statusu prawnego. Oczekiwanym efektem jest szybsze tworzenie ciągów tras dla rowerów przy ograniczonych kosztach inwestycyjnych;
- 4) wzmocnienie planowania i koordynacji na poziomie regionalnym i krajowym – rekomenduje się powierzenie zarządom województw prowadzenia rejestrów tras dla rowerów, nadawania numerów i oznaczeń oraz opracowywania strategii regionalnych, przy jednoczesnej koordynacji krajowej przez marszałka województwa wyznaczonego przez samorządy. Narzędziami są elektroniczne rejestry i obowiązki sprawozdawcze. Efektem ma być spójność oznakowania, lepsza identyfikowalność tras dla rowerów oraz możliwość systemowego monitorowania ich rozwoju;
- 5) uproszczenie i przyspieszenie procedur inwestycyjnych – projekt ustawy rekomenduje wprowadzenie szczególnej

decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej, która zastępuje szereg odrębnych uzgodnień i decyzji. Narzędziem interwencji są zintegrowane procedury administracyjne z terminami maksymalnymi i sankcjami za opóźnienia. Oczekiwanym efektem jest skrócenie czasu przygotowania inwestycji oraz zmniejszenie ryzyka proceduralnego;

- 6) zapewnienie skutecznego pozyskiwania gruntów pod drogi rowerowe – rekomenduje się zastosowanie mechanizmów przejmowania nieruchomości Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego z mocy prawa, z wyjątkiem nieruchomości Skarbu Państwa zajętych pod wały przeciwpowodziowe, wraz z gwarancją odszkodowania. W odniesieniu do gruntów prywatnych projekt opiera się na zasadzie nabywania gruntów przede wszystkim w drodze umów (tj. zastosowanie znajdują przepisy Działu III ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami), przy jednoczesnym wprowadzeniu szczególnych rozwiązań wyłączeniowych na wypadek braku porozumienia z właścicielami. Efektem ma być usunięcie barier własnościowych i możliwość realizacji tras dla rowerów o ciągłym przebiegu;
- 7) stabilizacja procesu realizacji i ochrona inwestycji przed paraliżem prawnym – projektowana ustawa rekomenduje ograniczenie możliwości podważania decyzji lokalizacyjnych i pozwoleń na budowę po rozpoczęciu robót. Narzędziem interwencji są terminy prekluzyjne i ograniczenie zakresu rozstrzygnięć sądowych. Oczekiwanym efektem jest większa pewność prawna inwestorów publicznych i ochrona interesu publicznego;
- 8) ułatwienia w realizacji inwestycji na terenach szczególnych – rekomenduje się uproszczenia w zakresie zgód wodnoprawnych, zajmowania terenów kolejowych, leśnych i rolnych oraz usuwania drzew i krzewów. Narzędziami są skrócone terminy, wyłączenia niektórych obowiązków i obowiązek współpracy instytucji publicznych. Efektem ma być zmniejszenie barier formalnych przy zachowaniu podstawowych standardów ochrony środowiska i bezpieczeństwa;
- 9) zapewnienie finansowej odpowiedzialności i przewidywalności – projekt rekomenduje jednoznaczne przypisanie kosztów nabycia nieruchomości i odszkodowań do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Narzędziem są przepisy finansowe projektowanej ustawy. Oczekiwanym efektem jest przejrzystość finansowania oraz lepsze planowanie wydatków inwestycyjnych.

Wprowadzenie projektowanych przepisów może wiązać się z koniecznością aktualizacji części istniejących dokumentów planistycznych dotyczących rozwoju tras dla rowerów, w szczególności na poziomie województw. Dotyczy to przede wszystkim dokumentów, w których przyjęto odmienne klasyfikacje tras, inne standardy ich oznakowania lub przebiegu, a także tych, które nie uwzględniają nowego podziału na trasy lokalne, regionalne i krajowe. W praktyce aktualizacja będzie miała charakter dostosowawczy i polegać będzie na uporządkowaniu istniejących sieci tras oraz ich przyporządkowaniu do kategorii określonych w projektowanej ustawie. Należy jednak podkreślić, że projekt nie nakłada obowiązku opracowania nowych dokumentów planistycznych, a zakres ewentualnych zmian będzie zależał od stopnia zaawansowania prac planistycznych w poszczególnych województwach oraz przyjętych dotychczas rozwiązań. Rola ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie będzie ograniczona, a wydając rozporządzenie będzie on w maksymalnym stopniu bazował na istniejących rozwiązaniach oraz dorobku samorządów województw, w tym wypracowanych standardach i koncepcjach sieci tras, co pozwoli na zapewnienie ciągłości prowadzonych działań oraz minimalizację skutków wejścia w życie nowych przepisów.

Podsumowując, środki realizacji przyjęte w projekcie ustawy mają przede wszystkim charakter organizacyjny, koordynacyjny i informacyjny. Projektowana ustawa nie wprowadza nowych obowiązków inwestycyjnych ani nie zmienia zasad zarządzania drogami określonych w odrębnych przepisach, lecz tworzy ramy prawne umożliwiające jednostkom samorządu terytorialnego efektywne planowanie, realizację i utrzymanie tras dla rowerów oraz spójne rozwijanie ich sieci w skali całego kraju. Projekt ustawy należy zatem traktować jako odpowiedź na wnioski jednostek samorządu terytorialnego, którego celem nie jest nakładanie na nie nowych obowiązków prawnych i organizacyjnych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zdiagnozowane problemy (brak spójnych ram prawnych, trudności proceduralne przy realizacji tras dla rowerów poza drogami publicznymi, brak koordynacji, fragmentacja inwestycji) nie są charakterystyczne tylko dla Polski. Wiele krajów europejskich zmagają się z podobnymi problemami, ale są też takie, które wdrożyły odpowiednie rozwiązania prawne w przeszłości i mają doświadczenia z ich funkcjonowania. Trudno wskazać jedno rozwiązanie, w praktyce stosuje się podejście holistyczne polegające na:

- a) opracowywaniu ram strategicznych i standardów planowania, obejmujących politykę rowerową z celami, wskaźnikami i narzędziami implementacji (np. Holandia, Dania),
- b) koordynacji między poziomami administracji przez dokumenty strategiczne i procedury planistyczne (np. plany rowerowe miast i regionów),
- c) tworzeniu dedykowanych instrumentów organizacyjnych i finansowych, wspierających tworzenie sieci tras dla rowerów i umożliwiające ich integrację w system transportowy,
- d) monitorowaniu i ocenie efektów (np. raportowanie cykliczne, obserwacje udziałów w ruchu, analizowanie trendów).

Te praktyki pokazują, że skuteczne rozwiązanie problemów infrastrukturalnych to nie tylko budowa infrastruktury dedykowanej rowerzystom, ale przede wszystkim systemowe ramy prawne, instytucjonalne i planistyczne, które projekt ustawy stara się wprowadzić.

Przykładowo, we Francji funkcjonuje prawnie uregulowany schemat tras dla rowerów, składający się z *véloroutes* (szlaków rowerowych) i *voies vertes* (zielonych tras), który został wprowadzony i rozwijany na podstawie krajowych aktów

prawnych. Schemat ten został zainicjowany już w 1998 r. w postaci Schematu Narodowych *Véloroutes* oraz *Voies Vertes* i był następnie wdrażany etapami, z aktualizacjami w kolejnych latach. Dokument ten został ujęty w krajowej legislacji przez ustawę z dnia 24 grudnia 2019 r. o wytycznych dotyczących mobilności (*Loi d'Orientation des Mobilités – LOM*). W jego ramach określa się cele dotyczące budowy spójnej sieci tras dla rowerów, ich integracji z trasami międzynarodowymi (*EuroVelo*) oraz koordynacji na szczeblu regionalnym i lokalnym. Trasy te mają zapewnić ciągłość i bezpieczeństwo ruchu rowerowego zarówno w kontekście transportu codziennego, jak i turystyki rowerowej.

Z kolei, w Niemczech kwestie strategiczne dotyczące tworzenia tras i infrastruktury dla rowerów są ujęte w Krajowym Planie Rowerowym (*Nationaler Radverkehrsplan*), który posiada moc prawną w kontekście polityki państwa i ma odzwierciedlenie w prawie krajowym oraz kodeksie drogowym (*Straßenverkehrs-Ordnung*) oraz w planowaniu przestrzennym. Plan ten działa jako instrument strategiczny, który m.in. integruje rower jako element transportu w ustawach o drogach oraz prawie planistycznym, precyzuje obowiązki dla władz federalnych, krajowych i lokalnych w zakresie planowania sieci tras, standardów bezpieczeństwa, wspierania rozwoju *Radschnellwege* (ekspresowych tras dla rowerów) oraz ich wpisania do dokumentów planistycznych. Plan ten również zakotwicza potrzebę synchronizacji prawa o ruchu drogowym, planowaniu przestrzennym i standardach technicznych, aby rower mógł być traktowany priorytetowo w projektowaniu infrastruktury drogowej.

Natomiast w Holandii nie istnieje jedna odrębna ustawa o trasach dla rowerów, ale ramy prawne są rozproszone i silnie zintegrowane z krajowym prawem drogowym, planistycznym i bezpieczeństwa ruchu, co w praktyce tworzy spójny system prawny dla tras dla rowerów. Holenderskie prawo od dawna przewiduje preferencje dla ruchu rowerów w planowaniu infrastruktury dróg publicznych i lokalnych planach zagospodarowania przestrzennego, obowiązki organów lokalnych do zapewnienia infrastruktury dla rowerów (drogi i pasy ruchu dla rowerów, organizacja ruchu) w projektowaniu dróg oraz integrację infrastruktury dla rowerów z polityką mobilności i planami transportowymi na szczeblu państwowym. Takie podejście jest wspierane przez holenderskie kodeksy i akty wykonawcze prawa drogi, które zapewniają, że drogi dla rowerów są włączone do systemu dróg jako odrębne elementy. W efekcie Holandia posiada jedną z najbardziej rozbudowanych sieci tras dla rowerów na świecie, które wynikają z ujęcia tych spraw w prawie drogowym, planowaniu przestrzennym i budżetowaniu inwestycji.

W każdym z tych krajów prawo nie tylko reguluje zasady ruchu rowerów, ale także tworzenie i planowanie tras dla rowerów w sposób strategiczny i operacyjny.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
minister właściwy do spraw transportu	1	-	Wydanie rozporządzenia dotyczącego korytarzy krajowych tras dla rowerów i oznaczeń tras dla rowerów (w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw turystyki) oraz publikacja raportu o trasach dla rowerów.
minister właściwy do spraw kultury fizycznej oraz turystyki	1	-	Współuczestniczenie w wydaniu rozporządzenia dotyczącego korytarzy krajowych tras dla rowerów i oznaczeń tras dla rowerów (w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu).
minister właściwy do spraw budownictwa planowania i zagospodarowania przestrzennego	1	-	Rozpatrywanie odwołań od decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej wydanych przez wojewodów.
jednostki samorządu terytorialnego (organy wykonawcze)	2809, w tym: 16 województw, 314 powiatów, 2479 gmin (302 miejskich, w tym 66 miast na prawach powiatu, 724 miejsko-wiejskich oraz 1453 wiejskich)	MSWiA	Wyznaczanie tras dla rowerów, zawieranie porozumień z zarządcami dróg i zarządcami lub właścicielami terenów, współpraca między JST, udział w zarządzaniu sieciami tras dla rowerów, realizacja inwestycji związanych z drogami rowerowymi.
zarządy województw	16	MSWiA	Zarządzanie regionalnymi sieciami tras dla rowerów, w tym prowadzenie rejestrów, nadawanie numerów i koordynację działań JST.
marszałek województwa pełniący funkcję koordynacyjną	1	ZW RP	Rola koordynacyjna w zakresie krajowej sieci tras dla rowerów oraz sporządzanie raportów informacyjnych dotyczących regionalnych i krajowych tras dla rowerów.

zarządcy dróg publicznych	2810, w tym: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, 16 zarządów województw, 314 zarządów powiatów, 2413 wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast, 66 prezydentów miast na prawach powiatu	-	Współpraca z organami JST w zakresie włączania odcinków dróg publicznych do tras dla rowerów oraz ich utrzymanie.
zarządcy i właściciele terenów, na których zlokalizowane są drogi rowerowe lub inne drogi wewnętrzne	(brak danych)	-	Współpraca z organami JST w zakresie włączania odcinków dróg rowerowych lub dróg wewnętrznych niebędących drogami rowerowymi do tras dla rowerów oraz ich utrzymanie.
wojewodowie	16	MSWiA	Wydawanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej tworzącej trasę krajową lub regionalną. Rozpatrywanie odwołań od decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej wydanych przez starostów.
starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu	380	MSWiA	Wydawanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej tworzącej trasę lokalną.
właściwe organy Wód Polskich	(brak danych)	-	Udzielanie zgód wodnoprawnych wymaganych w związku z realizacją inwestycji w zakresie dróg rowerowych w terminie określonym w projektowanej ustawie.
podmioty sprawujące zarząd nad gruntami Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego, właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczysti oraz osoby, którym przysługują inne prawa rzeczowe	(brak danych)	-	Przeznaczenie gruntów na cele realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych za odszkodowaniem.
projektanci i wykonawcy dróg rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej	(brak danych)	-	Uporządkowanie zasad wyznaczania i zarządzania trasami dla rowerów oraz zwiększenie przejrzystości planów rozwoju sieci tras dla rowerów. Sprzyjanie stabilniejszemu planowaniu inwestycji i większej przewidywalności portfela zamówień w dłuższej perspektywie, w przypadku dobrowolnego podejmowania inwestycji przez samorządy.
uczestnicy ruchu drogowego	(brak danych)	-	Zwiększenie spójności, czytelności i dostępności informacji o trasach dla rowerów. Rozwój infrastruktury dla rowerów.
przedsiębiorcy (branża turystyczna, usługowa, okołorowerowa)	(brak danych)	-	Sprzyjanie rozwojowi usług i turystyki rowerowej, zwiększenie zapotrzebowania na rowery.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Założenia do projektu ustawy były omawiane i pre-konsultowane z przedstawicielami wybranych samorządów miast i województw, w tym zarządów dróg wojewódzkich, a także Polskiej Federacji Rowerowej. Zostały one również zaprezentowane na spotkaniu Zespołu Koordynatorów ds. Mobilności Rowerowej Związku Województw RP w dniu 15 października 2025 r. w Łodzi.

W ramach konsultacji projekt ustawy, z 21-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Polska Federacja Rowerowa;

- 2) Polska Unia Mobilności Aktywnej;
- 3) Polskie Stowarzyszenie Rowerowe;
- 4) Unia Metropolii Polskich;
- 5) Unia Miasteczek Polskich;
- 6) Związek Gmin Wiejskich RP;
- 7) Związek Miast Polskich;
- 8) Związek Powiatów Polskich;
- 9) Związek Województw RP;
- 10) Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych;
- 11) 16 wojewodów;
- 12) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 13) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 14) Polski Kongres Drogowy;
- 15) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 16) Polski Związek Pracodawców Budownictwa (PZPB);
- 17) Związek Ogólnopolskie Projektantów i Inżynierów;
- 18) Zespół Doradców Gospodarczych TOR;
- 19) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 20) PKP S.A.;
- 21) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	<i>Łącznie (0-10)</i>
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Projekt ustawy nie powoduje zwiększenia wydatków ani zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów. Realizacja zadań przewidzianych w projekcie ustawy będzie następowała w ramach dotychczasowych środków pozostających w dyspozycji właściwych podmiotów.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt ustawy o trasach dla rowerów nie powoduje zwiększenia wydatków sektora finansów publicznych, w szczególności nie nakłada na jednostki samorządu terytorialnego nowych, obligatoryjnych obciążeń finansowych. Projektowana ustawa ma charakter ramowy, porządkujący i koordynacyjny, a jej stosowanie zostało oparte na zasadzie dobrowolności działań po stronie samorządów. Rozdział pierwszy wprowadza definicje legalne, klasyfikację tras dla rowerów oraz określa podział kompetencji pomiędzy organy JST i administrację wojewódzką. Przepisy te nie wiążą się z wydatkami finansowymi, nie tworzą obowiązku realizacji inwestycji ani sporządzania nowych dokumentów planistycznych o charakterze obligatoryjnym. Mają one charakter organizacyjny i normatywny, porządkujący istniejące pojęcia i praktyki, bez wpływu na budżety JST. Rozdział drugi, dotyczy kształtowania tras dla rowerów oraz zarządzania sieciami tras dla rowerów, a nie ich budowy czy finansowania. Reguluje on przede wszystkim: kompetencje organów JST											

w zakresie wyznaczania tras dla rowerów, zasady współpracy pomiędzy JST, zarządcami dróg i zarządcami lub właścicielami terenów, prowadzenie rejestrów tras dla rowerów i rejestrów porozumień oraz koordynację działań na poziomie wojewódzkim i krajowym. Wszystkie te działania mogą być realizowane w ramach już istniejących struktur organizacyjnych urzędów oraz bieżących zadań administracyjnych. Projektowana ustawa nie nakłada obowiązku tworzenia nowych jednostek organizacyjnych, nie wprowadza etatów, opłat ani obowiązkowych nakładów finansowych. Prowadzenie rejestrów czy współpraca międzyinstytucjonalna mieści się w kategoriach zadań już realizowanych przez zarządy województw; są to standardowe zadania administracji samorządowej i nie generują one istotnych kosztów budżetowych.

Rozdział trzeci ma charakter techniczno-proceduralny i porządkujący. Reguluje kwestie związane z uzgodnieniami, decyzjami administracyjnymi oraz relacjami pomiędzy podmiotami publicznymi, nie wprowadzając nowych opłat, danin ani obowiązków finansowych. Przepisy te mają na celu uproszczenie i skrócenie procedur, co w praktyce może nawet prowadzić do ograniczenia kosztów administracyjnych po stronie JST, zamiast ich zwiększenia.

Podsumowując, wszystkie trzy rozdziały projektu ustawy nie wprowadzają nowych źródeł finansowania ani nowych obowiązków finansowych.

Należy przy tym wskazać, że mimo braku ustawowego obowiązku uczestnictwa jednostek samorządu terytorialnego w systemie tras dla rowerów, projektowane rozwiązania mogą w praktyce generować tzw. „presję systemową” na udział w tym systemie, wynikającą z potrzeby zapewnienia ciągłości i spójności sieci tras na poziomie regionalnym i krajowym. Presja ta ma jednak charakter funkcjonalny, a nie normatywny, i nie wynika z nałożenia obowiązku ustawowego, lecz z uwarunkowań planistycznych, transportowych i społecznych. Zakres zadań realizowanych przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego będzie zróżnicowany i bezpośrednio uzależniony od ich decyzji dotyczących wyznaczania tras dla rowerów oraz przystępowania do porozumień, o których mowa w projekcie ustawy. W praktyce oznacza to, że część jednostek może ograniczyć swoje działania do włączenia istniejącej infrastruktury do systemu tras dla rowerów oraz prowadzenia podstawowej ewidencji, podczas gdy inne będą realizować bardziej zaawansowane działania planistyczne i inwestycyjne. W związku z powyższym nie jest możliwe przedstawienie jednolitego, ilościowego oszacowania kosztów dla wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ skala potencjalnych obciążeń będzie zależna od indywidualnych decyzji tych jednostek oraz lokalnych uwarunkowań. Jednocześnie należy podkreślić, że projekt ustawy nie nakłada obowiązku realizacji inwestycji ani nie określa minimalnego zakresu działań, co pozwala jednostkom samorządu terytorialnego dostosować poziom zaangażowania do posiadanych zasobów finansowych i organizacyjnych.

Wprowadzenie obowiązków w zakresie opracowywania strategii i planów dotyczących regionalnej sieci tras dla rowerów, prowadzenia elektronicznych rejestrów tras i porozumień, nadawania numerów i oznaczeń tras oraz gromadzenia danych o ruchu rowerowym może wiązać się z ograniczonym wzrostem nakładów pracy po stronie samorządów województw. Należy jednak podkreślić, że działania te w przeważającej części są już obecnie realizowane przez samorządy województw w ramach istniejących kompetencji w zakresie planowania rozwoju regionalnego, transportu oraz turystyki, a projekt ustawy ma przede wszystkim charakter porządkujący i standaryzujący. Szacuje się, że ewentualne dodatkowe obciążenia będą miały charakter organizacyjny i będą polegały głównie na ujednoliceniu oraz cyfryzacji już prowadzonych ewidencji, a także na systematyzacji działań planistycznych. W praktyce mogą one oznaczać konieczność zaangażowania w niewielkim zakresie zasobów kadrowych urzędów marszałkowskich (np. 0,5–1 etatu w przeliczeniu na województwo), przy czym w większości przypadków zadania te będą realizowane przez przesunięcia wewnętrzne lub wykorzystanie istniejących struktur organizacyjnych.

W odniesieniu do marszałka województwa pełniącego funkcję koordynacyjną na poziomie krajowym, dodatkowe obowiązki będą obejmowały przede wszystkim agregację danych przekazywanych przez zarządy województw oraz przygotowanie corocznego raportu o trasach dla rowerów. Zakres tych działań odpowiada czynnościom analityczno-sprawozdawczym realizowanym obecnie w ramach współpracy międzyregionalnej, w związku z czym ich realizacja nie będzie wymagała tworzenia nowych struktur organizacyjnych ani istotnego zwiększenia zatrudnienia.

W konsekwencji przewiduje się, że wpływ projektowanej regulacji na sektor finansów publicznych w części dotyczącej samorządów województw będzie miał charakter nieistotny i ograniczy się do niewielkich kosztów operacyjnych związanych z organizacją i standaryzacją danych.

Projekt ustawy może jednak wiązać się ze zwiększeniem zakresu zadań po stronie organów administracji rządowej, w szczególności wojewodów oraz ministra właściwego do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego, a także starostów wykonujących

przedsiębiorstw	o znaczeniu lokalnym i regionalnym oraz zwiększenie dostępności przestrzennej obszarów zurbanizowanych i turystycznych. Rozwój spójnej i przewidywalnej sieci tras dla rowerów sprzyja wzrostowi atrakcyjności inwestycyjnej gmin i regionów, w szczególności w sektorach usług, turystyki, rekreacji oraz gospodarki czasu wolnego. Wprowadzenie jednolitej procedury lokalizacyjnej i inwestycyjnej ogranicza ryzyko regulacyjne oraz skraca czas realizacji inwestycji, co pośrednio poprawia warunki prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców działających w otoczeniu infrastruktury dla rowerów, w tym w branżach budowlanej, projektowej, geodezyjnej oraz utrzymaniowej. Projektowana ustawa nie nakłada nowych obowiązków regulacyjnych ani informacyjnych na przedsiębiorców prywatnych, a ewentualne uciążliwości związane z realizacją inwestycji mają charakter incydentalny i są kompensowane przewidywalnością procedur. Jednocześnie poprawa dostępności rowerowej sprzyja rozwojowi mikroprzedsiębiorczości lokalnej, w tym punktów usługowych, gastronomicznych i handlowych zlokalizowanych wzdłuż tras dla rowerów, oraz obniżeniu kosztów dojazdu pracowników i klientów, co w dłuższym okresie może pozytywnie wpływać na produktywność i konkurencyjność lokalnych rynków pracy.
rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt ustawy wywiera jednoznacznie pozytywny wpływ społeczny, poprawiając warunki codziennego funkcjonowania obywateli oraz gospodarstw domowych. Rozwój bezpiecznej i dostępnej infrastruktury dla rowerów zwiększa możliwości realizacji codziennych potrzeb transportowych, w tym dojazdów do pracy, szkół, placówek opieki zdrowotnej i obiektów użyteczności publicznej, co szczególnie istotne jest dla rodzin z dziećmi, osób młodych oraz seniorów. Ułatwienie realizacji tras dla rowerów poza pasami dróg publicznych sprzyja zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu, ograniczeniu konfliktów pomiędzy uczestnikami ruchu oraz poprawie komfortu użytkowania przestrzeni publicznej. W dłuższej perspektywie regulacje te mogą przyczynić się do obniżenia kosztów utrzymania gospodarstw domowych, przez zmniejszenie wydatków na transport indywidualny oraz zwiększenie dostępności tanich i niskoemisyjnych form mobilności. Projekt ustawy wspiera również realizację funkcji rodzinnych i wychowawczych, umożliwiając bezpieczne przemieszczanie się dzieci i młodzieży oraz sprzyjając aktywnemu stylowi życia. Pośrednio wpływa także na poprawę jakości zdrowia publicznego i dobrostanu mieszkańców, co przekłada się na wzrost jakości życia i integrację społeczną, zwłaszcza na obszarach o ograniczonym dostępie do transportu zbiorowego.
osoby niepełnosprawne	Projekt ustawy może wywierać pośredni, pozytywny wpływ na osoby niepełnosprawne przez rozwój spójnej i bezpiecznej infrastruktury dla rowerów, która w wielu przypadkach stanowi również dostępne ciągi komunikacyjne dla osób o ograniczonej mobilności. Trasy dla rowerów mogą być wykorzystywane m.in. przez osoby korzystające z rowerów rehabilitacyjnych, trójkołowych lub innych urządzeń wspomagających mobilność. Projekt nie wprowadza jednocześnie nowych obowiązków ani ograniczeń dla osób niepełnosprawnych.
osoby starsze	Projekt ustawy może wywierać pośredni, pozytywny wpływ na osoby starsze, przy czym regulacje nie wprowadzają wobec tej grupy żadnych obowiązków ani ograniczeń. Natomiast, rozwój bezpiecznej infrastruktury dla rowerów może zwiększać dostępność przestrzeni publicznej dla osób starszych, które coraz częściej korzystają z rowerów jako środka codziennej mobilności, w tym również z rowerów elektrycznych. Spójna sieć tras dla rowerów może ułatwić osobom starszym przemieszczanie się na krótkich i średnich dystansach, w szczególności w celach rekreacyjnych, zdrowotnych lub lokalnych podróży, takich jak dojazdy do miejsc świadczenia usług publicznych, terenów rekreacyjnych czy punktów handlowych. Jednocześnie rozwój infrastruktury dla rowerów sprzyja zwiększeniu bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu, w tym osób starszych, przez oddzielenie ruchu rowerów od ruchu innych pojazdów. Projekt ustawy może także pośrednio wspierać aktywność fizyczną osób starszych oraz ich integrację społeczną przez poprawę dostępności infrastruktury rekreacyjnej i turystycznej.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych	-

i przyjętych do obliczeń założeń	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Zmiana obciążeń regulacyjnych ma charakter umiarkowany i selektywny, a jej istotą jest raczej uporządkowanie i formalizacja już wykonywanych działań, niż wprowadzenie zasadniczo nowych, kosztownych obowiązków. Projekt ustawy wprowadza w większości fakultatywne obowiązki organizacyjne i informacyjne po stronie jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności organów wykonawczych gmin, powiatów i województw. Obciążenia te polegają przede wszystkim na możliwości formalnego wyznaczania tras dla rowerów, zawierania porozumień z zarządcami dróg i zarządcami lub właścicielami terenów oraz przekazywania kopii tych porozumień do zarządu województwa. W praktyce oznacza to usystematyzowanie współpracy, która dotychczas często funkcjonowała w sposób nieformalny lub rozproszony, bez jednolitych podstaw prawnych. Po stronie zarządów województw projekt ustawy przewiduje wykonywanie obowiązków informacyjnych i ewidencyjnych, polegających na prowadzeniu elektronicznych rejestrów porozumień oraz rejestrów tras dla rowerów, nadawaniu numerów trasom regionalnym oraz sporządzaniu i aktualizowaniu danych o przebiegu i długości tras. Dodatkowo, na wyznaczonego marszałka województwa nałożony zostaje obowiązek przygotowywania corocznego raportu o trasach dla rowerów i przekazywania go ministrowi właściwemu do spraw transportu. Są to jednak obowiązki o charakterze sprawozdawczym i koordynacyjnym, niewymagające tworzenia nowych struktur administracyjnych, gdyż mogą być realizowane przy pomocy istniejących urzędów i zarządów dróg. Wprowadzenie klasyfikacji tras dla rowerów na trasy lokalne, regionalne i krajowe będzie wiązało się z koniecznością przyporządkowania istniejącej infrastruktury do odpowiednich kategorii, przy czym zadanie to będzie realizowane przez organy jednostek samorządu terytorialnego właściwe dla danej kategorii trasy. W odniesieniu do tras lokalnych zadanie to będzie wykonywane przez wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) oraz zarządy powiatów, w odniesieniu do tras regionalnych – przez zarządy województw, natomiast w zakresie tras krajowych – przez zarządy województw we współpracy z marszałkiem województwa pełniącym funkcję koordynacyjną. Proces klasyfikacji będzie miał charakter jednorazowy i porządkujący oraz będzie oparty w dużej mierze na istniejących dokumentach planistycznych i ewidencyjnych, w tym regionalnych koncepcjach sieci tras dla rowerów oraz istniejących oznaczeniach tras turystycznych. W praktyce oznacza to, że znaczna część tras posiada już przypisane funkcje, co ogranicza zakres niezbędnych analiz. Szacuje się, że największe obciążenie organizacyjne może wystąpić na poziomie samorządów województw, które będą odpowiedzialne za przyporządkowanie tras o znaczeniu regionalnym oraz udział w wyznaczaniu tras krajowych, przy czym liczba tych tras jest ograniczona i dotyczy głównych korytarzy komunikacyjnych i turystycznych w regionie, a zadanie to jest obecnie wykonywane przez te organy, choć nie ma charakteru obligatoryjnego. W przypadku gmin i powiatów zadanie to będzie rozproszone i obejmie istniejące odcinki infrastruktury rowerowej funkcjonujące w ramach lokalnych układów transportowych. Z uwagi na fakt, że klasyfikacja nie wymaga prowadzenia odrębnych postępowań administracyjnych ani pozyskiwania nowych danych terenowych, a jedynie uporządkowania i przypisania istniejących tras do określonych kategorii, jej wpływ na obciążenie administracji należy ocenić jako nieistotny, krótkoterminowy i mieszczący się w ramach już realizowanych zadań. Zadanie to będzie mogło być realizowane w ramach istniejących struktur organizacyjnych, w szczególności przez komórki odpowiedzialne za transport, planowanie przestrzenne lub rozwój regionalny. Projektowany podział kompetencji pomiędzy jednostki samorządu terytorialnego oraz administrację na poziomie województwa będzie miał charakter porządkujący w stosunku do obecnego stanu prawnego. Obecnie znacząca część działań związanych z planowaniem tras o charakterze ponadlokalnym jest podejmowana oddolnie przez gminy i powiaty lub w ramach dobrowolnej współpracy między jednostkami, co powoduje konieczność prowadzenia licznych uzgodnień między jednostkami samorządu terytorialnego oraz powielania analiz planistycznych. Projekt ustawy wprowadza jednoznaczne przypisanie odpowiedzialności za poszczególne kategorie tras, co ograniczy zakres tych działań na poziomie lokalnym. W konsekwencji można oczekiwać zmniejszenia obciążenia po stronie gmin i powiatów w zakresie koordynacji tras o znaczeniu ponadlokalnym oraz prowadzenia uzgodnień między jednostkami, przy jednoczesnym utrzymaniu ich roli w zakresie planowania i realizacji tras lokalnych. Jednocześnie zwiększeniu ulegnie zakres zadań samorządów województw, które przejmą odpowiedzialność za planowanie i koordynację tras regionalnych oraz będą uczestniczyć w wyznaczaniu tras krajowych. W praktyce oznacza to koncentrację zadań o charakterze strategicznym i koordynacyjnym	

na poziomie województwa, co jest zgodne z jego rolą w systemie planowania rozwoju regionalnego. W zakresie zadań operacyjnych związanych z kształtowaniem tras dla rowerów, zarządzaniem sieciami tras oraz prowadzeniem rejestrów i działań koordynacyjnych, projekt ustawy wprowadza częściowo nowe obowiązki, które koncentrują się przede wszystkim na poziomie samorządu województwa. W szczególności dotyczy to prowadzenia elektronicznych rejestrów tras dla rowerów oraz rejestrów porozumień, nadawania oznaczeń trasom oraz prowadzenia pomiarów ruchu rowerowego, a także działań związanych z koordynacją regionalnych i krajowych sieci tras. W porównaniu do stanu obecnego oznacza to zwiększenie zakresu zadań o charakterze ewidencyjnym, analitycznym i koordynacyjnym po stronie zarządów województw, przy czym należy podkreślić, że część tych działań jest już obecnie realizowana w praktyce (np. w ramach systemów informacji przestrzennej lub zarządzania trasami turystycznymi), choć nie w sposób jednolity i obowiązkowy. Jednocześnie na poziomie gmin i powiatów nie przewiduje się istotnego zwiększenia zakresu obowiązków – ich rola będzie polegała przede wszystkim na przekazywaniu danych do rejestrów oraz współpracy przy wyznaczaniu tras, co w praktyce zastąpi obecne, często bardziej rozproszone i mniej sformalizowane formy współdziałania.

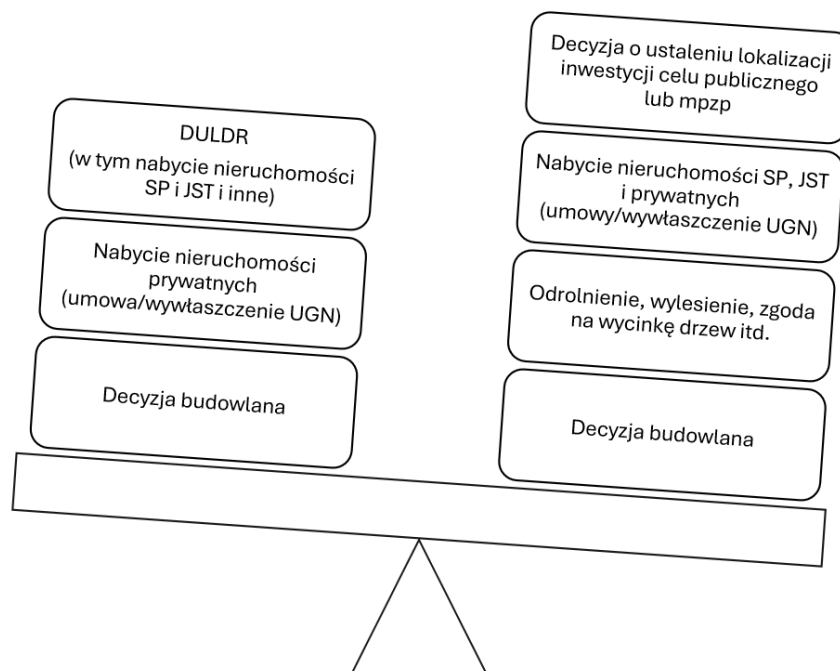
Wprowadzenie koordynacji na poziomie krajowym przez wyznaczonego marszałka województwa spowoduje natomiast ograniczenie konieczności prowadzenia wielostronnych uzgodnień pomiędzy województwami, co w praktyce oznacza zmniejszenie obciążeń organizacyjnych związanych z koordynacją tras o znaczeniu ponadregionalnym. W tym kontekście, zadania marszałka województwa pełniącego funkcję koordynatora krajowej sieci tras dla rowerów mają w istotnym zakresie charakter kontynuacji działań już obecnie realizowanych w ramach współpracy samorządów województw. W szczególności zadania związane z koordynacją przebiegu tras o znaczeniu ponadregionalnym, wymianą informacji oraz wypracowywaniem wspólnych rozwiązań są obecnie wykonywane w ramach Zespołu ds. mobilności rowerowej działającego przy Konwencie Marszałków Województw RP. W praktyce oznacza to, że projekt ustawy nie tworzy całkowicie nowych obowiązków, lecz nadaje istniejącym działaniom bardziej sformalizowany charakter oraz wyposaża je w podstawę prawną.

W rezultacie projektowany podział kompetencji prowadzi do zmniejszenia rozproszenia zadań i bardziej efektywnego ich rozłożenia pomiędzy poszczególne szczeble administracji, przy jednoczesnym umiarkowanym zwiększeniu obciążenia na poziomie województwa oraz ograniczeniu obciążeń koordynacyjnych na poziomie lokalnym.

Jak wskazano powyżej, projekt ustawy wprowadza szczególny tryb przygotowania inwestycji w zakresie dróg rowerowych, który upraszcza i częściowo integruje obecnie rozproszone procedury administracyjne. Poniżej przedstawiono porównanie przebiegu procesu inwestycyjnego w stanie obecnym oraz po wprowadzeniu projektowanych rozwiązań.

Tryb uproszczony

Tryb standardowy



Objaśnienie skrótów

DULDR – decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej

SP – skarb państwa

JST – jednostki samorządu terytorialnego

mpzp – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

UGN – ustawa o gospodarce nieruchomościami

Decyzja budowlana – pozwolenie na budowę lub zgłoszenie wykonywania robót budowlanych

Realizacja „samodzielnej” drogi rowerowej poza pasem drogowym: stan obecny (1) i stan po wprowadzeniu projektowanych przepisów (2)

(1) Stan obecny – tryb standardowy (brak regulacji szczególnej)

Realizacja drogi rowerowej wymaga przeprowadzenia szeregu odrębnych postępowań administracyjnych:

- uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (jeżeli brak mpzp) – ustawowy termin wydania decyzji wynosi maksymalnie 65 dni; w praktyce, uwzględniając przygotowanie wniosku, uzgodnienia oraz ewentualne uzupełnienia dokumentacji, całkowity czas procedury wynosi ok. 2-6 miesięcy,
- uzyskanie decyzji środowiskowej (jeżeli wymagana) – ok. 3-12 miesięcy,
- uzyskanie zgód branżowych i uzgodnień – ok. 2-6 miesięcy,
- podział nieruchomości – ok. 3-6 miesięcy,
- nabycie nieruchomości (rokowania + ewentualne wywłaszczenie na podstawie ustawy o gospodarce nieruchomościami) – ok. 6-18 miesięcy,
- uzyskanie pozwolenia na budowę – ok. 2-4 miesiące.

W praktyce proces ten trwa łącznie od ok. 18 miesięcy do nawet 4-5 lat, przy czym poszczególne etapy realizowane są sekwencyjnie, a brak zgody właściciela jednej nieruchomości może wstrzymać realizację całej inwestycji.

(2) Stan po wprowadzeniu projektowanych przepisów – tryb uproszczony

Projekt ustawy wprowadza decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej (DULDR), która integruje kluczowe elementy procesu inwestycyjnego. W szczególności:

- a) jedna decyzja zastępuje decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz znaczną część uzgodnień branżowych,
- b) zatwierdza podziały nieruchomości i określa zakres przejeźd,
- c) integruje opinie organów, które są wydawane w terminie 30 dni, przy czym niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku,
- d) stanowi fakultatywny, szczególny tryb realizacyjny funkcjonujący równolegle do przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, bez wyłączenia możliwości stosowania tych przepisów.

Procedura realizacji drogi rowerowej w trybie uproszczonym przebiega następująco:

- przygotowanie wniosku (mapy, wykazy nieruchomości) – ok. 2-4 miesiące,

- uzyskanie opinii – maks. 30 dni,
- wydanie decyzji lokalizacyjnej – maks. 60 dni,
- postępowanie odwoławcze – ok. 1-2 miesiące,
- nabycie nieruchomości (częściowo z mocy prawa, częściowo w trybie UGN) – ok. 3-9 miesięcy,
- pozwolenie na budowę – ok. 2-4 miesiące.

Łączny czas przygotowania inwestycji ulega skróceniu do ok. 9-24 miesięcy.

Wprowadzenie decyzji DULDR pozwala na skrócenie całego procesu inwestycyjnego średnio o ok. 30-50%, eliminację części etapów, prowadzenie części działań równolegle (np. opinie i przygotowanie dokumentacji) oraz ograniczenie ryzyka wielomiesięcznych opóźnień związanych z uzgodnieniami. Największe oszczędności czasowe występują:

- na etapie uzgodnień (skrócenie z 2-6 miesięcy do 30 dni),
- na etapie lokalizacji inwestycji,
- częściowo na etapie pozyskiwania nieruchomości (integracja z decyzją DULDR w zakresie gruntów Skarbu Państwa i JST).

W stanie obecnym przygotowanie inwestycji wymaga uzyskania co najmniej 4-6 odrębnych decyzji administracyjnych oraz szeregu uzgodnień branżowych. Po wprowadzeniu projektowanych przepisów decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zostaje wyeliminowana, większość uzgodnień zostaje zastąpiona opiniami w ramach jednej procedury, podziały nieruchomości zatwierdzane są w jednej decyzji, a liczba postępowań administracyjnych ulega ograniczeniu do 2-3 kluczowych etapów (decyzja lokalizacyjna, ewentualne postępowanie wywłaszczeniowe, pozwolenie na budowę). W rezultacie liczba odrębnych procedur ulega redukcji o ok. 30-50%, a proces inwestycyjny staje się bardziej przewidywalny i mniej podatny na opóźnienia.

Największe korzyści wynikające z projektowanych rozwiązań wystąpią w przypadku inwestycji przebiegających przez wiele nieruchomości i tras o charakterze regionalnym i krajowym, ze względu na ich znaczną długość.

Projekt ustawy nie wprowadza natomiast nowych obciążeń regulacyjnych dla obywateli ani przedsiębiorców. Użytkownicy tras dla rowerów nie są objęci dodatkowymi obowiązkami, a właściciele nieruchomości prywatnych mogą zostać włączeni w system tras dla rowerów na zasadzie dobrowolnych porozumień. Odrębnie, w przypadku realizacji nowej drogi rowerowej w szczególnym trybie inwestycyjnym, projekt dopuszcza – po bezskutecznej próbie nabycia nieruchomości w drodze umowy – jej wywłaszczenie za odszkodowaniem. Brak jest również obowiązków informacyjnych skierowanych do podmiotów prywatnych, takich jak konieczność składania wniosków, raportów czy danych statystycznych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wpływ projektowanych regulacji na rynek pracy będzie pośredni, umiarkowanie pozytywny i rozproszony w czasie, bez skutków o charakterze nagłym lub systemowym.

Projekt ustawy nie wprowadza bezpośrednio nowych etatów ani obowiązku zwiększania zatrudnienia w administracji publicznej. Zadania po stronie jednostek samorządu terytorialnego i samorządów województw – takie jak wyznaczanie tras dla rowerów, zawieranie porozumień, prowadzenie rejestrów czy sporządzanie raportów – są i dalej będą mogły być realizowane w ramach istniejących struktur organizacyjnych i przy wykorzystaniu obecnych zasobów kadrowych. W konsekwencji nie przewiduje się wzrostu zatrudnienia w sektorze publicznym, choć w niektórych jednostkach może wystąpić potrzeba czasowego wzmocnienia kompetencji planistycznych, analitycznych lub koordynacyjnych (np. przez przesunięcia wewnętrzne lub zlecanie części zadań).

Jednocześnie projektowana ustawa stwarza sprzyjające warunki dla wzrostu zatrudnienia w sektorach powiązanych z realizacją inwestycji rowerowych, w szczególności w budownictwie infrastrukturalnym, projektowaniu, inżynierii drogowej, utrzymaniu infrastruktury oraz usługach doradczych i planistycznych. Uporządkowanie ram prawnych i koordynacja sieci tras dla rowerów zwiększają przewidywalność inwestycji, co może sprzyjać stabilniejszemu popytowi na pracę w tych branżach, zwłaszcza na poziomie lokalnym i regionalnym.

Pośredni wpływ na rynek pracy może również wystąpić w sektorze turystyki i usług lokalnych. Rozwój spójnych tras dla rowerów o znaczeniu regionalnym i krajowym zwiększa atrakcyjność obszarów położonych poza głównymi ośrodkami miejskimi, co może prowadzić do wzrostu zatrudnienia w małych przedsiębiorstwach związanych z obsługą ruchu turystycznego, transportem lokalnym, gastronomią i noclegami.

Podsumowując, projekt ustawy nie wywołuje negatywnych skutków dla rynku pracy, nie powoduje redukcji zatrudnienia ani wzrostu kosztów pracy, a jego długofalowym efektem może być stopniowy wzrost liczby miejsc pracy w sektorach infrastrukturalnych i usługowych, wynikający z lepszej koordynacji i intensyfikacji działań inwestycyjnych w obszarze infrastruktury dla rowerów.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne	☐ demografia	☒ informatyzacja
☒ sytuacja i rozwój regionalny	☒ mienie państwowe	☒ zdrowie
☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☒ inne: bezpieczeństwo państwa	

Omówienie wpływu	Wpływ projektowanych regulacji na wskazane obszary ma w przeważającej mierze charakter pośredni, pozytywny i długofalowy, przy jednoczesnym braku istotnych ryzyk systemowych.
------------------	--

W odniesieniu do środowiska naturalnego projektowana ustawa sprzyja ograniczaniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przez wspieranie rozwoju ruchu rowerów jako niskoemisyjnej formy mobilności. Tworzenie spójnych sieci tras dla rowerów może przyczynić się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu, zwłaszcza w obszarach zurbanizowanych i turystycznych. Jednocześnie projekt ustawy nie ingeruje w procedury ocen oddziaływania na środowisko ani nie znosi istniejących wymogów ochronnych, co ogranicza ryzyko negatywnego wpływu inwestycji na obszary cenne przyrodniczo.

W zakresie sytuacji i rozwoju regionalnego regulacje mają wyraźnie pozytywny wpływ. Uporządkowanie zasad tworzenia lokalnych, regionalnych i krajowych tras dla rowerów wzmacnia spójność terytorialną, poprawia dostępność komunikacyjną obszarów peryferyjnych oraz sprzyja rozwojowi turystyki rowerowej. Projekt ustawy wspiera równomierny rozwój regionów przez umożliwienie koordynacji inwestycji wykraczających poza granice administracyjne pojedynczych jednostek samorządu terytorialnego.

W odniesieniu do demografii proponowane przepisy mogą wpłynąć na poprawę jakości życia, dostępności transportowej i atrakcyjności przestrzeni publicznej, co z kolei może przełożyć się na sprzyjanie zatrzymywaniu mieszkańców w mniejszych miejscowościach oraz zwiększeniu ich atrakcyjności osiedleńczej, jednak efekt ten nie będzie bezpośredni ani mierzalny w krótkim okresie.

Jeżeli chodzi o mienie państwowe, projekt ustawy przewiduje oddziaływanie na mienie Skarbu Państwa oraz mienie jednostek samorządu terytorialnego, polegające na przechodzeniu własności nieruchomości przeznaczonych pod drogi rowerowe na rzecz właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Mechanizm ten nie obejmuje nieruchomości Skarbu Państwa zajętych pod wały przeciwpowodziowe. Przejście własności następuje na cele publiczne związane z realizacją zadań jednostek samorządu terytorialnego w zakresie transportu i dotyczy wyłącznie nieruchomości wskazanych w ostatecznej decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi rowerowej. Oznacza ono przesunięcie majątku w ramach sektora finansów publicznych, a nie jego prywatyzację.

W obszarze informatyzacji projekt ustawy wprowadza umiarkowany, lecz pozytywny impuls. Obowiązek prowadzenia elektronicznych rejestrów tras dla rowerów i rejestrów porozumień sprzyja standaryzacji danych, ich dostępności oraz interoperacyjności między jednostkami samorządu terytorialnego. Regulacje te mogą być realizowane w oparciu o istniejące systemy teleinformatyczne administracji publicznej, bez konieczności tworzenia nowych, kosztownych rozwiązań centralnych.

Wpływ na zdrowie publiczne należy ocenić jako jednoznacznie pozytywny. Rozwój bezpiecznej i spójnej infrastruktury dla rowerów sprzyja zwiększeniu aktywności fizycznej społeczeństwa, ograniczeniu chorób cywilizacyjnych oraz poprawie zdrowia psychicznego. Pośrednio może to również prowadzić do zmniejszenia obciążeń systemu ochrony zdrowia w dłuższej perspektywie.

Projektowana ustawa nie będzie miała negatywnego wpływu na bezpieczeństwo państwa. Ustawa nie zmienia zasad ochrony infrastruktury krytycznej ani kompetencji właściwych organów i zarządców infrastruktury wynikających z przepisów odrębnych, w tym ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.).

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przewiduje się wejście w życie przepisów projektowanej ustawy po upływie sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw RP.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Na poziomie centralnym nie przewiduje się oceny efektów nowych regulacji prawnych w odniesieniu do procesu inwestycyjnego, jak i do społecznych oraz przestrzennych rezultatów wdrażania projektowanej ustawy, ponieważ efekty projektowanej ustawy będą oczywiste.

Projekt ustawy przewiduje jednak mechanizm monitorowania funkcjonowania systemu tras dla rowerów w formie corocznego raportu o trasach dla rowerów, sporządzanego przez marszałka województwa pełniącego funkcję koordynacyjną i przekazywanego ministrowi właściwemu do spraw transportu. Raport ten będzie zawierał w szczególności wykaz tras regionalnych i krajowych oraz dane dotyczące ich przebiegu i długości, co umożliwi bieżące śledzenie rozwoju sieci tras dla rowerów w skali kraju. Należy jednak podkreślić, że raport ten ma charakter informacyjny i koordynacyjny, a nie ewaluacyjny w ścisłym znaczeniu, tj. nie stanowi narzędzia oceny efektywności regulacji w oparciu o zestandaryzowane wskaźniki i metody badawcze.

Ocena efektów na poziomie jednostek samorządu terytorialnego może mieć charakter fakultatywny, przede wszystkim ze względu na zróżnicowany zakres i tempo realizacji inwestycji w zakresie dróg rowerowych przez poszczególne jednostki. W wielu gminach i powiatach inwestycje te będą realizowane stopniowo, w zależności od dostępnych środków finansowych, uwarunkowań przestrzennych oraz lokalnych potrzeb, co powoduje, że obowiązkowa, sformalizowana ocena mogłaby być przedwczesna lub nieadekwatna do faktycznego etapu wdrażania regulacji. Dodatkowo, skutki projektowanych regulacji będą ujawniały się w długim horyzoncie czasowym i w dużej mierze będą zależne od czynników zewnętrznych, takich jak polityka transportowa państwa, poziom finansowania inwestycji czy zmiany zachowań

komunikacyjnych mieszkańców. Pozostawienie oceny jako narzędzia fakultatywnego umożliwia jej przeprowadzanie w momentach rzeczywiście uzasadnionych, np. po zakończeniu większych programów inwestycyjnych lub na potrzeby aktualizacji polityk publicznych, zapewniając większą elastyczność, proporcjonalność i adekwatność analizy do rzeczywistych potrzeb decydentów.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.