

Koncepcja nowego systemu szkolenia rowerzystów w Polsce i zmian w przepisach prawa



- Dlaczego tego nie wiecie, przecież mieliście to na lekcji?

- Proszę pani, ale to było w IV klasie, a my jesteśmy teraz w VIII.

(Odpowiedź ucznia na pytanie o znaczenie znaku drogowego podczas zajęć na ulicy)

Kontakt:

Fundacja Mobilności Aktywnej

Ul. Kołtątaja 3/15

20-006 Lublin

www.fundacjamobilnosci.eu

biuro@fundacjamobilnosci.eu

KRS: 0000747364

NIP: 712-337-42-10

REGON: 381194339

Kampania „Edukacja Rowerowa 2.0”

www.edukacjarowerowa.pl

Facebook: Edukacja Rowerowa 2.0

Opracowanie:

Aleksander Wiącek – tel. 501-769-396

Michał Wolny – tel. 888-844-666

Lublin, 2025

Koncepcja nowego systemu szkolenia rowerzystów w Polsce i zmian w przepisach prawa została opracowana w ramach projektu *Edukacja rowerowa 2.0. Kampania na rzecz poprawy bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym* sfinansowanego ze środków Rządowego Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich NOWEFIO na lata 2021–2030.

Spis treści

Wstęp	5
Nasze działania	7
Początki edukacji rowerowej	7
Fundacja Mobilności Aktywnej.....	8
Kampania „Edukacja Rowerowa 2.0”	9
Zajęcia praktyczne w ruchu drogowym	11
Bezpieczeństwo rowerzystów na drodze	14
Statystyki zdarzeń z udziałem rowerzystów	15
Fizyka.....	21
Rowerzysta w ruchu drogowym – stan prawny	22
Ustawa prawo o ruchu drogowym	22
Ustawa o kierujących pojazdami.....	34
Rozporządzenie w sprawie uzyskiwania karty rowerowej	42
Edukacja rowerowa w szkole podstawowej – stan obecny	46
Prawo oświatowe i podstawa programowa	47
Podstawa programowa klasy I-III (edukacja wczesnoszkolna).....	48
Podstawa programowa klasy IV-VIII (nauczanie techniki).....	48
Podręczniki do nauki techniki – wychowania komunikacyjnego	54
Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym.....	55
Wybrane działania edukacyjne realizowane w Polsce	56
Edukacja rowerowa w szkole ponadpodstawowej	57
Edukacja obywatelska.....	57
Edukacja zdrowotna.....	58
System szkolenia nauczycieli i trenerów	59
Studia podyplomowe – nauczanie techniki	59
Specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego dla nauczycieli w WORD	59
Projekt „Droga z klasą”	61
Szkolenia w ramach kampanii „Edukacja Rowerowa 2.0”	62
Poradnik dla nauczycieli – praktyczna edukacja rowerowa w ruchu drogowym.....	63
Edukacja dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej	64
Nowy system szkolenia rowerzystów	65

Główne założenia	65
Kluczowe działania w ramach reformy systemu edukacji rowerowej.....	66
Działanie I - zmiana zapisów <i>Ustawy prawo o ruchu drogowym</i>	67
Działanie Ia – Zmiana Rozporządzenia w sprawie kierowania ruchem drogowym ..	71
Działanie II - zmiana przepisów <i>Ustawy o kierujących pojazdami</i>	73
Przyszłość karty rowerowej.....	75
Działanie IIa – zmiany w <i>Rozporządzeniu w sprawie uzyskiwania karty rowerowej</i> .	76
Działanie III - zmiana <i>Podstawy programowej dla szkół podstawowych</i>	77
Działanie IV - Realizacja zajęć praktycznych i egzaminów w ruchu drogowym	82
Działanie V - Stworzenie systemu szkolenia dla nauczycieli i zewnętrznych trenerów	86
Program szkolenia	87
Działanie VI - Trasy do nauki i egzaminowania w ruchu drogowym.....	89
Warianty alternatywne egzaminowania w ruchu drogowym.....	91
Przyszłość i rola miasteczek ruchu drogowego	91
Koszty i finansowanie reformy systemu edukacji rowerowej	92
Informacje dodatkowe	93
Ogólnopolska ankieta rowerowa	94
Warsztaty stacjonarne dla nauczycieli z woj. lubelskiego	106
Podsumowanie.....	111

Wstęp

Rower to jeden z najwspanialszych wynalazków ludzkości z liczącą ponad 200 lat historią. Stworzony przez Karla von Drais w 1817 roku pojazd nie posiadał jeszcze łańcucha czy pedałów i był wykonany z drewna, ale dalszy rozwój techniki uczynił z niego powszechne na całym świecie narzędzie do codziennej komunikacji, rekreacji, sportu i turystyki. Jazda rowerem, podobnie jak każdym innym pojazdem, niesie ze sobą pewne zagrożenia dla bezpieczeństwa osób i mienia, którym państwo powinno przeciwdziałać realizując zadania z zakresu polityki publicznej.

Dobra polityka publiczna zawsze powinna opierać się na poznaniu problemów w danym obszarze życia społecznego, rzetelnej analizie danych i faktów, a następnie przełożeniu tego na konkretne rozwiązania prawne i finansowe oraz wskazujące, jakie osoby i podmioty są odpowiedzialne za jej realizację. Mając jasno określone cele i opracowaną na dobrych założeniach politykę można po upływie czasu przeprowadzić ewaluację i ocenić, czy cele te zostały skutecznie zrealizowane.

Bezpieczeństwo ruchu rowerowego zależy od wielu wzajemnie przenikających się elementów, a jego poziom do pewnego stopnia możemy oceniać na podstawie corocznych raportów Komendy Głównej Policji opracowanych na bazie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji. SEWIK jest jednak systemem niedoskonałym i obejmuje tylko zgłoszone zdarzenia na drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania.

Filarami, które zapewniają bezpieczeństwo rowerzystów na drogach są przede wszystkim bezpieczna i dobra infrastruktura drogowo-rowerowa, skuteczny system nadzoru nad ruchem drogowym, przeciwdziałający niebezpiecznym zachowaniom względem rowerzystów oraz nowoczesny system edukacji rowerowej, oparty na nauce umiejętności jazdy rowerem w prawdziwym ruchu drogowym, ocenie i przeciwdziałaniu zagrożeniom, znajomości i rozumieniu zasad ruchu drogowego.

System edukacji rowerowej w Polsce, oparty na karcie rowerowej uzyskiwanej w oderwanych od rzeczywistości warunkach na placu szkolnym, sali gimnastycznej lub miasteczku rowerowym, ma niewiele wspólnego z nowoczesnością i wprost przyczynia się do pogorszenia bezpieczeństwa rowerzystów na drodze. Równocześnie przepisy ruchu drogowego uniemożliwiają legalną naukę jazdy rowerem od najmłodszych lat, zarówno przez rodziców jak i w ramach edukacji szkolnej. Całościowo prowadzi to do sytuacji, gdy dziecko po egzaminie na kartę rowerową zostaje *pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego* i już od pierwszego dnia ma sobie poradzić na drodze wśród samochodów, mimo że nie miało szansy, by się tego nauczyć.

Niniejsze opracowanie, oparte na wieloletnim doświadczeniu w prowadzeniu stacjonarnych zajęć rowerowych w klasach, zajęć praktycznych w ruchu drogowym na ulicach miast i wsi, prowadzeniu szkoleń i warsztatów dla nauczycieli, współpracy

z administracją centralną i samorządową, instytucjami zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego i innymi, ma na celu kompleksowe przedstawienie tej problematyki i zaproponowanie rozwiązań, których wdrożenie w takiej lub zmodyfikowanej w toku dalszych prac formie, przyczyni się do systemowej zmiany i fundamentalnej poprawy jakości edukacji rowerowej w Polsce, a co za tym idzie – bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

Przedstawiona koncepcja skupia się przede wszystkim na propozycjach zmian i kierunkach, w których zdaniem autorów może lub powinien zmierzać system edukacji rowerowej w Polsce. Szczegółowe zagadnienia dotyczące samej podstawy merytorycznej zajęć rowerowych zostały przedstawione w skrócie i uproszczeniu, gdyż co do zasady większość z nich jest dobrze opisana w już istniejących aktach prawnych, a jedynie nie są one realizowane na poziomie edukacji praktycznej.

Aleksander Wiącek

Michał Wolny

Zespół Kampanii „Edukacja Rowerowa 2.0”

Nasze działania

Początki edukacji rowerowej

Historia naszych rowerowych działań edukacyjnych sięga 2011 roku, kiedy na terenie Lublina został zrealizowany pakiet zajęć teoretycznych pt. *Rower jest OK, czyli dlaczego warto jeździć rowerem w mieście*, realizowanych w ramach ogólnopolskiego projektu *Rowerowe Przyspieszenie*¹ Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej.

Przełomowym działaniem w edukacji rowerowej był projekt Lublin *Rowerem. Kampania edukacyjna na rzecz zrównoważonych zachowań transportowych* realizowany w ramach Towarzystwa dla Natury i Człowieka w Lublinie – Porozumienia Rowerowego. Po raz pierwszy przeprowadziliśmy wtedy serię 26 zajęć praktycznych w ruchu drogowym w wymiarze 2x45 min., w których udział wzięli uczniowie z 16 szkół podstawowych z Lublina. W ramach projektu odbywały się także zajęcia teoretyczne (57 zajęć, 40 szkół) i warsztaty w ruchu drogowym dla młodzieży i osób dorosłych (11 zajęć, 2,5 godz.).



Fot. 1 - Październik 2013 r. - początki praktycznej edukacji rowerowej szkołach podstawowych w Lublinie

¹ <https://rowerowy.wroclaw.pl/projekty/rowerowe-przyspieszenie> (dostęp: 15.12.2025 r.)

W kolejnych latach w Lublinie zajęcia rowerowe odbywały się m.in. w ramach ogólnopolskiego projektu *Rowerowa Szkoła*² Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej oraz z projektów finansowanych przez Miasto Lublin, związanych z kampaniami Rowerowy Maj i Rowerowa Wiosna, promującymi aktywne docieranie do szkoły na rowerze.

W latach 2013-15 prowadziliśmy zajęcia teoretyczne w szkołach podstawowych w Białymstoku i występowaliśmy z prezentacjami na konferencjach edukacyjnych dla nauczycieli w największych miastach w Polsce w ramach siecowego projektu *Rowerowa Szkoła*.

W marcu 2015 roku uczestniczyliśmy w Budapeszcie w międzynarodowej konferencji pt. *Conference on good practices exchange for bicycle and road safety education*, w której wzięli udział przedstawiciele krajów Grupy Wyszehradzkiej oraz eksperci z Unii Europejskiej. Przedstawiliśmy tam prezentacje pt. *Cycling safety: practical education for primary school pupils and residents in Lublin* oraz *Lublin by bike. Campaign for sustainable transport behaviours*.

Fundacja Mobilności Aktywnej

W związku z potrzebą zintensyfikowania działań w 2018 roku powstała Fundacja Mobilności Aktywnej, by wspierać i inicjować zagadnienia związane z rozwojem szeroko rozumianego zrównoważonego transportu, w tym ruchu rowerowego, pieszego, kolejowego, transportu publicznego miejskiego i regionalnego, efektywnym wykorzystywaniem samochodów, edukacją rowerową i bezpieczeństwem na drodze, przygotowywaniem raportów, analiz i prowadzenia badań z tym związanym, turystyką rowerową, połączeniami transgranicznymi czy współpracą międzynarodową.

W realizacji celów statutowych wykorzystujemy bogate doświadczenie podczas zajmowania się tematyką transportu zrównoważonego, udziałem w licznych konferencjach, szkoleniach, warsztatach i wizytach studyjnych w kraju i za granicą. Posiadamy wiedzę i doświadczenie nabyte zarówno w czasie pracy w jednostkach samorządu terytorialnego, organizacjach pozarządowych, współpracy z mieszkańcami i biznesem, a także partnerów w kraju i za granicą.

W 2025 roku Fundacja jako jedna z 14 organizacji pozarządowych z całego kraju weszła w skład Polskiej Federacji Rowerowej – www.federacjarowerowa.pl

Aktualnie głównym obszarem działalności Fundacji jest edukacja, realizowana w ramach kampanii „Edukacja Rowerowa 2.0” i prowadzonej strony internetowej www.edukacjarowerowa.pl

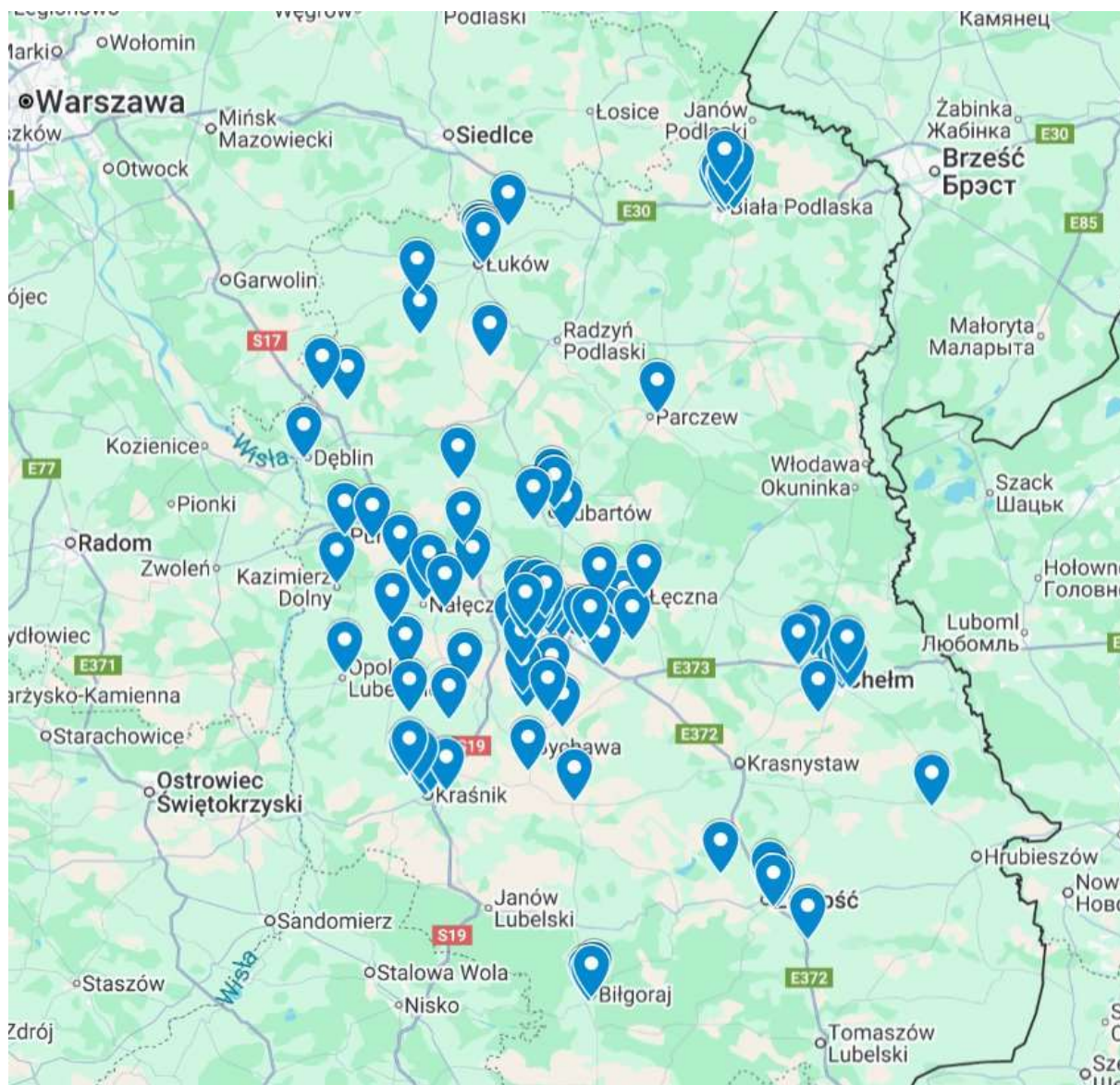
² <https://rowerowy.wroclaw.pl/projekty/rowerowa-szkola> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Kampania „Edukacja Rowerowa 2.0”

Kampania „Edukacja Rowerowa 2.0” została zainaugurowana w lutym 2019 roku, a jej głównym celem jest stworzenie nowoczesnego systemu szkolenia rowerzystów w Polsce, opierającego się na rozwijaniu umiejętności praktycznej jazdy w ruchu drogowym oraz uwzględniających najnowszy stan wiedzy i doświadczenie krajów o dużym udziale ruchu rowerowego i wysokim poziomie bezpieczeństwa rowerzystów.

Wzorcem, który chcemy naśladować w Polsce jest Holandia, w której dzieci biorą udział w powszechnym egzaminie w ruchu drogowym, polegającym na ocenie zachowań na poszczególnych elementach infrastruktury rowerowej i drogowej.

Realizując projekty związane z edukacją rowerową w ruchu drogowym dotarliśmy do ponad 100 szkół w regionie – tym samym czyniąc z woj. lubelskiego krajowego lidera w zakresie tej nowoczesnej formy edukacji.



Rysunek 1 - Szkoły podstawowe z terenu woj. lubelskiego biorące udział w Kampanii Edukacja Rowerowa 2.0

W ramach Kampanii realizowane były m.in. następujące projekty:

1. *Edukacja Rowerowa 2.0 – przez praktykę do bezpieczeństwa* – ze środków Fundacji Tesco (2019, edukacja rowerowa w Biłgoraju).
2. *Edukacja Rowerowa 2.0* – ze środków Fundacji Tesco (2019, edukacja rowerowa w Kraśniku i Opolu Lubelskim).
3. *Lubelskie rowerem – bezpieczna droga do szkoły* – ze środków programu NOWEFIO na lata 2021-30 (2021, edukacja rowerowa w woj. lubelskim).
4. Organizacja imprez rowerowych – Upowszechnianie postaw prozdrowotnych wśród dzieci, młodzieży i dorosłych – ze środków Gminy Miejskiej Świdnik (2023, edukacja rowerowa w Świdniku).
5. *Edukacja rowerowa 2.0. Kampania na rzecz poprawy bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym* – ze środków programu NOWEFIO na lata 2021-30 (2023-25, edukacja rowerowa w woj. lubelskim).
6. *Bezpieczna edukacja rowerowa dla uczniów ze szkół w Świdniku i Kraśniku* – ze środków Fundacji Veolia (2025, edukacja rowerowa w Świdniku i Kraśniku).
7. *Rowerowe Święto BRD w Twojej Szkole* – ze środków Fundacji Orlen (2025-26, edukacja rowerowa w Lublinie).

W 2023 roku uczestniczyliśmy w wizycie studyjnej po Holandii, Belgii i Francji, której jednym z elementów był udział jako obserwatorzy w *Verkeersexamen*³ w Amsterdamie – ogólnokrajowym egzaminie rowerowym w ruchu drogowym, otrzymując, podobnie jak dzieci, pamiątkowe dyplomy ruchu.



Fot. 2 - Tom Thobe, szef organizacji Verkeersplein Amsterdam z ekipą edukatorów rowerowych z Białegostoku, Lublina, Łodzi, Warszawy i Wrocławia tuż po wręczeniu dyplomów po zdanych egzaminie praktycznym z poruszania się rowerem w ruchu ulicznym.⁴

³ <https://www.verkeerspleinamsterdam.nl> (dostęp: 15.12.2025 r.)

⁴ https://zm.org.pl/edukacja_rowerowa_amsterdam-233/ (dostęp: 15.12.2025 r.)

Zajęcia praktyczne w ruchu drogowym

Podstawową formą zajęć rowerowych dla dzieci w ramach „Edukacja Rowerowa 2.0” jest praktyczna edukacja w ruchu drogowym, odbywająca się na ulicach i infrastrukturze rowerowej, wśród samochodów, innych rowerzystów i pieszych



Fot. 3 - Ćwiczenie skrętu w lewo z drogi podporządkowanej



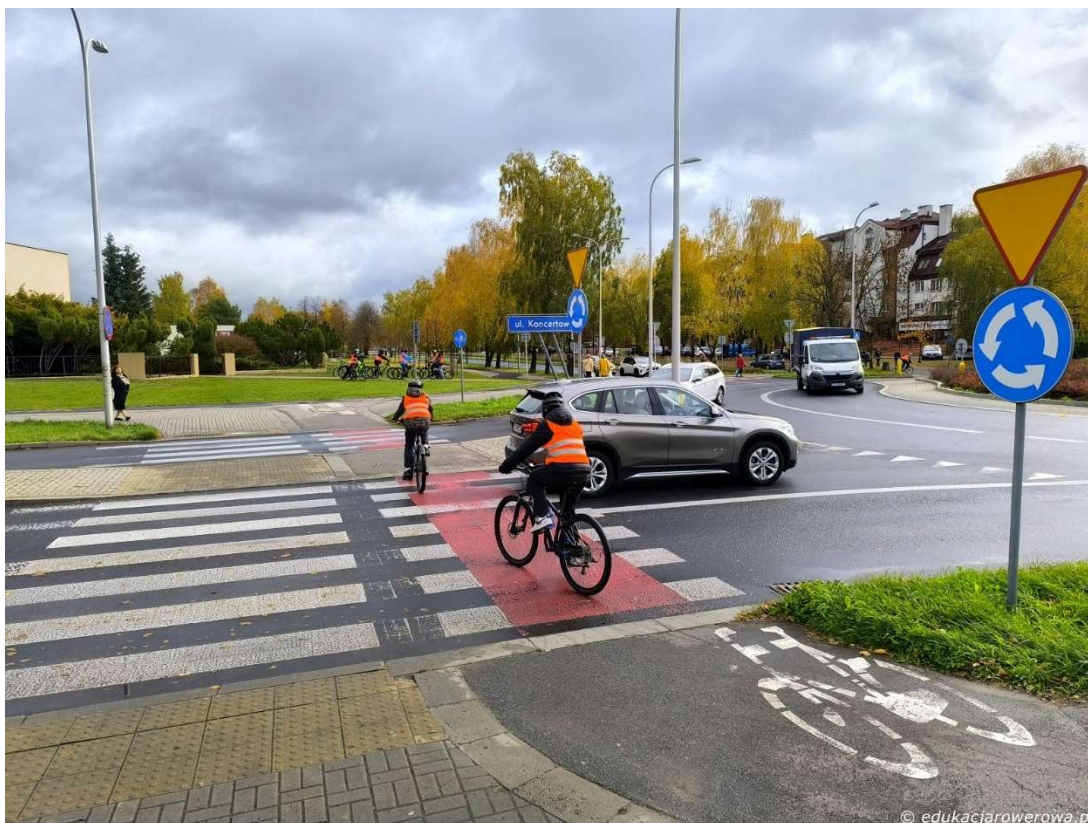
Fot. 4 - Jazda po pasie ruchu dla rowerów



Fot. 5 - Jazda na wprost na skrzyżowaniu z łamanym pierwszeństwem



Fot. 6 - Omawianie znaczenia znaków drogowych



Fot. 7 - Ćwiczenie na przejeździe dla rowerów



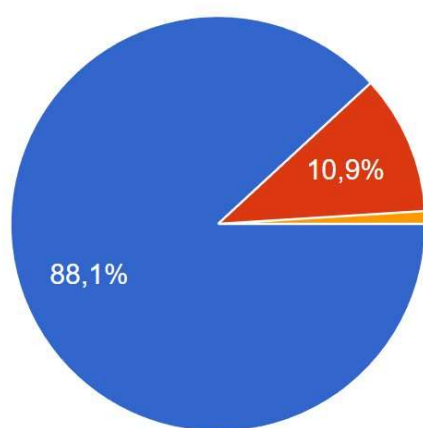
Fot. 8 - Jazda w kolumnie

Bezpieczeństwo rowerzystów na drodze

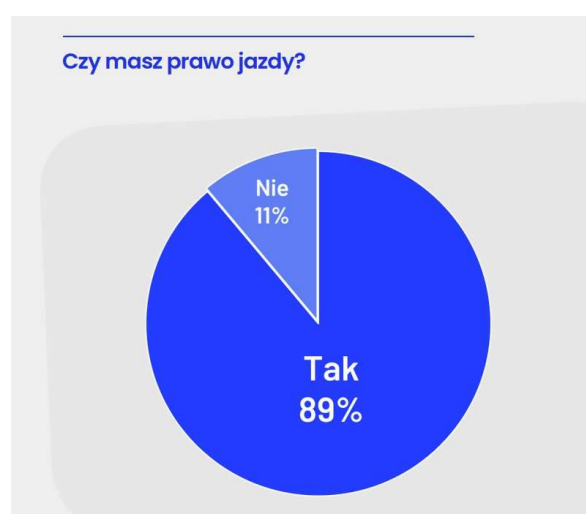
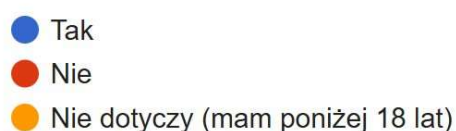
Rowerzyści zaliczani są do grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego, tj. w razie zdarzenia niezabezpieczonych przez żadne elementy pojazdu – roweru, którym się poruszają. W powtarzanych regularnie stereotypach są uznawani za grupę, która nie zna przepisów ruchu drogowego i narusza je w sposób permanentny stwarzając zagrożenie dla innych uczestników ruchu dróg i powodując wypadki. Tym dwóm tezom przeczą jednak statystyki wypadków oraz fizyka.

Obserwowane „z boku” zachowania wielu rowerzystów na drogach mogą natomiast potwierdzać braki w wykszoleniu i umiejętnościach jazdy, a także nieznanymi przepisów ruchu drogowego, co powoduje konflikty z innymi uczestnikami ruchu (kierowcami, pieszymi). W tym miejscu trzeba jednak podkreślić oczywisty fakt – zagrożenie wynikające z nieprawidłowego zachowania rowerzystów jest nieporównywalnie mniejsze niż podobne ze strony kierujących samochodami.

Jednocześnie pomysły dotyczące wprowadzenia karty rowerowej dla dorosłych lub prawa jazdy na rower również nie mają mocnych podstaw – zdecydowana większość (blisko 90%) dorosłych kierujących rowerami posiada prawo jazdy, co potwierdzają prowadzone badania ankietowe m.in. w ramach niniejszego opracowania, a także Badania Klimatu Rowerowego realizowane od lat przez Polską Unię Mobilności Aktywnej⁵.



Rysunek 2 - Odsetek rowerzystów deklarujący posiadanie prawa jazdy. U góry - ankieta edukacyjna (próbna 1012 os.), z prawej - Badanie Klimatu Rowerowego 2024 (próbna 15265 os.)



⁵ <https://rowerowyklimat.pl> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Statystyki zdarzeń z udziałem rowerzystów

Celem niniejszego opracowania nie jest szczegółowa analiza przyczyn oraz zdarzeń z udziałem rowerzystów. W skali całego systemu dużym wyzwaniem w analizowaniu danych dotyczących zdarzeń drogowych jest jednak brak odniesienia do rzeczywistego poziomu ruchu rowerowego, liczonego np. jako % w łącznej liczbie odbywanych podróży wszystkimi środkami transportu i pieszo, lub też jako liczbę kilometrów pokonanych na rowerze. Od lat obserwowany jest spadek liczby zdarzeń jak i ofiar śmiertelnych, natomiast w przypadku rowerów istotnym czynnikiem są warunki pogodowe - chłodna lub deszczowa pogoda w typowo rowerowym miesiącu roku w istotny sposób wpływa na natężenie ruchu rowerowego.

Występują tu więc poniższe zależności, które dopiero w pełnym ujęciu pozwalają na ocenę faktycznego stanu bezpieczeństwa, np.:

1. Wzrost liczby zdarzeń o 5 % przy wzroście ruchu rowerowego o 20 % r/r = poprawa bezpieczeństwa indywidualnego.
2. Wzrost liczby zdarzeń o 5 % przy spadku ruchu rowerowego o 20 % r/r = pogorszenie bezpieczeństwa indywidualnego.
3. Spadek liczby zdarzeń o 5 % przy wzroście ruchu rowerowego o 20 % r/r = poprawa bezpieczeństwa indywidualnego.
4. Spadek liczby zdarzeń o 5 % przy spadku ruchu rowerowego o 20 % r/r = pogorszenie bezpieczeństwa indywidualnego.
5. Wzrost liczby zdarzeń o 5 % przy wzroście ruchu rowerowego o 5 % r/r = poziom bezpieczeństwa indywidualnego bez zmian.
6. Spadek liczby zdarzeń o 5 % przy spadku ruchu rowerowego o 5 % r/r = poziom bezpieczeństwa indywidualnego bez zmian.

Podstawowym źródłem danych o zdarzeniach na drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania jest System Ewidencji Wypadków i Kolizji Drogowych (SEWIK)⁶. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji od wielu lat opracowuje ogólnodostępne raporty o wypadkach drogowych w Polsce za każdy rok kalendarzowy⁷. Raporty te bazują na danych z SEWIK, natomiast w przypadku ruchu rowerowego dla najmłodszych grup wiekowych są one niespójne z przepisami *Ustawy prawo o ruchu drogowym*. Dotyczy to wymiennego stosowania określeń „rowerzyści” i „kierujący rowerem” w raportach, mimo iż w *Ustawie* dzieci jadące rowerem do 10 roku życia pod opieką osoby dorosłej są uznawane za pieszych.

Innym problemem danych z SEWIK jest brak zdarzeń spoza ruchu drogowego lub też brak wielu zgłoszeń dotyczących kierujących rowerem na drogach. Jeżeli kierujący

⁶ <https://sewik.pl> (dostęp: 15.12.2025 r.)

⁷ <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562.wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 15.12.2025 r.)

rowerem np. wywróci się na ubytku w jezdni, a kilka godzin później zgłosi do szpitala, to zdarzenie takie będzie odnotowane w systemie opieki zdrowotnej, ale nie systemie zdarzeń drogowych.

Jednocześnie należy postawić wyraźną granicę pomiędzy różnymi aktywnościami na rowerze. Jazda po skate-parku, w górach, czy wyścigi kolarskie to inny ruch i całkowicie inne ryzyka i zagrożenia, jeżeli porównamy je do dziecka jadącego spokojnym tempem do szkoły.

Bezpieczeństwo w transporcie lotniczym przy nieporównywalnie większym niż dawniej ruchu w powietrzu zostało zbudowane przede wszystkim na rzetelnych badaniach przyczyn wypadków i katastrof, uwzględniających przyczyny bezpośrednie i pośrednie, a następnie wprowadzanie zmian w całej branży. W przypadku ruchu rowerowego, ale także ogólnie drogowego, przyczyny wypadków są analizowane bardzo pobieżnie oraz – w przypadku przekazów medialnych – bazują na stereotypach.

Jeżeli więc np. 12-latek zostanie potrącony na rowerze przez pojazd na skrzyżowaniu, to analiza sytuacji nie może się skończyć na zwykłym pytaniu czy miał kask. Rzetelna analiza powinna wykazać, czy rower, którym się poruszał był sprawny technicznie (hamulce), czy w nocy posiadał działające oświetlenie, czy oznakowanie drogi było poprawne i widoczne, czy wjeżdżając na drogę z pierwszeństwem upewnił się, że można to zrobić bezpiecznie, czy zatrzymał się przed znakiem STOP i do tego w dobrym miejscu, czy pojazd na drodze z pierwszeństwem poruszał się z przepisową prędkością, a jego kierowca nie rozmawiał w tym czasie przez telefon i in.

I dlatego właśnie – podejmując temat edukacji rowerowej w ruchu drogowym tak ważne jest uczenie dzieci umiejętności oceny sytuacji na drodze, rozumienie zachowań innych, reagowanie w sytuacjach kryzysowych. A celem zawsze musi być niedopuszczenie do zaistnienia wypadku lub kolizji.

W 2024 roku rowerzyści uczestniczyli w 3 765 wypadkach drogowych, w których zginęło 169 rowerzystów, a rany odniosły 3 434 osoby (3 416 kierujących rowerami i ich 18 pasażerów). W porównaniu do 2023 roku liczba wypadków wzrosła o 169⁸. **Spośród łącznej liczby zdarzeń w 2024 roku rowerzyści spowodowali tylko 1364 wypadków tj. ok. 36%. 64% zdarzeń z udziałem rowerzystów spowodowali kierujący innymi pojazdami.** Powyższy trend nie zmienia się od wielu lat.

W zestawieniu zdarzeń i ofiar wyraźnie widoczne jest, jak niebezpieczne dla rowerzystów są drogi zamiejskie. Poza obszarem zabudowanym zginęła ponad połowa wszystkich rowerzystów, mimo iż wypadki te stanowiły zaledwie 12% wszystkich zdarzeń. Z tego powodu tak ważne jest, by wzdłuż wszystkich dróg wyższych kategorii i wielu innych niższej kategorii znajdowały się bezpieczne asfaltowe drogi dla rowerów łączące

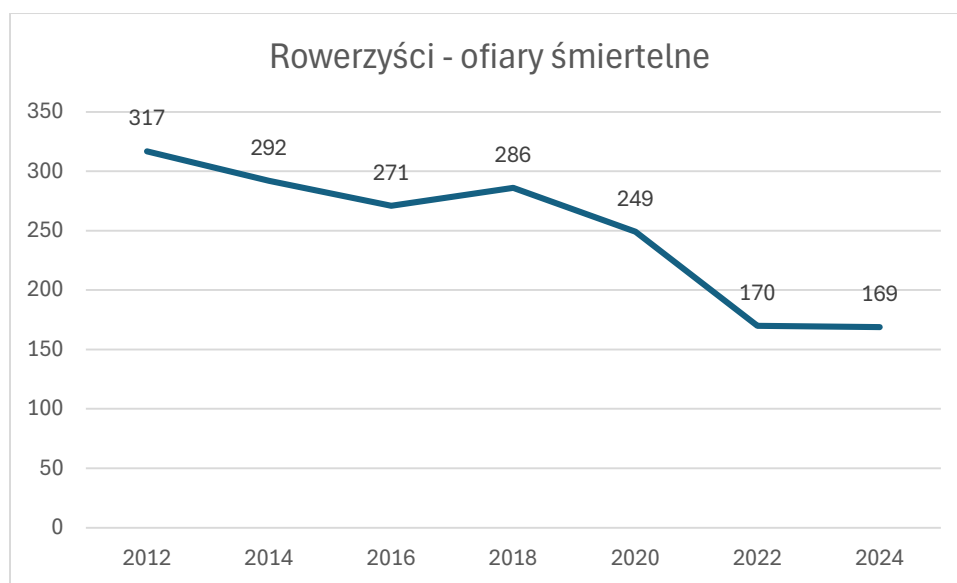
⁸ <https://statystyka.policja.pl/download/20/447022/Wypadkidrogowe2024.pdf> (dostęp: 15.12.2025 r.)

sąsiednie miejscowości i separujące ruch rowerowy od szybkiego ruchu samochodowego.

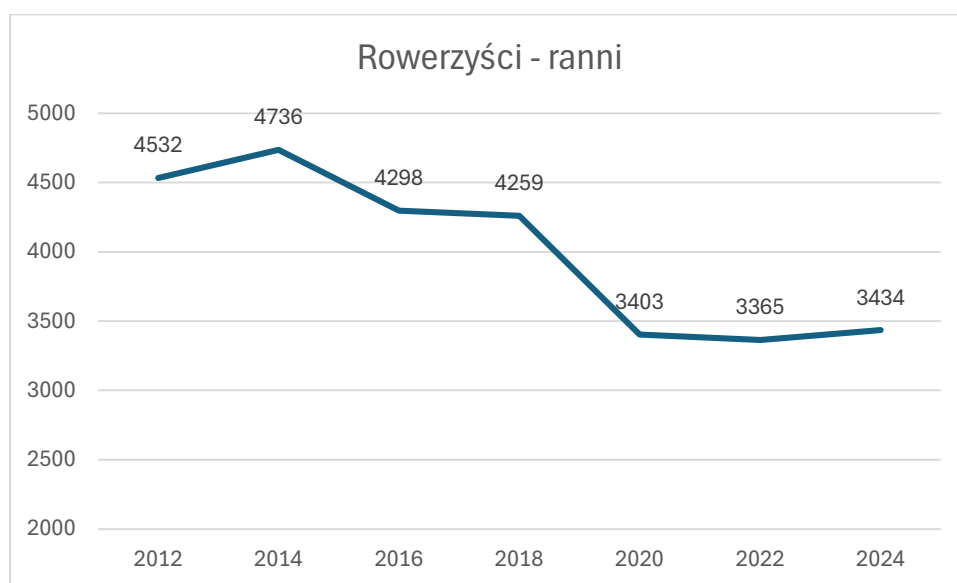
2024	Wypadki	Zabici	Ranni
Zabudowany	3 314	82	3069
Niezabudowany	451	87	365
Razem	3765	169	3434

Tabela 1 - Zestawienie zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w 2024 r.

Analiza danych wieloletnich jednoznacznie pokazuje, że zarówno liczba ofiar śmiertelnych jak i rannych spada, mimo iż w pewnych okresach trend ten może się na krótko zmieniać ze względu na wspomniany wcześniej wpływ pogody.



Wykres 1 - Ofiary śmiertelne wśród rowerzystów od 2012 roku (interwał 2 lata)⁸



Wykres 2 - Ranni rowerzyści w wypadkach od 2012 roku (interwał 2 lata)⁸

W przypadku najmłodszych uczestników ruchu drogowego korzystających z rowerów widać wyraźnie, że liczba ofiar śmiertelnych jest niewielka, za to dużo jest wypadków z osobami rannymi.

Wiek	Wypadki	Zabici	Ranni
0 - 6	10	0	10
7 - 14	168	2	174
15 - 17	75	1	78
18 - 24	111	0	121
25 - 39	261	9	263
40 - 59	311	23	303
60 plus	338	50	303
b/d	90	1	92
OGÓLEM	1 364	86	1 344

Tabela 2 - Sprawcy wypadków drogowych – rowerzyści według wieku (2024 r.)⁸

Mimo opisanych wcześniej problemów dotyczących danych SWWIK oraz brakiem rzetelnych analiz przyczyn, z pewnością podstawowym problemem jest nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu.

Przyczyna	Wypadki	Zabici	Ranni
Nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu	950	14	939
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	566	6	561
Nieprawidłowe wyprzedzanie	254	22	235
Niezachowanie bezpiecznej odległości	93	15	78
Nieprawidłowe skręcanie	79	3	74
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	52	15	37
Nieprawidłowe cofanie	49	0	49
Nieprawidłowe wymijanie	46	1	38
Inne przyczyny	32	0	32
Nieprawidłowe omijanie	16	0	16
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	12	0	12
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	11	0	10

Tabela 3 - Główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących innymi pojazdami, w których poszkodowany został rowerzysta (2024 r.)⁸

Przyczyny	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	417	30,6	38	44,2	401	29,8
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	244	17,9	5	5,8	243	18,1
Nieprawidłowe wymijanie	126	9,2	6	7,0	133	9,9
Nieprawidłowy manewr skrętu	120	8,8	13	15,1	112	8,3

Nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego	94	6,9	2	2,3	100	7,4
Nieprawidłowe omijanie	67	4,9	4	4,7	65	4,8
Nieprawidłowe wyprzedzanie	64	4,7	0	0,0	69	5,1
Niezachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu	44	3,2	0	0,0	45	3,3
Inne przyczyny	41	3,0	3	3,5	41	3,1
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	37	2,7	2	2,3	35	2,6
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	33	2,4	7	8,1	29	2,2
Gwałtowne hamowanie	21	1,5	0	0,0	21	1,6
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	19	1,4	0	0,0	19	1,4
Nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów	17	1,2	2	2,3	15	1,1
Jazda bez wymaganych świateł	6	0,4	4	4,7	2	0,1

Tabela 4 - Główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez rowerzystów (2024 r.)⁸

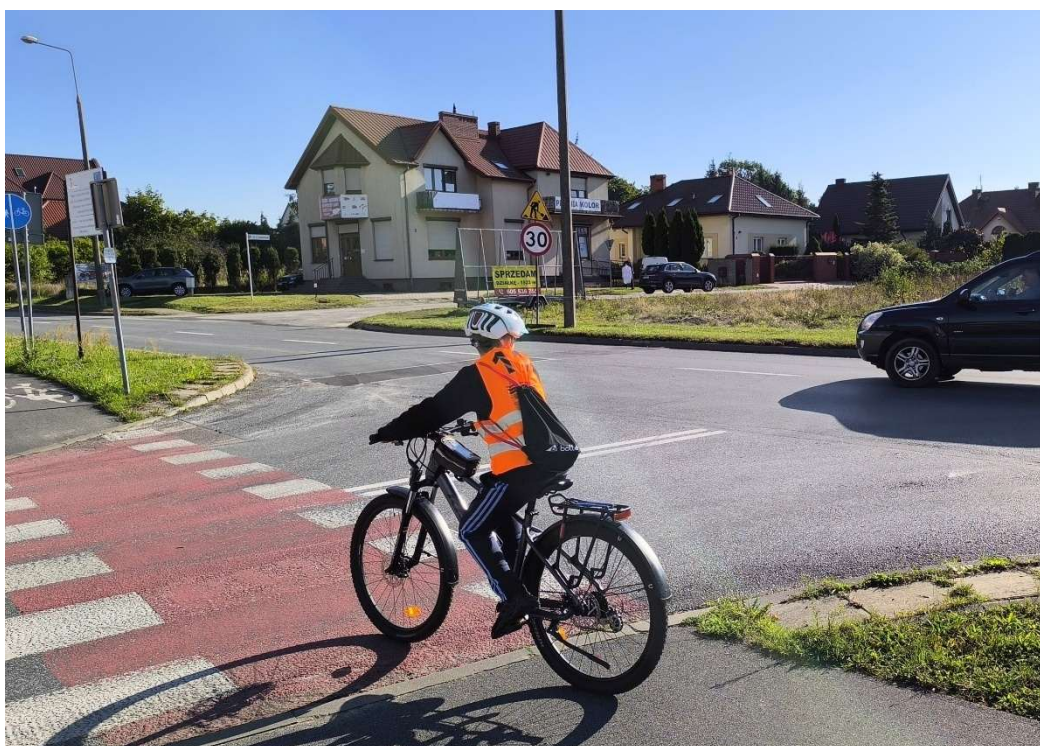
W sytuacji dominującej liczby zdarzeń, w których to kierujący pojazdami mechanicznymi powodowali i powodują zagrożenie dla kierujących rowerami (2/3 łącznej liczby wypadków i kolizji), nie podejmując już kwestii skuteczności krajowego systemu nadzoru nad ruchem drogowym, rowerowe zajęcia praktyczne w ruchu drogowym przede wszystkim uczą dzieci jak przeciwdziałać tym zagrożeniom.

Bezpieczeństwa dzieci na drodze nie można rozpatrywać z pominięciem jakości infrastruktury drogowej, gdyż nałożenie się złej lub braku danej infrastruktury z niskimi umiejętnościami jazdy młodego rowerzysty oraz lekceważeniem jego bezpieczeństwa przez kierujących pojazdami mechanicznym to już prosta droga do wypadku drogowego.

Dzieci można nauczyć poprawnego wykonywania manewru skrętu w lewo, ale jeżeli z przodu i tyłu na drodze będą znajdować się ciężarówki – bo nie ma tam drogi dla rowerów, to o pełnym bezpieczeństwie nigdy nie będzie mowy.



Fot. 9 - Powszechne zachowanie na przejeździe dla rowerów, gdy kierowca nie rozgląda się w obie strony w poszukiwaniu obecności rowerzystów (tu: patrzy w telefon)



Fot. 10 - Ćwicząc na zajęciach w ruchu drogowym uczniowie wiedzą, że przed wjechaniem na przejazd dla rowerów muszą się rozejrzeć i obserwować zachowania kierowców. W razie zagrożenia - zdążą zareagować. Tu uczeń patrzy w prawo i zachowuje szczególną ostrożność

Fizyka

Stawianie znaku równości pomiędzy zagrożeniami w ruchu drogowym powodowanymi przez rowerzystów oraz przez kierujących pojazdami samochodowymi jest jednym z podstawowych błędów w dyskusjach na temat obowiązków uczestników ruchu drogowego. Każdy pojazd nie będący w stanie spoczynku porusza się z pewną prędkością, ma także swoją masę. Te dwa elementy wpływają na jego energię kinetyczną, która rośnie wraz ze wzrostem masy oraz z kwadratem prędkości.

Pojazd	Masa [kg]	V [km/h]	V [m/s]	Ek [J]
Rower	85	25	6,94	2 050
Samochód	1300	50	13,89	125 406
Ciężarówka	30000	50	13,89	2 893 982

Tabela 5 - Porównanie energii kinetycznej roweru, samochodu i ciężarówki w zależności od masy i prędkości.

Wartości energii kinetycznej (Ek) pojazdów w momencie zdarzenia drogowego mają fundamentalne znaczenie, jeżeli chodzi o jego skutki. Ek pojazdu ciężarowego o masie 30 ton, jadącego z prędkością 50 km/h jest ponad 1400 razy większa od Ek rowerzysty o masie 85 kg jadącego z prędkością 25 km/h. Ek samochodu o masie 1,3 tony i prędkości 50 km/h jest z kolei większa o ponad 60 razy od Ek rowerzysty.

Zrozumienie tej zależności jest kluczowe w dyskusji o tym, na kim spoczywa większa odpowiedzialność w ruchu drogowym, dlaczego proces uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami ciężarowymi jest dużo bardziej restrykcyjny niż w przypadku kierowców samochodów osobowych, a ten z kolei względem kierujących rowerami.

Nawet popełniający błędy rowerzysta nie jest fizycznie w stanie spowodować zagrożenia, jakie może stać się udziałem rozpędzonej ciężarówki. Z tego właśnie powodu ustawodawca wprowadził np. przepis o obowiązku wyprzedzania rowerzystów w odległości co najmniej 1 m, podczas gdy rowerzyści mogą wyprzedzać wolno jadące pojazdy w korku – rower zarówno swoją prędkością, masą jak i wprawianym w ruch powietrzem nie są w stanie przesunąć samochodu lub zrobić w ten sposób krzywdy kierowcy i pasażerom.

W przypadku zderzeń rower – samochód o dowolnym charakterze, prawa fizyki nigdy nie będą po stronie rowerzysty, dlatego też wzorem krajów o najwyższym poziomie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jednym z kluczowych elementów systemu jest ochrona prawna niechronionych uczestników ruchu. Poziom tej ochrony w polskich przepisach jest zdecydowanie niewystarczający, a w powszechnej świadomości próbuje się wręcz przerzucić odpowiedzialność z osób dorosłych na dzieci, które mają myśleć za nieodpowiedzialnych dorosłych.

Dlatego też np. w Holandii w ruchu drogowym stosuje się zasadę odpowiedzialności za ryzyko, gdzie kierujący pojazdem mechanicznym co do zasady odpowiada w razie zdarzenia np. z udziałem pieszego lub rowerzysty do lat 14.

Rowerzysta w ruchu drogowym – stan prawny

Najważniejszymi aktami prawnymi regulującymi w Polsce zasady i warunki poruszania się rowerem po drogach są *Ustawa prawo o ruchu drogowym* oraz *Ustawa o kierujących pojazdami*. Poza tymi dokumentami istnieje również szereg innych aktów prawnych, ustaw i rozporządzeń mających wpływ na ruch rowerowy, edukację rowerową, system kontroli i kar za wykroczenia oraz przestępstwa i obowiązki dotyczące pierwszej pomocy.

Ustawa prawo o ruchu drogowym

*Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251 z późn. zm.)*⁹ zgodnie z art. 1:

Art. 1. Ustawa określa:

- 1) zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu;
 - 2) zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, a także działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie;
 - 3) wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami;
 - 4) zasady i warunki kontroli ruchu drogowego.
2. Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się poza miejscami wymienionymi w ust. 1 pkt 1, w zakresie:
- 1) koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób;
 - 2) wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych.

W innych miejscach niż wymienione, czyli np. na drogach wewnętrznych, o ile nie zostały objęte strefą ruchu lub strefą zamieszkania, ale tylko w ograniczonym zakresie. Powyższe oznacza więc, że drogi wewnętrzne są jednym z miejsc, na których można bez ograniczeń, od najmłodszych lat i przed uzyskaniem karty rowerowej uczyć dzieci jazdy rowerem w ruchu drogowym. Jest to prosta konsekwencja tego, że możliwe jest tam niestosowanie się do przepisów dotyczących ruchu pieszych po lewej stronie jezdni i poruszanie się rowerem w ruchu prawostronnym.

Pewnym problemem w skali kraju jest to, że wiele dróg wewnętrznych nie jest oznakowanych znakami D-46/D-47 *droga wewnętrzna/koniec drogi wewnętrznej*, mimo iż ma to kluczowe znaczenie w kwestii pierwszeństwa przejazdu na połączeniu tych dróg z drogami publicznymi.

⁹ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20240001251> (dostęp: 15.12.2025 r.)



Fot. 11 - Na drodze wewnętrznej dzieci do lat 10 pod opieką osoby dorosłej mogą jechać legalnie po prawej stronie, a po przekroczeniu tego wieku bez karty rowerowej

Sytuacja prawna dzieci poruszających się rowerem do 10 roku życia

Edukacja dzieci i nauka umiejętności jazdy rowerem w ruchu drogowym musi odbywać się od najmłodszych lat, tak by dziecko w wieku 10-11 lat mogące przystąpić do egzaminu na kartę rowerową (docelowo: egzaminu rowerowego w ruchu drogowym) posiadało już dobre podstawy, zdobyte podczas legalnej jazdy w ruchu drogowym.

Z punktu widzenia ruchu rowerowego oraz możliwości nauki jazdy rowerem u dzieci największym i wymagającej jak najszybszej zmiany błędem jest definicja pieszego zawarta w art. 2 pkt 18:

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

18) pieszego – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, **a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej;**

Pierwotna wersja przepisu mówiła o *osobie* – zmiana nastąpiła w ramach nowelizacji¹⁰ wprowadzającej zapisy dot. hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR, jednak logiczna treść pozostała bez zmian. Tu art. 2 ust. 18 obowiązujący przed 20.05.2021 r.:

18) pieszy – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej;

Polskie przepisy ruchu drogowego uczyniły pieszych z dzieci w wieku do 10 lat jadących rowerem pod opieką osoby dorosłej dopiero w 1997 r., czyli w chwili wejścia w życie obecnej *Ustawy*. Wcześniejsze przepisy ruchu drogowego, w tym *Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1992 nr 11 poz. 41)*¹¹ obowiązująca do 1997 roku takiego zapisu nie miała:

Art. 4. 1. *Użyte w ustawie określenia oznaczają:*

33) pieszy – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i nie wykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, a także osobę poruszającą się samodzielnie po chodniku w wózku inwalidzkim,

Trudno obecnie rozstrzygnąć jakie przesłanki stały za wprowadzeniem zapisu *pieszości* młodego rowerzysty, natomiast konsekwencje z niego wynikające są bardzo poważne, tym bardziej że zapis jest wprost sprzeczny z zapisem art. 8 ust. 1 pkt 10 *Ustawy o kierujących pojazdami*.

Ustawa o kierujących pojazdami jasno określa, że minimalny wiek do kierowania rowerem to 10 lat. Jak więc możliwe jest, że w definicji pieszego mowa jest o dziecku do lat 10 kierującym rowerem?

W tym miejscu należy zaznaczyć, że przepis ten nie powstał przez przypadek lub przez pomyłkę, co czym świadczy w *Ustawie* zapis art. 33 ust. 7:

Art. 33.

7. Kierujący rowerem może jechać lewą stroną jezdni na zasadach określonych dla ruchu pieszych w przepisach art. 11 ust. 1–3, jeżeli opiekuje się on osobą kierującą rowerem w wieku do lat 10.

Użyte w art. 33 słowo *może* oznacza, że wspomniana *opieka* może odbywać się na odległość, np. przez całą szerokość jezdni wynoszącej nawet i kilkanaście metrów.

¹⁰ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20210000720> (dostęp: 15.12.2025 r.)

¹¹ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19920110041> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Poza zasadami ogólnymi *Ustawy* dzieci do lat 10 obowiązują przepisy rozdziału 2 i art. 11-15 dotyczące ruchu pieszych. Zgodnie z art. 11 ust. 1 i 2:

Art. 11. 1. *Pieszy jest obowiązany korzystać z drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów, a w razie ich braku – z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi.*

2. *Pieszy idący po poboczu lub jezdni jest obowiązany iść lewą stroną drogi.*

O ile więc dziecko do lat 10 porusza się rowerem po szerokim chodniku (drodze dla pieszych), gdzie nie ma drogi dla rowerów, lub drodze dla pieszych i rowerów, to pod względem ruchowym jest to klarowna sytuacja.

Natomiast błąd systemowy tkwi w podstawie prawnej – dziecko do lat 10 (lub starsze, do określonego wieku), powinno mieć prawo do poruszania się po chodniku (drodze dla pieszych) na podstawie wyjątku wynikającego z art. 33 ust. 5 *Ustawy*, a nie dlatego, że jest pieszym na rowerze.



Fot. 12 - Dziecko w wieku 7 lat pod opieką osoby dorosłej zgodnie z przepisami porusza się po chodniku (jest pieszym), natomiast powinno ono być kierującym rowerem z prawem do jazdy po chodniku z uwagi na wiek

Szczególnie kuriozalne są jednak sytuacje, zwłaszcza w miastach, gdy droga dla rowerów znajduje się obok drogi dla pieszych i obie części co pewien czas zmieniają swoje położenie np. w rejonie przystanków. Jazda dziecka w sposób zgodny z przepisami (po chodniku) w miejscach o większym natężeniu ruchu prowadzi do ciągłych konfliktów z pieszymi, a przecinając drogę dla rowerów także do sytuacji kolizyjnych z innymi rowerzystami.



Fot. 13 - W widocznej sytuacji na zdjęciu dziecko w wieku 7 lat na rowerze (pieszy) powinno poruszać się zgodnie z zaznaczonymi strzałkami, w tym przejechać wąskim fragmentem chodnika pomiędzy zatoką autobusową, a wiałą przystankową, mimo braku widoczności

W zdecydowanej większości przypadków jazda dziecka (z wyjątkiem najmłodszych rowerzystów) po drodze dla rowerów nie stwarza żadnego problemu dla ruchu rowerowego, jest czytelna i uczy poruszania się w sposób przyjęty dla kierujących rowerami powyżej 10 lat (wg *Ustawy o kierujących pojazdami*).

Jadąc ze starszym opiekunem to on, w ramach swojej wiedzy i umiejętności, powinien ocenić, czy zjechanie na chodnik ma uzasadnienie w konkretnej sytuacji, jeżeli np. dotyczy jazdy po bardzo ruchliwej drodze dla rowerów w centrum miasta w porannym lub popołudniowym szczycie, cechującym się większymi niż zwykle prędkościami pojazdów. To jednak powinno wynikać z wyłączeń dla art. 33 ust. 5.



Fot. 14 - Tu dziecko (będąc pieszym) powinno jechać po drodze dla pieszych, mimo że potrafi bezpiecznie i pewnie poruszać się po drodze dla rowerów. Tym bardziej, że w chwili dojechania do grupy pieszych omińcie ich będzie wymagało wjechania na ddr z ryzykiem kolizji z rowerzystą jadącym z naprzeciwka.

Dziecko do lat 10 jadące rowerem ma do minimum ograniczone możliwości legalnego poruszania się po drogach dla rowerów. W przypadku dróg publicznych jedynym wyjątkiem jest sytuacja, gdy w pasie drogowym znajdują się wyłącznie jezdnie oraz droga dla rowerów, lub też korzystanie z innych części drogi (np. drogi dla pieszych lub pobocza) nie jest możliwe.

Wtedy pieszy (dziecko na rowerze) może skorzystać z zapisów art. 11 ust. 4 Ustawy:

Art. 11.

4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego.

Zapis art. 11 ust. 4 jest oczywiście powszechnie ignorowany i łamany w przypadku jazdy rowerem z dziećmi do lat 10, gdyż najczęściej poruszają się właśnie po drodze dla rowerów, niezależnie od innych elementów drogi.



Fot. 15 - Jedyna przewidziana w prawie sytuacja, gdy pieszy (dziecko na rowerze do lat 10 pod opieką osoby dorosłej) może korzystać z drogi dla rowerów zlokalizowanej w pasie drogi publicznej zgodnie z art. 11 ust. 4 Ustawy

Problem więc zaczyna się w momencie, gdy na drodze brak jest drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów – wtedy dziecko do lat 10 musi poruszać się po lewej stronie jezdni poboczem, a ostatecznie także i po jezdni. Jazda ruchem lewostronnym po poboczu może odbywać się w sposób względnie bezpieczny, jeżeli jest ono szerokie (1,5 m), znajduje się w dobrym stanie technicznym, a ruch pojazdów nie jest duży. Jeżeli pobocze jest wąskie lub nie można z niego korzystać – jazda w przewidziany w *Ustawie* sposób ruchem lewostronnym stanowi realne zagrożenie dla zdrowia i życia takiego dziecka.

Typowe drogi zamiejskie w Polsce nie posiadają jednak utwardzonych poboczy, a jedynie jezdnię o szerokości 6-7 metrów. Pobocza najczęściej występują na drogach wyższych klas (GP), w tym w ciągu wielu dróg krajowych, gdzie ruch rowerowy powinien być zawsze odseparowany w formie drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, co wynika z dużych różnic prędkości między pojazdami (o ile nie jest to dawna DK z ruchem przełożonym na nową drogę A/S).

Nie do zaakceptowania jest odstępowanie od budowania dróg dla rowerów/dróg dla pieszych i rowerów wzdłuż dróg wyższych kategorii o dużym natężeniu ruchu, udziale ruchu ciężkiego i wysokich prędkościach. W każdej bez wyjątku sytuacji, nawet najlepiej wyszkolone z jazdy w ruchu drogowym dziecko jadące na rowerze zawsze będzie tam zagrożone.



Fot. 16 - Zderzenie dziecka poniżej 10 roku życia z drogową rzeczywistością. Zgodnie z przepisami jako pieszy powinno się ono poruszać lewym poboczem, które jednak nie nadaje się do jazdy.



Fot. 17 - Dziecko w wieku 8 lat widoczne na zdjęciu zgodnie z Ustawą powinno na tej drodze poruszać się po lewej stronie jezdni i ustępować miejsca jadącym z naprzeciwka pojazdom

W praktyce jednak, co również potwierdzają rozmowy z uczniami na zajęciach rowerowych, nikt świadomie nie porusza się rowerem po drogach bez poboczy ruchem lewostronnym jak piesi. Jak Polska długa i szeroka – wszyscy łamią przepisy dla bezpieczeństwa swoich dzieci.

Obowiązek jazdy ruchem lewostronnym po jezdni to największa konsekwencja zapisów art. 2 pkt 18 *Ustawy*. Drugą jest brak możliwości legalnej nauki jazdy rowerem np. na bezpiecznych ulicach w mieście, gdzie – wyłączając obowiązek jazdy po chodnikach – dziecko musiałoby ćwiczyć wjeżdżając na skrzyżowanie pod prąd, wprost pod nadjeżdżające pojazdy.



Fot. 18 - Nauka jazdy z 8-latkami i poznawanie kontraruchu rowerowego w przedstawiony na zdjęciu sposób jest niezgodne z prawem, mimo że po egzaminie na kartę rowerową dziecko będzie musiało w ten sposób korzystać z drogi. Wyklucza to również prowadzenie zajęć praktycznych z grupami uczniów z klas I-III

Pozytywnym wyjątkiem są jednak strefy zamieszkania, gdzie pieszy (dziecko na rowerze) może poruszać się całą szerokością drogi, więc i rowerem po prawej stronie.

Art. 11.

5. Przepisów ust. 1–4a nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem oraz osobą poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Pewną szczególną sytuacją na drodze jest poruszanie się pieszych w kolumnie. Jednak zarówno w przypadku indywidualnego poruszania się dziecka do lat 10, jak i grupy takich dzieci, nic to nie zmienia w kwestii obowiązku stosowania się do ruchu lewostronnego, zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2:

Art. 12. 1. Kolumna pieszych, z wyjątkiem pieszych w wieku do 10 lat, może się poruszać tylko prawą stroną jezdni.

2. Do kolumny pieszych w wieku do 10 lat stosuje się odpowiednio przepisy art. 11 ust. 1 i 2.

Odchodząc na chwilę od *Ustawy* trzeba jeszcze wspomnieć o drugiej możliwości korzystania przez dzieci do lat 10 z dróg dla rowerów, tj. tych poza pasami dróg publicznych. Zgodnie z art. 8 ust. 1 i 11 *Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889)*¹²:

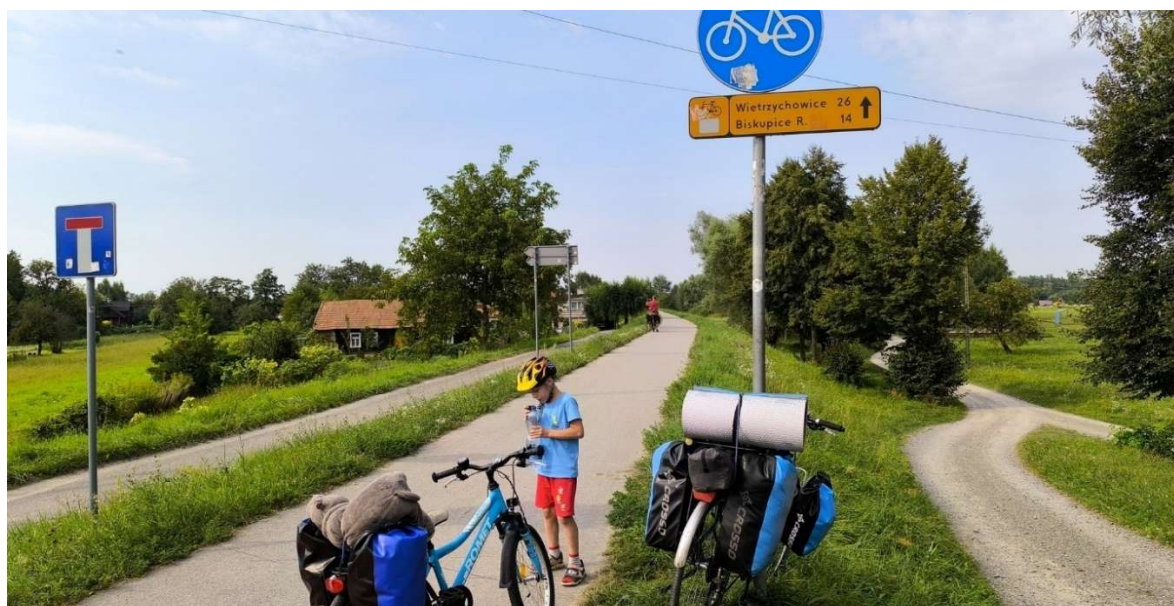
Art. 8. 1. Drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym takiej drogi, są drogami wewnętrznymi.

11. Droga wewnętrzna przeznaczona wyłącznie do ruchu:

1) osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego albo

2) pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego

– jest drogą rowerową.



Fot. 19 - Droga dla rowerów na wale rzeczny, czyli droga wewnętrzna-droga rowerowa.

¹² <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250000889> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Dla wszystkich kierujących rowerem ustawodawca przewidział trzy sytuacje pozwalające na poruszanie się rowerem po drodze dla pieszych, zgodnie z art. 33 ust.:

Art. 33.

5. Korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy:

1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem;

2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów;

3) warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła), z zastrzeżeniem ust. 6.

6. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu.

W praktyce występuje jeszcze jedna taka sytuacja, tj. przy zastosowaniu oznakowania pionowego C-16 „droga dla pieszych” z tabliczką „Nie dotyczy rowerów”. W myśl obecnych przepisów dot. oznakowania dróg stosowanie takiego zestawu znaków nie jest już możliwe, natomiast w dalszym ciągu znajduje się ono na wielu drogach.

Dużą zaletą takiego oznakowania było dopuszczenie jazdy rowerem po drodze dla pieszych przy jednoczesnym pozostawieniu możliwości jazdy rowerem po jezdni, w przeciwieństwie do nakładającego obowiązek korzystania znaku C-13/16 „droga dla pieszych i rowerów”.

Zamknięty zbiór możliwości korzystania z dróg dla pieszych podczas jazdy rowerem stoi w wyraźnej opozycji do stanu jakościowego i ilościowego infrastruktury drogowej i rowerowej w Polsce. W bardzo wielu sytuacjach dzieci po uzyskaniu karty rowerowej powinny poruszać się po jezdni bardzo ruchliwych i pełnych pojazdów ciężarowych dróg.

Do momentu wybudowania w Polsce spójnej sieci infrastruktury rowerowej separującej ruch rowerowy od samochodowego tam, gdzie jest to uzasadnione, należy rozszerzyć liczbę wyjątków, w których kierujący rowerem mogą korzystać z chodników, uwzględniając kategorię drogi, liczbę pasów ruchu, miarodajne prędkości, obecność pojazdów ciężarowych i in. W sprawach bezpośrednio niezwiązanych z edukacją rowerową także w odniesieniu do dzieci przewożonych na rowerach lub w przyczepkach doczepionych do roweru.

Również zapis dot. obowiązku poruszania się rowerem pod drogą dla pieszych z prędkością pieszego jest, ze względu na prawa fizyki, niemożliwy do zrealizowania.

Podczas zajęć rowerowych w szkole zwracamy uwagę na ten problem i wskazujemy, że przy obiektywnym zagrożeniu jazdy rowerem po jezdni na takiej drodze, braku infrastruktury rowerowej i braku dopuszczenia jazdy rowerem po drodze dla pieszych uczniowie powinni stosować zapisy art. 3 ust. 1 *Ustawy* tj.:

Art. 3. 1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, [...]



Fot. 20 - Grupa uczniów podczas zajęć praktycznych w ruchu drogowym porusza się po chodniku wzdłuż DK17 Lublin-Hrebenne z naruszeniem art. 33 ust. 5 przy jednoczesnym zastosowaniu się do art. 3 *Ustawy*

Obecne przepisy *Ustawy prawo o ruchu drogowym* w kwestii dzieci do lat 10 poruszających się rowerem, z wyjątkiem dróg wewnętrznych oraz stref zamieszkania, uniemożliwiają więc prowadzenie edukacji rowerowej w ruchu drogowym dla szkół podstawowych, a w przypadku prowadzenia jej przez rodziców odbywa się to na ich własną odpowiedzialność, z naruszeniem przepisów.

Ustawa o kierujących pojazdami

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. 2025 poz. 1226)¹³ jest aktem prawnym powstałym na bazie zapisów znajdujących się do 2011 roku m.in. w Ustawie prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 1:

Art. 1. Ustawa określa:

- 1) osoby uprawnione do kierowania pojazdami na drogach publicznych oraz na drogach położonych w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu;
- 2) wymagania w stosunku do osób, o których mowa w pkt 1;
- 3) zasady uzyskiwania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami oraz zatrzymywania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami;

Podobnie jak w przypadku Ustawy prawo o ruchu drogowym (UPoRD) zapisy Ustawy obowiązują na drogach publicznych, w strefach zamieszkania i w strefach ruchu, nie obowiązują natomiast na drogach wewnętrznych. Kolejne artykuły określają minimalny wiek do kierowania oraz rodzaj dokumentu, uprawniającego do kierowania różnymi pojazdami:

Art. 3. 1. Kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z następujących warunków:

- 1) posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem;
- 2) odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy;
- 3) zdaje egzamin państwowy.
4. Osoba, która ukończyła 18 lat, nie jest obowiązana do posiadania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania rowerem, wózkiem rowerowym lub pojazdem zaprzęgowym.

Art. 7. 1. Dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania:

- 2) rowerem, wózkiem rowerowym, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego – jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat;
- 3) pojazdem zaprzęgowym – jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat.

¹³ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250001226> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Zakres obowiązywania *Ustawy* oznacza więc, że na drogach wewnętrznych (nie będących strefą ruchu lub strefą zamieszkania) dziecko w wieku 10-18 lat może poruszać się legalnie rowerem bez karty rowerowej.

Art. 8. 1. *Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi:*

- 1) 14 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii AM;
- 2) 16 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A1, B1 i T;
- 10) 10 lat – dla roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego;
- 11) 17 lat – dla roweru wieloosobowego, roweru lub wózka rowerowego przewożących inną osobę;

Funkcjonujące od dekad w polskim prawie określenie minimalnego wieku do kierowania rowerem nie ma żadnego racjonalnego uzasadnienia, nie występuje ono też w większości krajów w Europie.

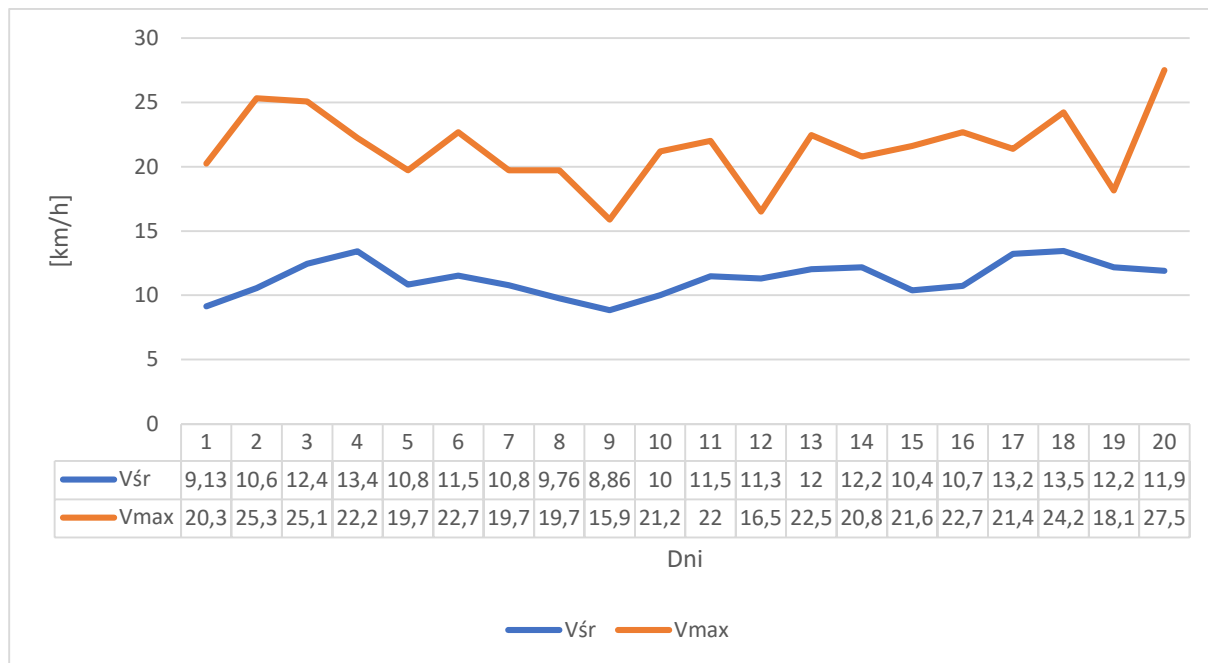
Minimalny wiek do kierowania np. pojazdem mechanicznym ma swoje uzasadnienie – jest to pojazd o dużo większej masie, mogący rozwijać znaczne prędkości dzięki mocnemu silnikowi, który w rękach dziecka stanowiłby realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podobnie jest z hulajnogą elektryczną – pojazdem mniej stabilnym od roweru, a w przypadku braku blokady mogącym rozwijać bardzo duże prędkości.

Tymczasem korzystanie z rowerów przez dzieci od najmłodszych lat jest zjawiskiem powszechnym akceptowalnym, przynoszącym bardzo wiele korzyści społecznych. Dzieci zaczynają jazdę na rowerze w różnym wieku, jednak zwykle ma to miejsce w przedziale 4-6 lat, jeszcze przed rozpoczęciem nauki w szkole podstawowej. Rower jest dla dzieci naturalnym narzędziem do zabawy i spędzania czasu z rówieśnikami oraz komunikacji i rekreacji.

Definicja pieszego w UPoRD, pod którą podlegają dzieci do ukończenia 10 roku życia, zgodnie z opisem w poprzedniej części, przynosi jedynie więcej problemów natury prawnej, a zdolności motoryczne dzieci już w wieku 6-7 lat nie mają wiele wspólnego z ruchem pieszych.

Realne prędkości osiągnięte przez dzieci jadące rowerem poniżej 10 roku życia stoją również w opozycji do zapisów art. 33 ust. 6. UPoRD dot. obowiązków kierujących rowerem, jadących warunkowo po drodze dla pieszych. Jeżeli mają się oni poruszać ze zbliżoną prędkością do pieszego, to pytanie wg jakiego punktu odniesienia? Pieszego idącego 2-3 km/h (osoby starsze), 4 km/h (spacer), 5-6 km/h (szybki chód), czy właśnie dziecka jadącego rowerem, a formalnie będącego pieszym – osiągniętego 15-27 km/h?

Średnia prędkość jazdy zmierzona licznikiem rowerowym u 8-latka poruszającego się rowerem w ruchu drogowym była 2-3 krotnie większa niż średnia prędkość marszu pieszego, natomiast prędkość maksymalna była większa aż 4-6 krotnie.



Wykres 3: Średnie oraz maksymalne prędkości jazdy dziecka w wieku 8 lat jadącego na rowerze (formalnie: pieszego) w ciągu 20 wybranych dni roku.

Pod względem ruchowym dzieciom w wieku 6-10 lat, które już nauczą się jeździć na rowerze (ruszanie, jazda, skręcanie, hamowanie, zatrzymanie), znacznie bliżej jest do osób w wieku powyżej 10 lat jadących na rowerze niż do pieszych.

Ścisty zapis dotyczący wieku 10 lat do uzyskania uprawnień do kierowania rowerów jest jednak przede wszystkim nieprawdopodobnie trudny do zrealizowania w przypadku, gdy większość dzieci w Polsce kartę rowerową uzyskuje za pośrednictwem swojej szkoły podstawowej.

Egzaminy na kartę rowerową zwykle odbywają się raz w roku, w okresie maj-czerwiec, obejmując uczniów z wielu klas jednocześnie. Jednakże, dzieci kończą wiek 10 lat przez cały rok kalendarzowy, a szkoła nie jest w stanie fizycznie zapewnić im udział w egzaminie dokładnie w dniu urodzin. Co więcej, dzieci idące do szkoły jako 7-latki, często kończą 10 lat jeszcze będąc w klasie III.

System ten, w kwestii zbieżności wieku i uzyskiwania uprawnień, jest całkowicie odmienny od uzyskiwania uprawnień na prawo jazdy, gdzie osoba chcąc je uzyskać zapisuje się do ośrodka szkolenia, a następnie przystępuje do egzaminu. Powyższe pozwala – jeżeli tylko kandydat dopilnuje terminów i zda egzamin – na uzyskanie prawa jazdy od ukończenia 18 lat (17 lat od marca 2026 r.).



Fot. 21 - Uczeń klasy IV szkoły podstawowej 13 dni po swoich 10. urodzinach jedzie rowerem po drodze publicznej bez wymaganych prawem uprawnień. Kartę rowerową uzyska dopiero 4 miesiące i 12 dni później pod koniec czerwca 2022 roku

W przypadku dzieci – uczniów szkół podstawowych, w większości przypadków przystępują one do egzaminu na zakończenie klasy IV, czasami nawet 1,5 roku po ukończeniu 10 lat.

Jeżeli uczeń urodzi się np. 5 stycznia 2015 roku i do szkoły pójdzie jako 7-latek, to swoje 10 urodziny będzie obchodził w zimie w połowie III klasy. IV klasę rozpocznie w wieku 10 lat i 9 miesięcy, a jeżeli egzamin na kartę rowerową odbędzie się np. w dniu 5 czerwca 2026 roku, to będzie wtedy w wieku 11 lat i 4 miesięcy.

Takich lub podobnych przypadków jest w polskiej szkole mnóstwo, co potwierdzają zajęcia stacjonarne realizowane na początku roku szkolnego w klasie IV, gdy zdecydowana większość uczniów ma już skończone 10 lat.

W tym czasie, zgodnie z przepisami, dzieci te nie powinny w ogóle poruszać się rowerem po drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania. W rzeczywistości jest inaczej i zdecydowana większość z nich jeździ rowerem, mimo obowiązku posiadania uprawnień (karty rowerowej), a często bierze także udział w kampaniach rowerowych tj. Rowerowy Maj lub podobne.

Wiek rozpoczęcia szkoły podstawowej	Data urodzin	Data 10. urodzin	Data egzaminu na kartę rowerową	Liczba dni - brak uprawnień do jazdy rowerem	Uwagi
7 lat	15.01.2014	15.01.2024	10.06.2025	512	
7 lat	10.06.2014	10.06.2024	10.06.2025	365	
7 lat	24.12.2014	24.12.2024	10.06.2025	168	
6 lat	25.01.2015	25.01.2025	10.06.2025	136	
6 lat	10.06.2015	10.06.2025	10.06.2025	0	Egzamin w dniu 10. urodzin
6 lat	28.06.2015	28.06.2025	10.06.2025	-18	Brak możliwości przystąpienia do egzaminu

Tabela 6 - Przykładowe powiązanie dat urodzin dzieci z dniem egzaminu na kartę rowerową w przypadku uczniów tej samej klasy IV, wraz z liczbą dni braku uprawnień do kierowania rowerem

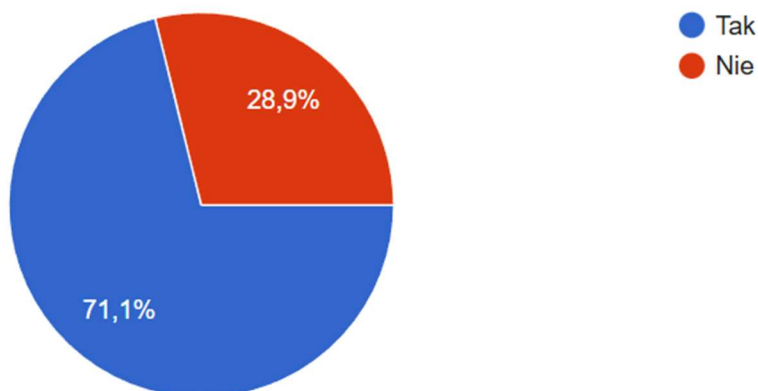
Obecny stan rzeczy wynika zarówno ze świadomego ignorowania przepisów przez rodziców dzieci, braku wiedzy, że status prawny dziecka na drodze zmienił się po dniu 10 urodzin i braku skutecznego systemu kontroli. W tym miejscu należy jednak powiedzieć wprost, że wprowadzenie *od zaraz* rygorystycznego przestrzegania tych zapisów i zakazania dzieciom jazdy rowerem przez okres trwający nawet i 1,5 roku, wpływałoby bardzo negatywnie na ich zdrowie fizyczne, aktywność ruchową, rozwijanie umiejętności jazdy i uczestnictwo w ruchu drogowym i turystycznym.

W niektórych przypadkach ograniczenia działają w drugą stronę, tj., gdy dziecko chcące przystąpić do egzaminu na kartę rowerową w dniu egzaminu nie skończyło jeszcze 10 lat. Dotyczy to zwłaszcza uczniów, którzy rozpoczęli szkołę jako 6-latkowie.

W ankiecie do niniejszej *Koncepcji* blisko 30% osób odpowiedziało, że nigdy nie posiadało karty rowerowej.

Czy posiada lub kiedykolwiek posiadał(a) Pan/Pani kartę rowerową?

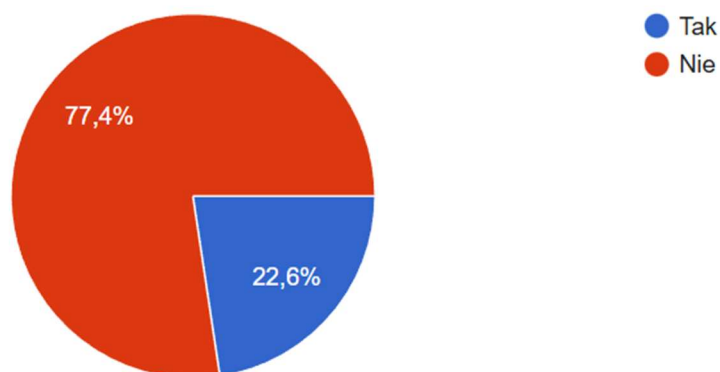
1 012 odpowiedzi



Równocześnie blisko 80% ankietowanych nie posiadało żadnego z pozostałych dokumentów, które uprawniają do kierowania rowerem przed ukończeniem 18 lat.

Czy posiada lub kiedykolwiek posiadał(a) Pan/Pani prawo jazdy kat. AM, A1, B1 lub T również uprawniające do kierowania rowerem do ukończenia 18 lat?

1 012 odpowiedzi



Tylko 14,6% osób, które nie miały karty rowerowej wskazało, że posiadało uprawnienia w postaci praw jazdy kat. AM, A1, B1 lub T. W skali całej ankiety (1012 odpowiedzi), aż 24,7 % poruszało się w swoim życiu rowerem bez posiadania uprawnień do kierowania w wieku 10-18 lat.

Kolejne, wybrane artykuły *Ustawy* doprecyzowują system uzyskiwania karty rowerowej, odnosząc się do warunków wiekowych, umiejętności oraz kwalifikacji osób, które będą przeprowadzać egzaminy z uczniami szkół podstawowych lub z osobami niebędącymi uczniami szkoły podstawowej.

Rozdział 3

Wydawanie praw jazdy

Art. 17. 1. Kartę rowerową wydaje nieodpłatnie, za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna:

1) dyrektor szkoły – uczniowi szkoły podstawowej;

2) dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań – osobie niewymienionej w pkt 1.

2. Kartę rowerową może uzyskać osoba, która:

1) osiągnęła wymagany minimalny wiek;

2) wykazała się niezbędnymi umiejętnościami w kierowaniu rowerem odpowiednio podczas zajęć szkolnych, zajęć prowadzonych przez wojewódzki ośrodek ruchu

drogowego lub zajęć prowadzonych przez ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań.

3. Karta rowerowa może być udostępniana w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.

Art. 18.

5. W przypadku utraty lub zniszczenia karty rowerowej wtórnik tego dokumentu wydaje nieodpłatnie podmiot, który wydał kartę rowerową.

Rozdział 7

Zajęcia dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej

Art. 41. 1. W podstawie programowej kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 1 lit. b–h ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, zawiera się treści umożliwiające przygotowanie ucznia szkoły podstawowej do ubiegania się o wydanie karty rowerowej.

2. Zajęcia dla uczniów przygotowujących się do ubiegania o wydanie karty rowerowej prowadzą nauczyciele posiadający kwalifikacje określone w art. 9 ustawy z dnia 26 stycznia 1982 r. – Karta Nauczyciela.

3. Dyrektor szkoły może zawrzeć porozumienie z wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego lub ośrodkiem szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań, o których mowa w art. 31, o nieodpłatnym uczestnictwie uczniów w zajęciach organizowanych przez ten ośrodek dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej.

4. Zajęcia dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej, a niebędących uczniami szkoły podstawowej, są prowadzone w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego lub w ośrodku szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań, o których mowa w art. 31 ust. 1.

5. Koszty uczestnictwa uczniów w zajęciach, o których mowa w ust. 3, są pokrywane ze środków własnych wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub ośrodka szkolenia kierowców.

Art. 42. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw oświaty i wychowania określi, w drodze rozporządzenia:

1) wymagania oraz sposób organizacji zajęć dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej, ubiegających się o wydanie karty rowerowej;

2) tryb i warunki przeprowadzania egzaminu w zakresie karty rowerowej;

3) kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej;

4) wzór karty rowerowej.

2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się odpowiednio:

1) konieczność przygotowania osób uzyskujących kartę rowerową do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym;

2) potrzebę ujednoczenia wzorów dokumentów;

3) specyfikę ruchu pojazdów jednośladowych, w tym istniejące zagrożenia ze strony innych uczestników ruchu;

4) konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji osób prowadzących zajęcia.

Rozdział 9

Sprawdzanie kwalifikacji i przeprowadzanie egzaminów państwowych

Art. 49.

5. Sprawdzenie niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o wydanie karty rowerowej odbywa się w ramach zajęć, o których mowa w art. 41.

Rozdział 10

Egzaminatorzy i inne osoby dokonujące sprawdzenia kwalifikacji

Art. 65. 1. Sprawdzenia niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową dokonuje:

1) nauczyciel posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego organizowane nieodpłatnie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego;

2) policjant lub policjant w stanie spoczynku, posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego;

3) egzaminator;

4) instruktor.

2. Sprawdzenie umiejętności odbywa się w jednostce prowadzącej zajęcia w obecności nauczyciela, rodzica lub opiekuna.

Rozdział 11

Nadzór nad sprawdzaniem kwalifikacji

Art. 73. 1. Nadzór nad sprawdzaniem umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową sprawuje właściwy organ nadzoru odpowiednio do miejsca, w którym jest ono wykonywane.

2. Przedstawiciel organu nadzoru, o którym mowa w ust. 1, w ramach prowadzonego nadzoru jest obowiązany:

1) rozpatrywać skargi;

2) prowadzić kontrole w zakresie warunków, przebiegu i sposobu sprawdzenia umiejętności;

3) podejmować działania w celu niezwłocznego wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości.

Kartę rowerową wydaje uczniom dyrektor szkoły podstawowej, a w pozostałych bardzo rzadko występujących sytuacjach dyrektor WORD lub przedsiębiorca spełniający dodatkowe wymagania.

Karty rowerowej nie można uzyskać przed osiągnięciem minimalnego wieku, czyli 10 lat, wynikającego z art. 8 ust. 1 pkt 10 *Ustawy*.

Przygotowanie teoretyczne dotyczące uzyskiwania karty rowerowej, co do zasady, odbywa się podczas zajęć szkolnych z treści zawartych w podstawie programowej.

Sprawdzenia umiejętności dokonuje nauczyciel posiadający specjalistyczne przeszkolenie w WORD, ale także policjant, egzaminator lub instruktor.

Sposób egzaminowania na kartę rowerową określa *Rozporządzenie w sprawie uzyskiwania karty rowerowej*.

Wszystkie powyższe elementy zostały szerzej omówione w kolejnej części *Koncepcji*.

Rozporządzenie w sprawie uzyskiwania karty rowerowej

Do 2013 roku polskie przepisy nie regulowały szczegółowo zasad uzyskiwania karty rowerowej, mimo iż sam dokument funkcjonuje od wieku dekad. W 2013 roku na podstawie art. 42 ust. 1 *Ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami* zostało opublikowane *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz.U. 2013 poz. 512)*¹⁴.

¹⁴ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20130000512> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Co ciekawe, w § 1. Rozporządzenia mowa jest o osobach niebędących uczniami szkoły podstawowej, natomiast interesująca nas grupa wiekowa pojawia się dopiero w dalszej części tego aktu prawnego:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania oraz sposób organizacji zajęć dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej, ubiegających się o wydanie karty rowerowej;
- 2) tryb i warunki przeprowadzania egzaminu w zakresie karty rowerowej;
- 3) kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej;
- 4) wzór karty rowerowej.

Mimo braku rzetelnych danych należy założyć, że zdecydowana większość osób poniżej 18 lat przystępujących do egzaminu na kartę rowerową robi to w ramach zajęć w szkole podstawowej.

§ 12. Egzamin przeprowadza się dla:

- 1) osób szkolonych, które uczestniczyły w zajęciach teoretycznych i praktycznych,
 - 2) uczniów szkoły podstawowej
- którzy ukończyli wymagany przepisami ustawy wiek.

Egzamin na kartę rowerową dzieli się na dwie części: teoretyczną i praktyczną. Przygotowanie do części teoretycznej wynika z art. 41. ust. 1. *Ustawy o kierujących pojazdami: W podstawie programowej kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 1 lit. b–h ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, zawiera się treści umożliwiające przygotowanie ucznia szkoły podstawowej do ubiegania się o wydanie karty rowerowej.*

Rozporządzenie wprost nie określa miejsca przeprowadzania części praktycznej egzaminu, które zależy od wyboru dyrektora szkoły. W zależności od lokalnych warunków będą to: sala gimnastyczna, plac przy szkole (boisko) lub miasteczko ruchu drogowego (szkolne lub zewnętrzne), natomiast wyłącznie w przypadku osób szkolonych (nie będących uczniami szkoły podstawowej) rozporządzenie określa, że ma to być plac manewrowy:

§ 13. Egzamin dla osób szkolonych składa się z części:

- 1) teoretycznej – przeprowadzanej w sali szkoleniowej;
- 2) praktycznej – przeprowadzanej na placu manewrowym.

§ 21. 1. Egzamin dla uczniów szkoły podstawowej składa się z części:

- 1) teoretycznej – uwzględniającej treści, o których mowa w art. 41 ust. 1 ustawy;
- 2) praktycznej – przeprowadzonej w miejscu wyznaczonym przez dyrektora szkoły podstawowej, umożliwiającym sprawdzenie niezbędnych umiejętności praktycznych.

2. Egzamin dla uczniów szkoły podstawowej przeprowadza się w terminie wyznaczonym przez dyrektora szkoły podstawowej, który określa formę części teoretycznej oraz czas trwania części teoretycznej i części praktycznej egzaminu.

3. Wynik części teoretycznej egzaminu dla uczniów szkoły podstawowej uznaje się za pozytywny, jeżeli osoba zdająca egzamin uzyskała co najmniej 80% punktów możliwych do uzyskania.

4. Wynik części praktycznej egzaminu dla uczniów szkoły podstawowej uznaje się za pozytywny, jeżeli osoba zdająca egzamin prawidłowo wykonała co najmniej 90% manewrów i nie stwarza zagrożenia dla ruchu drogowego.

5. Przepisy § 15 ust. 1–3 oraz § 18–20 stosuje się odpowiednio.

Najbardziej „spektakularnym” zapisem całego rozporządzenia jest ten dotyczący warunków pozytywnego zaliczenia części praktycznej, mówiący o tym, że osoba zdająca oprócz 90% poprawności manewrów *nie stwarza zagrożenia dla ruchu drogowego*.

Tu należy zadać więc fundamentalne pytanie – w jaki sposób egzamin przeprowadzany poza prawdziwym ruchem drogowym ma zweryfikować niestwarzanie zagrożenia, skoro dzieci jadąc rowerami poruszają się z minimalnymi prędkościami, cały układ „dróg” jest bardzo ciasny, a obok nich brak jest innych rowerzystów, pojazdów samochodowych i ogólnie rzeczywistych warunków, z którymi później będą musieli się zmierzyć jadąc samodzielnie.

Odniesienie się do kolejnych paragrafów w *Rozporządzeniu* uszczegóławia kwestię całego procesu, w tym obowiązek pozytywnego wyniku z części teoretycznej przed przystąpieniem do części praktycznej oraz łączny pozytywny wynik teorii i praktyki by utrzymać kartę rowerową.

Ważnym zapisem jest jednocześnie § 19. obligujący jednostkę (dyrektora szkoły podstawowej) do wyznaczenia kolejnego terminu egzaminu, jednak bez precyzowania w jakim czasie. Przepis ten może więc oznaczać, że obowiązek wyznaczenia terminu dla ucznia/uczniów, którzy nie zdali egzaminu praktycznego musi być zrealizowany od razu, jednak informacje uzyskiwane od szkół potwierdzają, że w wielu wypadkach uczniowie ci zdają go dopiero rok później, razem z następnym rocznikiem klas IV.

§ 15. 1. Część praktyczną egzaminu dla osób szkolonych przeprowadza się przy użyciu roweru jednośladowego.

2. W przypadku osób szkolonych o ograniczonej sprawności ruchowej dopuszcza się przeprowadzenie części praktycznej egzaminu dla osób szkolonych przy użyciu roweru wielośladowego.

3. Warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu dla osób szkolonych jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu.

§ 18. Jeżeli osoba zdająca egzamin dla osób szkolonych uzyskała negatywny wynik z części teoretycznej egzaminu albo nie przystąpiła do egzaminu w wyznaczonym terminie, jednostka szkoląca, w terminie nie dłuższym niż 7 dni, wyznacza kolejny termin egzaminu.

§ 19. Jeżeli osoba zdająca egzamin dla osób szkolonych uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej oraz negatywny wynik z części praktycznej egzaminu, jednostka szkoląca wyznacza kolejny termin części praktycznej egzaminu.

§ 20. Pozytywny wynik egzaminu dla osób szkolonych uzyskuje osoba, która uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej i części praktycznej egzaminu.

§ 22. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu wydaje się kartę rowerową, której wzór jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

Na kluczowe pytanie, co więc uniemożliwia przeprowadzanie egzaminów na kartę rowerową w prawdziwym ruchu drogowym dla uczniów szkół podstawowych (skoro decyduje dyrektor szkoły, a obowiązująca jeszcze podstawa programowa tego jednoznacznie nie zakazuje) odpowiedź jest prosta – brak uprawnień do kierowania rowerem po drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania dla dzieci po ukończeniu 10 lat wynikający z Ustawy o kierujących pojazdami.

„Edukacja” rowerowa w Polsce



**Udajemy, że uczymy (system, dorośli)
Udajemy, że coś umiemy (dzieci)**

Edukacja rowerowa w szkole podstawowej – stan obecny

Głównym obiektem zainteresowań związanych z reformą systemu szkolenia rowerzystów jest szkoła podstawowa. Ze względu na opisane wcześniej ograniczenia, dotychczas edukacja rowerowa skupiała się na uczniach klasy IV (w zakresie dodatkowych zajęć teoretycznych przed egzaminem na kartę rowerową), a później klas V-VIII, którzy w ramach obecnych przepisów mogą już legalnie uczestniczyć w zajęciach praktycznych w ruchu drogowym (o ile tylko posiadają kartę rowerową).

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego w roku szkolnym 2024/25 w Polsce funkcjonowało 14 012 szkół podstawowych, z czego ok. 6 tysięcy w miastach i ok. 8 tysięcy na wsiach. W szkołach miejskich uczyło się ok. 2,1 mln uczniów, a w szkołach wiejskich ok. 1,1 mln uczniów¹⁵.

Liczba uczniów w klasie IV lub V w skali całego kraju wynosi blisko 390 tysięcy, co pokazuje skalę wyzwania, z jakim trzeba się zmierzyć wprowadzając systemowe zmiany w edukacji rowerowej i włączając do niej elementy praktyczne w ruchu drogowym.

Droga do ogólnokrajowej i powszechnie dostępnej edukacji w ruchu drogowym, jak i wdrożenia egzaminów rowerowych w ruchu drogowym, będzie więc procesem trwającym wiele lat, w którym należy założyć etapy pośrednie, tj. coroczne zwiększanie liczby dzieci w niej uczestniczących.

Klasa:	1	2	3	4	5	6	7	8
Gminy wiejskie:	116 293	108 893	105 918	105 453	103 088	107 089	104 449	98 166
Gminy miejsko-wiejskie:	105 047	99 924	97 767	97 282	96 096	100 142	98 016	93 292
Gminy miejskie:	195 620	189 537	187 415	185 550	182 776	189 384	186 707	172 869
Razem liczba uczniów:	416 960	398 354	391 100	388 285	381 960	396 615	389 172	364 327

Tabela 7 - Liczba uczniów szkół podstawowych w podziale na klasy i typ gminy (stan na 30.09.2024 r.)¹⁶

¹⁵

https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5488/21/3/1/edukacja_w_roku_szkolnym_20242025_wyniki_wstepne.pdf (dostęp: 15.12.2025 r.)

¹⁶ https://dane.gov.pl/pl/dataset/199,dane-statystyczne-uczniow-wedug-klas/resource/65344/table?page=1&per_page=20&q=&sort= (dostęp: 15.12.2025 r.)

Prawo oświatowe i podstawa programowa

Treści realizowane przez nauczycieli w szkole podstawowej opierają się na podstawie programowej publikowanej jako rozporządzenie ministra właściwego ds. oświaty i wychowania wynikającemu z art. 47. ust. 1 pkt 1 i 3 *Ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (Dz.U. 2025 poz. 1043 z późn. zm.)*¹⁷:

Art. 47. 1. *Minister właściwy do spraw oświaty i wychowania określi, w drodze rozporządzenia:*

1) *podstawę programową:*

b) *kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym,*

– *uwzględniając w szczególności zestawy celów kształcenia i treści nauczania, umiejętności uczniów, a także zadania wychowawczo-profilaktyczne szkoły, odpowiednio do poszczególnych etapów edukacyjnych i typów szkół;*

3) *ramowe plany nauczania dla poszczególnych typów szkół, w tym:*

a) *tygodniowy, a w przypadku szkół dla dorosłych prowadzących zajęcia w formie zaocznej – semestralny, wymiar godzin obowiązkowych zajęć edukacyjnych,*

f) *warunki i sposób realizacji zajęć edukacyjnych*

Z uwagi na zmieniającą się na przestrzeni lat strukturę organizacyjną szkół w Polsce (w tym okres funkcjonowania gimnazjów) i pojawianie się nowych przedmiotów, podstawy programowe ulegały częstym modyfikacjom.

Mimo podejmowania prób wprowadzenia do systemu edukacji oddzielnego przedmiotu skupiającego w sobie tematykę wychowania komunikacyjnego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, treści te w dalszym ciągu realizowane są w ramach przedmiotu technika jako jeden z bardzo wielu modułów tematycznych. Biorąc pod uwagę, że w ruchu drogowym uczestniczy przez całe życie zdecydowana większość mieszkańców kraju, marginalizowanie tak ważnego zagadnienia jest całkowicie niezrozumiałe. Dotyczy to nie tylko interesującego nas bezpieczeństwa podczas jazdy na rowerze, ale i ogólnego bezpieczeństwa na drodze jako pieszy, pasażer pojazdu czy w przyszłości kierowca.

Obecnie jeszcze obowiązująca podstawa programowa oparta jest na *Rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej*

¹⁷ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250001043> (dostęp: 15.12.2025 r.)

do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej (Dz.U. 2017 poz. 356 z późn. zm.)¹⁸. Dokument ten był nowelizowany wiele razy, natomiast najważniejsza zmiana została wprowadzona w 2023 roku, kiedy to w istotny sposób rozszerzono zapisy dla wychowania komunikacyjnego na przedmiocie technika dla klas IV-VI.

Podstawa programowa klasy I-III (edukacja wczesnoszkolna)

Funkcjonująca jeszcze podstawa programowa dla klasy I-III w ramach edukacji wczesnoszkolnej obowiązuje w niezmienionej formie od 2017 roku. Znajdują się w niej podstawowe odniesienia do ruchu rowerowego, natomiast brak jest informacji na temat faktycznych działań podejmowanych podczas zajęć z uczniami w tej grupie szkolnej.

Treści nauczania – wymagania szczegółowe

IV. Edukacja przyrodnicza.

3. Osiągnięcia w zakresie rozumienia przestrzeni geograficznej. Uczeń:

3) czyta proste plany, wskazuje kierunki główne na mapie, odczytuje podstawowe znaki kartograficzne map, z których korzysta; za pomocą komputera, wpisując poprawnie adres, wyznacza np. trasę przejazdu rowerem;

IX. Wychowanie fizyczne.

1. Osiągnięcia w zakresie różnych form rekreacyjno-sportowych. Uczeń:

3) respektuje przepisy, reguły zabaw i gier ruchowych, przepisy ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, rowerzystów, rolkarzy, biegaczy i innych osób, których poruszanie się w miejscu publicznym może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa;

7) jeździ na dostępnym sprzęcie sportowym, np. hulajnodze, rolkach, rowerze, sankach, łyżwach.

W opisie warunków i sposobów realizacji nie ma informacji na temat ruchu rowerowego i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podstawa programowa klasy IV-VIII (nauczanie techniki)

Najbardziej interesujące nas zagadnienia znajdują się w podstawie programowej dla lekcji techniki. Przedmiot ten jest realizowany w wymiarze 1 godz. lekcyjnej tygodniowo, a w przypadku działu wychowania komunikacyjnego jest to ok. 12 lekcji zwykle w klasie IV. Taki wymiar godzinowy zajęć jest zdecydowanie za mały zarówno z punktu widzenia całego przedmiotu (i realizacji różnych prac technicznych), jak i samego wychowania komunikacyjnego.

W latach 2017-23 zapisy podstawy dotyczące wychowania komunikacyjnego były bardzo ubogie, zarówno pod względem treści nauczania, jak i sposobu realizacji:

¹⁸ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20170000356> (dostęp: 15.12.2025 r.)

II ETAP EDUKACYJNY: KLASY IV–VIII

TECHNIKA

Treści nauczania – wymagania szczegółowe

II. Wychowanie komunikacyjne. Uczeń:

- 1) bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym, jako pieszy, pasażer i rowerzysta;*
- 2) interpretuje znaki drogowe dotyczące pieszego i rowerzysty;*
- 3) konserwuje i reguluje rower oraz przygotowuje go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.*

Warunki i sposób realizacji

Szkoła powinna zapewnić możliwość uzyskania karty rowerowej przez ucznia, który ukończył 10 lat. Dopuszcza się organizowanie zajęć przygotowujących do uzyskania karty rowerowej nie tylko podczas przedmiotu technika, ale również podczas innych zajęć, np. godzin z wychowawcą.

Z inicjatywy Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w podstawie programowej dla przedmiotu technika od roku szkolnego 2023/24 zaszyły duże pozytywne zmiany, zwiększające treści opisowe w zakresie nauczania i realizacji wychowania komunikacyjnego. Zmiany te wprowadzono *Rozporządzeniem Ministra Edukacji i Nauki z dnia 6 lutego 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej (Dz.U. 2023 poz. 312)*¹⁹:

II ETAP EDUKACYJNY: KLASY IV–VIII

TECHNIKA

Kolejnym celem przedmiotu technika jest przygotowanie ucznia do świadomego i odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym, opartego na szacunku dla drugiego człowieka oraz przestrzeganiu i poszanowaniu prawa. Na zajęciach poświęconych wychowaniu komunikacyjnemu uczeń zdobywa wiedzę na temat przepisów i zasad obowiązujących uczestników ruchu drogowego (pasażerów, pieszych i kierujących rowerem lub innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym, takimi jak: hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch i wózki rowerowe) oraz poznaje zagrożenia wynikające z ich nieprzestrzegania.

¹⁹ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20230000312> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Zajęcia z techniki przygotowują młodego człowieka przede wszystkim do sprawnego, odpowiedzialnego i bezpiecznego korzystania z nowoczesnych urządzeń technicznych codziennego użytku oraz do radzenia sobie z ciągle zmieniającą się rzeczywistością techniczną, a także przygotowują do świadomego przestrzegania obowiązujących zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i radzenia sobie z zagrożeniami w ruchu drogowym.

I. Rozpoznawanie i opis działania elementów środowiska technicznego.

Postrzeganie elementów środowiska technicznego jako dobra materialnego stworzonego przez człowieka.

Identyfikowanie różnorodnych elementów technicznych w najbliższym otoczeniu, również w infrastrukturze drogowej.

Klasyfikowanie elementów technicznych do określonej grupy (budowlanej, mechanicznej, elektrycznej i elektronicznej).

Rozróżnianie elementów budowy i wyjaśnianie działania wybranych narzędzi, przyrządów, urządzeń technicznych, w tym roweru.

Wyszukiwanie i interpretacja informacji technicznych na urządzeniach i ich opakowaniach.

Określanie zalet i wad rozwiązań materiałowych i konstrukcyjnych zastosowanych do produkcji wytworów technicznych.

Wykrywanie, ocenianie i usuwanie nieprawidłowości w działaniu sprzętu technicznego, w tym roweru.

Pozyskiwanie informacji z różnych źródeł na temat nowoczesnych dziedzin techniki, ciekawostek i wynalazków technicznych i motoryzacyjnych.

Projektowanie i konstruowanie modeli urządzeń technicznych z wykorzystaniem zestawów poliwalentnych.

III. Sprawne i bezpieczne posługiwanie się narzędziami, sprzętem technicznym, rowerem oraz innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym, takimi jak: hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch i wózki rowerowe.

Interpretacja informacji dotyczących bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych i ich awaryjności. Analiza instrukcji obsługi.

Odpowiedzialne posługiwanie się podstawowymi narzędziami i urządzeniami do obróbki ręcznej i mechanicznej, narzędziami pomiarowymi i rowerem.

Przewidywanie i analizowanie zagrożeń wynikających z niewłaściwego użytkowania sprzętu technicznego, w tym roweru, oraz innych urządzeń wykorzystywanych przez uczniów w ruchu drogowym.

Postępowanie podczas wypadku przy pracy i wypadku drogowego oraz przewidywanie konsekwencji tych wypadków. Umiejętność udzielenia pierwszej pomocy przedmedycznej w typowych sytuacjach zagrożenia.

Utrzymywanie ładu na stanowisku pracy. Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.

Poszanowanie i utrzymanie w sprawności narzędzi, urządzeń, sprzętu technicznego, w tym rowerów, oraz okazywanie szacunku dla pracy własnej i drugiego człowieka.

IV. Dostrzeganie wartości i zagrożeń techniki w aspekcie integralnego rozwoju człowieka i poszanowania jego godności.

Rozpoznawanie osiągnięć technicznych, które przysłużyły się postępowi technicznemu, a tym samym człowiekowi (łżejsza praca, komfort życia, przemieszczanie się).

Charakterystyka zagrożeń występujących we współczesnej cywilizacji spowodowanych postępowem technicznym (np. wojny, terroryzm, zanieczyszczenie środowiska, w tym emisja substancji szkodliwych z silników różnych środków transportu, zagrożenie zdrowia psychicznego i somatycznego).

Przewidywanie zagrożeń ze strony wytworów techniki w różnych dziedzinach życia.

Kształtowanie postawy odpowiedzialnego i świadomego uczestnika ruchu drogowego, szanującego prawa innych uczestników ruchu drogowego oraz respektującego przepisy ruchu drogowego.

VI. Przyjmowanie postawy proekologicznej.

Przyjmowanie postawy odpowiedzialności za współczesny i przyszły stan środowiska.

Kształtowanie umiejętności segregowania i wtórnego wykorzystania odpadów znajdujących się w najbliższym otoczeniu.

Ekologiczne postępowanie z wytworami techniki, szczególnie uszkodzonymi lub zużytymi.

Uświadomienie zależności między ruchem drogowym a ekologią (pojazdy hybrydowe, elektryczne, napędzane wodorem, napędzane gazem i inne).

Treści nauczania – wymagania szczegółowe

II. Wychowanie komunikacyjne. Uczeń:

1) przestrzega przepisów i zasad obowiązujących w ruchu drogowym oraz interpretuje znaki i sygnały drogowe dotyczące pasażera, pieszego oraz kierującego rowerem i innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym:

a) klasyfikuje uczestników ruchu drogowego oraz przedstawia prawa i obowiązki ich dotyczące,

b) definiuje najważniejsze pojęcia związane z ruchem drogowym (w szczególności pojęcie drogi, elementy i rodzaje drogi, pojazdy i ich rodzaje),

- c) *charakteryzuje podstawowe manewry w ruchu drogowym,*
 - d) *interpretuje zasady ruchu drogowego obowiązujące na skrzyżowaniach i przejazdach kolejowo-drogowych,*
 - e) *uzasadnia konieczność oraz wskazuje okoliczności stosowania zasady szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania,*
 - f) *wyjaśnia sposób zachowania się w miejscu wypadku drogowego i potrafi przekazać odpowiednim służbom informację o wypadku,*
 - g) *opisuje następstwa wypadków drogowych,*
 - h) *rozdzieli znaki drogowe pionowe, poziome i sygnaty drogowe oraz objaśni ich znaczenie,*
 - i) *interpretuje sygnaty nadawane przez osoby uprawnione do kierowania ruchem oraz określa hierarchię ważności znaków i sygnatów;*
- 2) *bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym jako pasażer, pieszy i rowerzysta:*
- a) *wyjaśnia potrzebę stosowania i konsekwencje niestosowania środków bezpieczeństwa przez pieszego (elementy odblaskowe), kierowcę i pasażerów w pojazdach samochodowych (w szczególności: pasy bezpieczeństwa, foteliki, zagłówki) oraz kierującego np. rowerem (kask, elementy odblaskowe i inne),*
 - b) *omawia zasady zachowania się na przystankach i w środkach publicznego transportu zbiorowego,*
 - c) *interpretuje warunki dopuszczenia do uczestnictwa w ruchu drogowym kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego,*
 - d) *dysponuje wiedzą teoretyczną dotyczącą bezpiecznego poruszania się rowerem, potrzebną do przystąpienia do egzaminu w zakresie karty rowerowej,*
 - e) *posiada umiejętność jazdy rowerem – w przypadku ubiegania się o kartę rowerową,*
 - f) *korzysta w sposób świadomy z elementów podnoszących bezpieczeństwo w ruchu drogowym,*
 - g) *respektuje nakazy i zakazy obowiązujące pasażera, pieszego, kierującego rowerem oraz innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym,*
 - h) *przedstawia konsekwencje korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, podczas kierowania rowerem i innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym,*
 - i) *przyjmuje postawę szacunku wobec innych uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami i starszych;*
- 3) *konserwuje i reguluje rower oraz przygotowuje go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa:*

- a) rozpoznaje i klasyfikuje układy techniczne roweru ze względu na ich budowę i funkcję, jaką pełnią,
- b) kontroluje i reguluje elementy roweru wpływające na bezpieczeństwo jazdy,
- c) wymienia obowiązkowe i zalecane wyposażenie roweru oraz wyjaśnia konieczność utrzymywania go w sprawności technicznej.

Warunki i sposób realizacji

Kolejnym zadaniem realizowanym w ramach lekcji techniki jest przygotowanie uczniów do świadomego uczestnictwa we współczesnym ruchu drogowym przez ukształtowanie w nich postaw bezpiecznego zachowania, właściwej oceny sytuacji na drodze, niepowodowania zagrożeń dla siebie i innych oraz przez uświadomienie im niebezpieczeństw wynikających z nieprzestrzegania przepisów i zasad obowiązujących w ruchu drogowym.

Proces edukacji ucznia w zakresie wychowania komunikacyjnego powinien być prowadzony systematycznie od najmłodszych lat, a zakres treści nauczania powinien być uzupełniany o informacje i umiejętności adekwatne do wieku uczniów. W klasach IV–VI treści dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym są kontynuacją zagadnień nauczanych na I etapie edukacyjnym (klasy I–III), które zostały rozszerzone o treści niezbędne do uzyskania karty rowerowej. Godziny przeznaczone na realizację tych treści powinny być rozłożone w cyklu trzyletnim – z uwzględnieniem specyfiki konkretnej klasy w danej szkole.

Szkoła powinna zapewnić możliwość uzyskania karty rowerowej przez ucznia, który ukończył 10 lat. Oznacza to, że egzamin w zakresie karty rowerowej może odbywać się w klasach IV–VI. Zadania dotyczące przygotowania ucznia do uzyskania karty rowerowej i przeprowadzenie egzaminu w zakresie karty rowerowej powinny być realizowane przez szkołę zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.3)).

Ważne jest, aby szkoła miała na wyposażeniu różnorodne pomoce i środki dydaktyczne wspomagające zdobycie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a do praktycznej nauki jazdy niezbędny sprzęt, jakim jest rower. Aby bezpiecznie uczestniczyć w rzeczywistym ruchu drogowym, uczniowie powinni bezwzględnie najpierw opanować jazdę rowerem w praktyce w miasteczku ruchu drogowego lub na placu szkolnym odpowiednio do tego przygotowanym.

W miarę lokalnych możliwości szkoły powinny współpracować z osobami i instytucjami mogącymi wspierać edukację komunikacyjną, szczególnie w zakresie udzielania pierwszej pomocy, doskonalenia techniki jazdy rowerem oraz prowadzenia egzaminów w zakresie karty rowerowej. Mowa tu o miasteczkach ruchu drogowego, Policji (wydziały ruchu drogowego), wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, ratownikach medycznych, straży miejskiej, straży pożarnej, inspektoratach transportu drogowego. W tym zakresie istotna jest też współpraca z rodzicami oraz ich pedagogizacja. Szkoły powinny również uczestniczyć w akcjach edukacyjnych organizowanych w środowisku lokalnym lub o

szerszym zasięgu, a szczególnie w corocznych ogólnopolskich turniejach wiedzy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym.

Wychowanie komunikacyjne powinno być interdyscyplinarnym zadaniem szkoły. Oznacza to, że nauczyciele wielu przedmiotów powinni uwzględniać tematykę bezpieczeństwa na drogach w realizowanych przez siebie programach nauczania, a dyrektorzy szkół i rady pedagogiczne, tworząc program wychowawczo-profilaktyczny na dany rok szkolny, powinni umieścić w nim zadania z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Możliwe jest również organizowanie zajęć przygotowujących do uzyskania karty rowerowej podczas innych zajęć, np. podczas zajęć z wychowawcą, na wychowaniu fizycznym, przyrodzie. Uczniowie mogą pogłębiać wiedzę i doskonalić swoje umiejętności w zakresie uczestnictwa w ruchu drogowym także podczas różnych form aktywności (np. na wycieczkach, rajdach).

Dobłą praktyką jest powołanie w szkole nauczyciela – koordynatora wychowania komunikacyjnego. Osoba taka powinna planować i nadzorować cały proces edukacji komunikacyjnej w danej szkole i współpracować ze środowiskiem lokalnym.”;

Mimo, iż podstawa programowa od 2023 roku w dalszym ciągu wprost nie odnosiła się do praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym, to wyznaczała dobry kierunek, który powinien być tymi zajęciami uzupełniony. Co więcej, powyższe zapisy kwestię uzyskiwania karty rowerowej odnosiły do *Ustawy o kierujących pojazdami*, tj. z jednej strony nie było w nich mowy o zajęciach w ruchu drogowym, ale z drugiej nie było też o obowiązku organizacji zajęć poza ruchem drogowym (na placu, miasteczku ruchu i in.).

Podręczniki do nauki techniki – wychowania komunikacyjnego

Podręczniki do nauczania poszczególnych przedmiotów są dopuszczane do zgodzie z art. 22an ust. 1 *Ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty* (Dz.U. 2025 poz. 881 z późn. zm.)²⁰:

Art. 22an. 1. *Minister właściwy do spraw oświaty i wychowania dopuszcza do użytku szkolnego podręczniki, po uzyskaniu pozytywnych opinii rzeczoznawców wyznaczonych przez ministra właściwego do spraw oświaty i wychowania z listy rzeczoznawców prowadzonej przez tego ministra.*

Wykaz dopuszczonych do użytku podręczników można znaleźć na stronie <https://podreczniki.men.gov.pl>.

Ponieważ treści podręczników muszą wprost wynikać z podstawy programowej, nie ma w nich elementów dotyczących nauki z jazdy rowerem w prawdziwym ruchu drogowym.

²⁰ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250000881> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Spośród licznych dostępnych podręczników do techniki dwa posiadają najbardziej aktualne wersje, uwzględniające zmianę w podstawie programowej w 2023 roku:

Seria: Jak to działa?

Tytuł: Jak to działa? Podręcznik do techniki dla klasy czwartej szkoły podstawowej.

Autorzy: Lech Łabecki, Marta Łabecka

Wydawca: Nowa Era Spółka z o.o.

Seria: Technika (Grupa MAC S.A.)

Tytuł: Technika. Podręcznik dla klasy czwartej szkoły podstawowej.

Autorka: Małgorzata Czuj

Wydawca: Grupa MAC S.A.

Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym

Największym krajowym wydarzeniem związanym z edukacją rowerową jest Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym organizowany przez Polski Związek Motorowy oraz Komendę Główną Policji, Ministerstwo Edukacji Narodowej, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji i Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Turniej składa się z eliminacji na poziomie szkolnym, międzyszkolnym, miejskim, gminnym, powiatowym i wojewódzkim, a jego ogólnopolski finał w 2025 roku był 46. edycją.

Turniej składa się z czterech bloków tematycznych:

- 1) test wiedzy i test skrzyżowań;
- 2) jazda rowerem – miasteczko ruchu drogowego;
- 3) jazda rowerem – tor sprawnościowy;
- 4) pierwsza pomoc przedmedyczna.

Pod względem utrwalania przepisów i zasad ruchu drogowego, a także udzielania pierwszej pomocy jest to ważne wydarzenie, w którym rywalizują uczniowie ze szkół podstawowych w całej Polsce. Jednocześnie w Turnieju, podobnie jak w całym systemie edukacji i karty rowerowej, brak jest tego co najważniejsze - elementów praktycznej jazdy rowerem w ruchu drogowym. Organizacja dodatkowego bloku w prawdziwym ruchu drogowym jest formalnie możliwa, gdyż uczniowie biorący udział w Turnieju posiadają kartę rowerową i mogą się poruszać po ulicach w ramach ogólnych zasad ruchu drogowego.

Wybrane działania edukacyjne realizowane w Polsce

W niektórych miastach i miejscowościach w Polsce organizacje pozarządowe prowadzą, także we współpracy z lokalnymi samorządami, działania z zakresu edukacji rowerowej skierowane głównie do uczniów szkół podstawowych.

Do najważniejszych ośrodków, które realizują takie zajęcia, a ich wiedza i umiejętności mogą lub powinny być uwzględnione w reformie systemu edukacji rowerowej w Polsce należą m.in.:

1. **Wrocław** – działania prowadzone przez Wrocławską Inicjatywę Rowerową, w tym we współpracy z Urzędem Miejskim Wrocławia, obejmujące zajęcia praktyczne prawdziwym w ruchu drogowym dla kilkudziesięciu szkół podstawowych, egzaminy rowerowe w ruchu drogowym, a także szkolenia i przygotowywanie materiałów dla nauczycieli. Najnowszym programem edukacyjnym we Wrocławiu jest „Młodzi - Aktywnie zMOBILizowaNi”, w skład którego wchodzi Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej, Kampania Rowerowy Maj oraz Szkolna Ulica. Jest to program wieloletni, będący odpowiedzią jak uzupełnić w sposób systemowy edukację w ramach karty rowerowej, do czasu jej reformy, na poziomie gminy.
2. **Gdańsk** – praktyczna edukacja rowerowa odbywa się w Gdańsku regularnie w modelu corocznych cykli edukacyjnych dla uczniów klas 5-8 szkół podstawowych. Minimum teorii (1h) uzupełnia wiedzę przekazywaną w ramach programu lekcji techniki. Zajęcia serwisowe, jazda na placu oraz nauka jazdy rowerem w ruchu ulicznym budują wśród użytkowników wyjątkowy charakter „rowerowego dnia”. W 2026 roku planowane jest włączenie do programu egzaminów holenderskich, które mają weryfikować gotowość do korzystania z uprawnień młodych posiadaczy karty rowerowej. Zajęcia w szkołach podstawowych stanowią uzupełnienie ogólnopolskiej kampanii Rowerowy Maj, są w całości finansowane przez Urząd Miasta Gdańsk i realizowane przez Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia.
3. **Gdynia** – Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia realizuje zajęcia adresowane dla dzieci i młodzieży szkolnej, osób z doświadczeniem migracyjnym, świadomych ekologicznie przedsiębiorstw oraz dedykowane zajęcia dla kobiet.
4. **Świdnik** – w ramach działań z różnych projektów, w tym Rowerowej Wiosny i przy wsparciu Gminy Miejskiej Świdnik realizowane są zajęcia teoretyczne i praktyczne w ruchu drogowym. W 2025 roku odbył się pierwszy egzamin w ruchu drogowym.
5. **Warszawa i okolice** – w ramach Kampanii Rowerowy Maj odbywają się zajęcia rowerowe w szkołach podstawowych, w tym w ruchu drogowym, finansowane przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie. W mieście oraz okolicach realizowane są także działania edukacyjne Fundacji Drogi Mazowska skierowane do dzieci szkół podstawowych jak i nauczycieli, w tym egzamin na kartę rowerową na ulicach w ramach zezwolenia na wykorzystania dróg w sposób szczególny.

Edukacja rowerowa w szkole ponadpodstawowej

Tematyka ruchu rowerowego w szkołach średnich co do zasady nie była obecna, gdyż w powszechnej świadomości jest to, niestety, wiek, w którym młodzież powinna myśleć już o pojazdach samochodowych i przygotowywać się do uzyskania prawa jazdy.

Od roku szkolnego 2025/26 *Rozporządzeniem Ministra Edukacji z dnia 6 marca 2025 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia (Dz.U. 2025 poz. 382)*²¹ wprowadzone zostały przedmioty pn. *Edukacja obywatelska* oraz *Edukacja zdrowotna*.

Edukacja obywatelska

Przedmiot *Edukacja obywatelska* będzie nauczany w liceum w wymiarze 2h w klasie II oraz 1h w klasie III, natomiast w technikum w wymiarze po 1h w klasach II, III i IV. Wśród wymagań szczegółowych dotyczących wiedzy i umiejętności znalazły się treści obligatoryjne i fakultatywne, do wyboru dla nauczyciela. Pozytywną informacją jest umieszczenie w podstawie treści dotyczących tematyki rowerowej, tj.:

Dział IV. Demokracja i prawo Pytanie wiodące: Jak demokracja i Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej chronią nasze prawa?

Wymagania fakultatywne (nauczyciel realizuje przynajmniej jedno z wymagań fakultatywnych). Uczeń:

6) wyjaśnia podstawowe regulacje prawne dotyczące ruchu drogowego w zakresie poruszania się hulajnogą elektryczną, rowerem, urządzeniem transportu osobistego i urządzeniami wspomagającymi ruch, a także potrafi zastosować te regulacje w praktyce.

Niestety, zagadnienia dotyczące ruchu drogowego, w tym rowerowego, są jednym z sześciu wymagań fakultatywnych, więc istnieje duże prawdopodobieństwo, że nie zostaną one w ogóle poruszone podczas nauczania przedmiotu. Ryzyko to jest tym większe, iż zgodnie z wymaganiami MEN do nauczania przedmiotu uprawnieni są nauczyciele przedmiotów historia, historia i teraźniejszość lub wiedzy o społeczeństwie, które z tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego niewiele mają wspólnego.

Seria: Masz wpływ

Tytuł: Masz wpływ. Część 1. Podręcznik do edukacji obywatelskiej dla liceum ogólnokształcącego i technikum

²¹ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250000382> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Autorzy: Sławomir Drelich, Michał Tragarz, Sylwia Żmijewska-Kwirąg, Mateusz Wojcieszak i Rafał Flis

Wydawca: Nowa Era Spółka z o.o.

Seria: Edukacja obywatelska Liceum i technikum

Tytuł: Edukacja obywatelska 1. Zakres podstawowy. Podręcznik dla szkoły ponadpodstawowej

Autorzy: Zbigniew Smutek, Beata Surmacz, Jan Maleska

Wydawca: Wydawnictwo Pedagogiczne OPERON Sp. z o.o.

Edukacja zdrowotna

Edukacja zdrowotna jest przedmiotem nieobowiązkowym dla uczniów, realizowanym w wymiarze po 1h lekcyjnej w tygodniu w ciągu dwóch lat nauki. Tematyka rowerowa jest w nim ujęta od strony aktywności fizycznej – turystyki rowerowej. Pozytywnym elementem jest zapis dotyczący popularyzowania roweru jako środka transportu do szkoły.

Dział III. Aktywność fizyczna Pytanie wiodące: *Jak podejmować aktywność fizyczną w trakcie całego życia oraz świadomie przeciwdziałać sedentarnemu stylowi życia (bezczynności ruchowej), z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb biologicznych i psychospołecznych pojawiających się na różnych etapach życia?*

Wymagania szczegółowe dotyczące wiedzy i umiejętności. Uczeń:

7) planuje wycieczkę turystyczną (np. pieszą, rowerową, górską, wodną), organizuje ją i w niej uczestniczy; wyjaśnia znaczenie turystyki dla zdrowia fizycznego, psychicznego i społecznego; w planowaniu i realizacji wycieczki turystycznej uwzględnia podstawowe zasady zrównoważonej turystyki.

Doświadczenia edukacyjne i projekty w ramach edukacji zdrowotnej mogą być realizowane m.in. w formie:

7) zorganizowania klasowej wycieczki rowerowej lub uczestnictwa w programach popularyzujących rower jako środek transportu do szkoły;

Powiązanie podstawy programowej kształcenia ogólnego w zakresie przedmiotu edukacja zdrowotna (w zakresie poszczególnych działów) z podstawą programową kształcenia ogólnego w zakresie innych przedmiotów (w zakresie poszczególnych działów)

Dział III. Aktywność fizyczna

Wychowanie fizyczne (zakres podstawowy): Dział I. Rozwój fizyczny i sprawność fizyczna; Dział II. Aktywność fizyczna; Dział III. Bezpieczeństwo w aktywności fizycznej

System szkolenia nauczycieli i trenerów

Studia podyplomowe – nauczanie techniki

W obecnym systemie najważniejszą rolę z punktu widzenia edukacji rowerowej pełnią nauczyciele szkół podstawowych, na których spoczywa prowadzenie zajęć z wychowania komunikacyjnego na zajęciach techniki, a także, w większości przypadków, przeprowadzanie egzaminów na kartę rowerową. W ramach dodatkowych i ponadprogramowych zajęć nauczyciele zajmują się również przygotowywaniem uczniów do udziału w turniejach brd. By prowadzić z uczniami lekcje techniki nauczyciel jest zobowiązany do ukończenia studiów podyplomowych *nauczanie techniki*, na których jednym z modułów jest wychowanie komunikacyjne.

Moduł wychowania komunikacyjnego jest modułem teoretycznym, co wprost wynika z systemu edukacji rowerowej w Polsce i braku zajęć w ruchu drogowym. Istotnym problemem mocno rzutującym na kwestię edukacji rowerowej jest to, że wielu nauczycieli techniki (wychowania komunikacyjnego) nie jest aktywnymi rowerzystami. Powyższe jest więc koronnym argumentem za włączeniem w system edukacji rowerowej nauczycieli wychowania fizycznego, a także zewnętrznych trenerów-instruktorów, tak by w szkołach, gdzie nauczyciele wychowania komunikacyjnego nie chcą lub z różnych powodów nie mogą prowadzić zajęć w ruchu drogowym, zapewnić uczniom realizację tego programu.

Specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego dla nauczycieli w WORD

Każdy nauczyciel chcący przeprowadzać dla uczniów egzamin na kartę rowerową musi przejść dodatkowe przeszkolenie organizowane przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego na podstawie art. 65 ust. 1 *Ustawy o kierujących pojazdami*:

Art. 65. 1. Sprawdzenia niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową dokonuje:

1) nauczyciel posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego organizowane nieodpłatnie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego;

Program tego szkolenia nie jest ściśle ustalony, dlatego poszczególne bloki tematyczne nieco się różnią od siebie, różny jest także czas trwania każdego z nich. Długość takiego szkolenia wynosi zwykle 5-6 godzin. Szkolenie w WORD skupia się co do zasady na formalno-prawnych kwestiach egzaminowania i uzyskiwania karty rowerowej, a jako dodatkowe elementy poruszone są zagadnienia z aktualnych przepisów dotyczących rowerów, hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR, statystyk wypadków. Szkolenia te nie obejmują tematyki prowadzenia praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym, co jednak nie powinno dziwić, gdyż system prawny uniemożliwia prowadzenie takich zajęć przed uzyskaniem karty rowerowej.

WORD	Program szkolenia	Czas
BYDGOSZCZ ²²	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiedza z zakresu ruchu drogowego – przedstawione zostaną najważniejsze akty prawne; ustawy, rozporządzenia, przepisy ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów i niechronionych uczestników ruchu drogowego. 2. Zasady udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych; omówienie prawidłowego zachowania się na miejscu wypadku. 3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego. 4. Organizacja i wyposażenie szkolnych pracowni i miasteczek ruchu drogowego, materiały edukacyjne wspomagające zajęcia wychowania komunikacyjnego. 5. Zasady prowadzenia egzaminów na kartę rowerową. 	b.d.
LUBLIN ²³	<ol style="list-style-type: none"> 1. Akty prawne regulujące szkolenie, egzaminowanie i wydawanie karty rowerowej. 9:00-9:45 2. Wybrane zagadnienia z przepisów ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów dotyczących rowerzystów i pieszych. Analiza przyczyn wypadków drogowych z udziałem dzieci i rowerzystów. 9:50-11:25 3. Przygotowanie i określenie formy egzaminu w części teoretycznej i praktycznej oraz czas trwania egzaminu. 11:30-13:00 4. Prowadzenie dokumentacji związanej z przeprowadzeniem egzaminu na kartę rowerową. 13:10-13:55 	4:55 h
WARSZAWA ²⁴	<ol style="list-style-type: none"> 1. Podstawa prawna regulująca szkolenie, egzaminowanie i wydawanie karty rowerowej. 8.30-9.15 2. Stan bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. 9.25-10.10 3. Wybrane przepisy prawa dotyczące odpowiedzialności karnej i cywilnej. Kodeks karny. Kodeks wykroczeń. Uprawnienia i obowiązki Policji. 10.20-11.05 4. Przepisy ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów. 11.15-12.00 5. Sposób przeprowadzania egzaminu teoretycznego i praktycznego. 12.10-12.55 6. Pierwsza pomoc przedmedyczna. 13.05-13.50 7. Podsumowanie szkolenia i wydanie zaświadczeń. 14.00-14.15 	5:45 h

Tabela 8 – Program szkolenia dla nauczycieli w wybranych Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego

Dwukrotnie, w 2014 oraz 2025 roku, na zaproszenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Lublinie uczestniczyliśmy w szkoleniach dla nauczycieli, przedstawiając prezentacje dotyczące praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym, a także uwarunkowania prawne, które uniemożliwiają obecnie prowadzenie takich zajęć przed uzyskaniem karty rowerowej przez uczniów.

²² <https://word.bydgoszcz.pl/dla-nauczycieli/> (dostęp 15.12.2025 r.)

²³ https://word.lublin.pl/specjalistyczne_przeszkolenie_dla_nauczycieli (dostęp: 15.12.2025 r.)

²⁴ <https://word.waw.pl/szkolenia-kursy/wychowanie-komunikacyjne> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Projekt „Droga z klasą”

W 2020 roku Ministerstwo Infrastruktury i Krajowa Rada BRD zainauguowały projekt „Droga z klasą”, w ramach którego przeprowadzone zostały szkolenia online dla nauczycieli w całej Polsce, a także uruchomiono platformę edukacyjną na stronie www.drogazklasa.pl.

Głównym celem projektu było wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci i młodzieży oraz podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Platforma e-learningowa dzieli się na cztery moduły obejmujące:

1. Ruch drogowy
2. Wychowanie przedszkolne
3. Szkołę podstawową
4. Szkołę średnią

Menu

- 1. Modul 1 - Ruch drogowy
- 2. Człowiek
- 3. Pojazd
- 4. Droga
 - 4.1. Droga
 - 4.2. Droga- rozdzialy
 - 4.3. Rodzaje dróg
 - 4.4. Droga - Definicja
 - 4.5. Zasoby wiedzy
 - 4.6. Droga dla rowerów
 - 4.7. Droga dla rowerów
 - 4.8. Droga dla pieszych i rower...
 - 4.9. Pas dla rowerów
 - 4.10. Przejazd dla rowerów
 - 4.11. Zasoby wiedzy
 - 4.12. Skrzyżowanie**
 - 4.13. Znaczenie skrzyżowania
 - 4.14. Rondo
 - 4.15. Zasoby wiedzy
 - 4.16. Elementy drogi
 - 4.17. Zasoby wiedzy
 - 4.18. Urządzenia bezpieczeńst...
 - 4.19. Urządzenia bezpieczeńst...
 - 4.20. Zasoby wiedzy
 - 4.21. Zarządzanie drogami
 - 4.22. Zarządzanie drogami
 - 4.23. Obszar zabudowany i nie...
 - 4.24. Zasoby wiedzy
 - 4.25. Pierwszy

Modul_1_Ruch_drogowy Zasoby

Skrzyżowanie – część drogi, będąca połączeniem dróg albo jezdni jednej drogi w jednym poziomie, z wyjątkiem połączenia drogi o nawierzchni twardej z drogą o nawierzchni gruntowej lub z drogą wewnętrzną.

Należy zwrócić uwagę, że to określenie definiuje każdą drogę o nawierzchni gruntowej (bez limitu metrów) jako podporządkowaną wobec drogi o nawierzchni twardej, ze względu na wyłączenie tej drogi z definicji skrzyżowania.

Wyjaśnienie Ministerstwa Infrastruktury

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko Rzeczpospolita Polska MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY Unia Europejska Fundusze Spójności

Projekt współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POIS 2014-2020) w ramach realizacji projektu POIS.03.01.00-00-0048/18 pn. „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

◀ WSTECZ DALEJ ▶

Fot. 22 - Strona www programu "Droga z klasą"

Projekt był współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 w ramach realizacji projektu pn. „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Platforma e-learningowa jest w dalszym ciągu dostępna dla nauczycieli, ale także każdego zainteresowanego, po wcześniejszym założeniu konta. Elementy dotyczące praktycznej nauki jazdy rowerem w ruchu drogowym nie są w niej uwzględnione.

Szkolenia w ramach kampanii „Edukacja Rowerowa 2.0”

Jednym z kluczowych działań realizowanych w ramach kampanii „Edukacja Rowerowa 2.0” były szkolenia dla nauczycieli szkół podstawowych poświęcone problemom prawnym w polskiej edukacji rowerowej i doświadczeniom z zajęć praktycznych z uczniami w ruchu drogowym.

Dwa pierwsze szkolenia w Biłgoraju i Kraśniku (2019 rok) były podzielone na część stacjonarną (2,5 godz.) oraz część terenową na rowerach (2,5 godz.). Kolejne szkolenia były już realizowane wyłącznie w trybie stacjonarnym (5 godzin) i odbyły się w Chełmie i Zamościu (2021), Białej Podlaskiej i Puławach (2023) oraz Rykach, Lublinie i Łukowie (2025).

Przykładowy program szkoleń z lat 2023-25:

1. Edukacja rowerowa w Polsce: stan obecny, wyzwania, potrzeby, działania w l. 2011-24;
2. Bezpieczeństwo rowerzystów na drodze, analiza zachowań, statystyki i rodzaje zdarzeń;
3. Praktyczna edukacja rowerowa dla uczniów w ruchu drogowym;
4. Organizacja zajęć praktycznych w ruchu drogowym, przygotowanie trasy, bezpieczeństwo uczniów;
5. Praktyczny egzamin rowerowy typu holenderskiego w ruchu drogowym;
6. Infrastruktura rowerowa – analiza przypadków;



Fot. 23 - Szkolenie dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego z Lublina i woj. lubelskiego w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Lublinie (2025)

Poradnik dla nauczycieli – praktyczna edukacja rowerowa w ruchu drogowym

W 2025 roku Fundacja opracowała pierwszy w Polsce poradnik dla nauczycieli (i nie tylko) poświęcony realizacji zajęć praktycznych w ruchu drogowym z uczniami szkół podstawowych. Poradnik obejmuje uwarunkowania formalno-prawne zajęć, zasady organizacji i prowadzenia grupy na ulicach, przeprowadzanie ćwiczeń indywidualnych na skrzyżowaniach i innej infrastrukturze drogowo-rowerowej. Łącznie są to 32 strony tekstu i zdjęć.

Jego celem jest zachęcenie nauczycieli do podejmowania własnych inicjatyw w zakresie praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym z uczniami, nawet w najprostszym wariantcie wyjechania na ulice sąsiadujące ze szkołą i ćwiczenie podstawowych manewrów.

Działania takie są o tyle ważne, że w perspektywie zmian w systemie edukacji rowerowej w lokalnych środowiskach będą już obecni nauczyciele mający pewne doświadczenie, jak uczyć dzieci jazdy po ulicach.



Poradnik jest dostępny w wersji papierowej, a także do pobrania w wersji PDF na stronie: <https://edukacjarowerowa.pl/poradnik>

Edukacja dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej

W *Rozporządzeniu w sprawie uzyskiwania karty rowerowej* mowa jest w pierwszej kolejności o osobach, które nie są już uczniami szkoły podstawowej. Mimo, iż brak jest rzetelnych danych dotyczących liczby kart rowerowych uzyskiwanych w ten sposób, należy zakładać, że w skali całego systemu są to wartości pomijalne.

Podsumowanie

Istniejący system edukacji rowerowej w Polsce od lat oparty jest na teoretycznych podstawach, gdzie tzw. elementy praktyczne realizowane są poza rzeczywistymi warunkami, w których dzieci muszą później poruszać się rowerami.

Dzieci otrzymujące kartę rowerową w większości nie potrafią bezpiecznie poruszać się po ulicach, zgodnie z wymogami *Ustawy prawo o ruchu drogowym*. Liczne braki umiejętności jazdy oraz strach przed poruszaniem się wśród samochodów rekompensują sobie jazdą po chodnikach nawet tam, gdzie obiektywny poziom bezpieczeństwa na jezdni tego nie uzasadnia.

System szkolenia dla nauczycieli funkcjonuje wyłącznie w związku z potrzebą przeprowadzania egzaminów na kartę rowerową, a elementy wychowania komunikacyjnego stanowią jeden z wielu działań w ramach nauczania techniki.

Większość ankietowanych (70-90%) zadeklarowała, że jest świadoma prawnych problemów dzieci uczestniczących w ruchu drogowym, w tym ograniczeń wynikających z *bycia pieszym na rowerze*, okresu zakazu jazdy rowerem pomiędzy 10 urodzinami a uzyskaniem karty rowerowej, brakiem zajęć praktycznych w ruchu drogowym i przeprowadzaniem egzaminu na kartę rowerową w warunkach nie mających wiele wspólnego z późniejszą jazdą rowerem.

Bez zmiany całego systemu szkolenia, w tym przepisów ruchu drogowego, przepisów o kierujących pojazdami, warunków uzyskiwania uprawnień i braku realnego wsparcia szkoleniowego dla nauczycieli lub stworzenia zespołów zewnętrznych trenerów, nie będzie można mówić o skutecznej realizacji polityki publicznej w zakresie ochrony i bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym.

Nowy system szkolenia rowerzystów

Główne założenia

1. Jazda na rowerze w ruchu drogowym jest dostępna dla każdego dziecka bez względu na wiek.
2. Przepisy ruchu drogowego nie stanowią bariery dla poruszania się rowerem.
3. Każde dziecko w Polsce ma możliwość uczestniczenia w zajęciach praktycznych w ruchu drogowym oraz w egzaminie praktycznym w ruchu drogowym na poziomie szkoły podstawowej.
4. Każda szkoła w Polsce może skorzystać z pomocy zewnętrznych wykwalifikowanych trenerów podczas realizacji zajęć praktycznych w ruchu drogowym i egzaminów praktycznych w ruchu drogowym.
5. Funkcjonuje nowoczesny system szkolenia trenerów i nauczycieli.
6. W każdym powiecie dostępne są dla uczniów i rodziców trasy do nauki i egzaminowania w prawdziwym ruchu drogowym, obejmujące różne rozwiązania z zakresu infrastruktury drogowej i rowerowej.
7. Rodzice i opiekunowie mogą zgodnie ze swoją wiedzą, w oparciu o przepisy ruchu drogowego, szkolić swoje dzieci od najmłodszych lat w zakresie bezpiecznego poruszania się rowerem.
8. Rower stanowi atrakcyjny środek codziennego transportu na zajęcia szkolne.

Motto

Dzieci uczą się zasad ruchu drogowego i bezpiecznego zachowania w znacznej mierze poprzez doświadczenie, które nabywają powtarzanymi przejazdami rowerem



Kluczowe działania w ramach reformy systemu edukacji rowerowej

Działanie I

Zmiana przepisów *Ustawy prawo o ruchu drogowym*

Uporządkowanie zasad poruszania się dzieci rowerem w ruchu drogowym

Działanie II

Zmiana przepisów *Ustawy o kierujących pojazdami*

Usunięcie barier prawnych zakazujących jazdy na rowerze

Działanie III

Zmiana *Podstawy programowej dla szkół podstawowych*

Wprowadzenie rowerowych zajęć praktycznych w ruchu drogowym

Działanie IV

Realizacja zajęć praktycznych i egzaminów w ruchu drogowym
w kolejnych szkołach podstawowych

Działanie V

Stworzenie systemu szkolenia dla nauczycieli i zewnętrznych trenerów

Działanie VI

Utworzenie tras na potrzeby zajęć praktycznych egzaminów rowerowych w ruchu drogowym co najmniej w każdym powiecie

Działanie I - zmiana zapisów *Ustawy prawo o ruchu drogowym*

Proponowane zmiany w *Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w pierwszej kolejności mają na celu umożliwienie legalnej jazdy rowerem przez dzieci w ruchu drogowym, a także nauki jazdy rowerem w ruchu drogowym w każdym wieku, zarówno przez rodziców jak i w ramach zorganizowanych zajęć szkolnych.

Dotychczasowy zapis:

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

18) pieszy – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej;

Zmiana na:

18) pieszy – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki oraz osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim.

Uzasadnienie:

Definiowanie dziecka w wieku do lat 10 jadącego rowerem pod opieką osoby dorosłej jako pieszego prowadzi do szeregu negatywnych skutków od strony bezpieczeństwa ruchu drogowego, braku możliwości nauki jazdy rowerem w ruchu drogowym i powszechnego naruszania obowiązków z tym związanych.

Takie dziecko musi poruszać się rowerem jak pieszy, tj. po drodze dla pieszych, a gdy znajduje się na jezdni ma obowiązek poruszania się po lewej stronie drogi, pod prąd względem nadjeżdżających pojazdów. W codziennej praktyce dzieci do tego wieku jadąc po drodze składającej się wyłącznie z jezdni (bez pobocza, dróg dla pieszych lub innych elementów drogi) poruszają się po prawej stronie jak każdy inny kierujący rowerem, co jest zarówno logiczne, jak i znacznie bezpieczniejsze.

Jednocześnie bardzo wiele dróg dla pieszych (chodników) znajduje się w stanie technicznym po którym jazda rowerem takiego dziecka nie jest możliwa lub stwarza zagrożenie. Dotyczy to także problemu parkujących pojazdów i braku miejsca do jazdy, zlokalizowanych tam elementów drogi tj. słupy i znaki drogowe, a także schody. Obecny przepis obliguje dziecko do jazdy rowerem po drodze dla pieszych (chodniku).

Należy również nadmienić, że formalny status pieszego posiada dziecko jadące rowerem wyłącznie pod opieką osoby dorosłej. W przypadku opieki przez osobę poniżej 18 roku życia takie dziecko nie jest pieszym, a jego status prawny jest niejasny.

Zapis ten jest także wprost sprzeczny z art.8 ust. 1 pkt. 1. *Ustawy o kierujących pojazdami*, zgodnie z którym minimalny wiek do kierowania rowerem to 10 lat. Tymczasem w/w artykuł w definicji pieszego mówi o dziecku w wieku do lat 10 kierującym rowerem.

Dotychczasowy zapis:

Art.33.

5. Korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy:

1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem;

2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów;

3) warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła), z zastrzeżeniem ust. 6.

Dodanie ust. 5a i zmiana na:

Art.33.

5. Korzystanie z drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy:

1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 13 kierującą rowerem;

2) ruch pojazdów na drodze wzdłuż której się porusza jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h lub droga ta posiada co najmniej dwa pasy ruchu w jednym kierunku lub porusza się on wzdłuż drogi krajowej lub drogi wojewódzkiej i brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów;

3) warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła);

4) przewozi na rowerze dziecko w wieku do lat 7 lub dziecko w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób i brakuje drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów lub pasa ruchu dla rowerów;

5a. Dopuszcza się jazdę po drodze dla pieszych kierującego rowerem w wieku do lat 13.

Uzasadnienie:

Korekta zapisów pozwoli na rozszerzenie wyjątków, w których kierujący rowerem może poruszać się po drodze dla pieszych. W szczególności dotyczy to sytuacji, gdy nakazana prawnie jazda rowerem po jezdni jest obiektywnie zagrożeniem dla bezpieczeństwa rowerzysty wynikającym z kategorii drogi, liczby pasów ruchu lub dopuszczalnej prędkości.

Ogólne dopuszczenie możliwości jazdy rowerem po chodniku dzieci w wieku do 13 lat, przy jednoczesnej możliwości jazdy rowerem po infrastrukturze rowerowej oraz jezdni pozwoli na wybór optymalnego i najbezpieczniejszego miejsca na drodze w sytuacji bardzo różnej jakości infrastruktury drogowej, natężeń ruchu pojazdów oraz ich struktury rodzajowej, bez odwoływania się do zapisów art. 3.

Dotychczasowy zapis:

Art.33.

6. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu.

Zmiana na:

6. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla pieszych, jest obowiązany poruszać się z prędkością nie zagrażającą bezpieczeństwu pieszych, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu.

Uzasadnienie:

Obecny zapis dotyczący *prędkości zbliżonej do prędkości pieszego* wymaga jazdy z prędkością na granicy utrzymania równowagi tj. ok. 5 km/h. W przypadku długich odcinków dróg dla pieszych, na których brak jest pieszych, kierujący rowerem poruszają się z normalną prędkością 15-25 km/h, co naraża ich na otrzymanie mandatu.

Korekta zapisu na *z prędkością nie zagrażającą bezpieczeństwu pieszych* w połączeniu z pozostałymi zapisami ust. 6 w należyty sposób zabezpieczają pieszych, jednocześnie pozwalając kierującym rowerem na optymalny dobór prędkości jazdy.

Dotychczasowy zapis:

Art.33.

7. Kierujący rowerem może jechać lewą stroną jezdni na zasadach określonych dla ruchu pieszych w przepisach art. 11 ust. 1–3, jeżeli opiekuje się on osobą kierującą rowerem w wieku do lat 10.

Zmiana na:

Likwidacja ust. 7.

Uzasadnienie:

Po zmianie definicji pieszego w art. 2 pkt 18 (usunięciu zapisów o dziecku do lat 10 kierującym rowerem pod opieką osoby dorosłej) ust. 7 traci rację bytu.

Dodatkowa propozycja:**Dodanie nowego ust. 8 do art. 33:****Art. 33.**

8. Kierujący rowerem korzystający z drogi dla pieszych na zasadach określonych w ust. 5 może przejechać rowerem wzdłuż przejścia dla pieszych, zachowując szczególną ostrożność, zmniejszając prędkość do prędkości bezpiecznej dla pieszego, ustępując mu miejsca i nie utrudniać jego ruchu. Kierujący rowerem, wjeżdżając na przejście dla pieszych, jest ponadto zobowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom na jezdni.

Uzasadnienie:

Wprowadzenie nowego ust. 8 umożliwiającego warunkowy przejazd rowerem po przejściu dla pieszych w istotny sposób ułatwi poruszanie się rowerem po drogach, w szczególności w sytuacji, gdy brakuje tam infrastruktury rowerowej lub jazda rowerem po drodze dla pieszych wynika z niskiego obniżonego bezpieczeństwa na jezdni. Obserwacja sytuacji na polskich drogach pokazuje, że mimo braku dopuszczenia większość osób poruszających się rowerem przejeżdża po przejściach dla pieszych.

Pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego kluczowe jest tu zachowanie szczególnej ostrożności, rozejrzenie się i wjazd w sytuacji, gdy nie spowoduje to zagrożenia na drodze.

W przypadku skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, przy braku kolizyjnych kierunków ruchu, przejazd rowerem po przejściu na sygnale zielonym odbywa się przy jednoczesnym czerwonym świetle dla pojazdów na jezdni. W przypadku pozostałych miejsc wprowadzenie ust. 8 spowoduje wręcz poprawę warunków ruchu – kierujący rowerem dojeżdżający do przejścia po zejściu z roweru staje się pieszym i nabywa prawa wynikające z art. 26 ust. 1. Jednocześnie czas, w którym pokona pieszo jezdnię jest zauważalnie dłuższy, niż przy przejechaniu rowerem z bezpieczną prędkością.

Rozwiązanie takie, przejazd rowerem po przejściu dla pieszych pod szczególnymi warunkami funkcjonuje m.in. w Holandii i Francji. Jednocześnie w obecnych polskich przepisach dziecko w wieku do lat 10 poruszające się pod opieką dorosłego jest pieszym, więc może przejeżdżać rowerem po przejściu dla pieszych.

Dotychczasowy zapis:

Art. 43. 1. Dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi tylko pod opieką osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat. Nie dotyczy to strefy zamieszkania.

Dodanie ust. 4:

4. Dziecko kierujące rowerem przed uzyskaniem karty rowerowej lub prawa jazdy kat. AM, A1, B1 lub T może korzystać z drogi tylko pod opieką osoby pełnoletniej lub osoby poniżej 18 lat posiadającej kartę rowerową lub prawo jazdy kat. AM, A1, B1 lub T. Nie dotyczy to strefy zamieszkania oraz jazdy po drodze dla pieszych, drodze dla rowerów lub drodze dla pieszych i rowerów, z zastrzeżeniem ust. 1.

Uzasadnienie:

Rozszerzenie zapisów art. 43 w powiązaniu ze zmianami w ustawie o kierujących pojazdami pozwoli na zgodne z przepisami poruszanie się dziecka na rowerze po drogach w każdym wieku.

Do chwili uzyskania uprawnień warunkiem samodzielnego poruszania się rowerem po jezdni, w tym po infrastrukturze rowerowej zlokalizowanej na jezdni (pasy ruchu dla rowerów, kontraruch, kontrapasy, śluzy dla rowerów), będzie obecność osoby pełnoletniej lub niepełnoletniej, ale posiadającej kartę rowerową lub prawo jazdy kat. AM, A1, B1 lub T. Jazda bez opieki będzie możliwa wyłącznie w strefie zamieszkania, natomiast do ukończenia 7 lat wymagana będzie opieka osoby w wieku co najmniej 10 lat, zgodnie z ust. 1.

Działanie Ia – Zmiana Rozporządzenia w sprawie kierowania ruchem drogowym

Z perspektywy prowadzenia grupy rowerowej w ruchu drogowym podczas zajęć praktycznych ważne jest również *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz.U. 2023 poz. 1101)*²⁵, wydane na podstawie art. 6 ust. 4 pkt 1 i 2 Ustawy prawo o ruchu drogowym:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) organizację oraz sposób dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze;
- 2) program i tryb prowadzenia szkolenia w zakresie dawania poleceń i sygnałów osobom, o których mowa w pkt 1;
- 3) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia;
- 4) wysokość stawek za szkolenia oraz tryb ich pobierania i zwrotu;

²⁵ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20230001101> (dostęp: 15.12.2025 r.)

- 5) katalog osób upoważnionych do wykonywania czynności, o których mowa w pkt 1;
- 6) okoliczności, szczegółowe warunki oraz sposób wykonywania czynności, o których mowa w pkt 1.

W 2018 roku do *Rozporządzenia* dodany został punkt umożliwiający kierowanie ruchem przez osoby zabezpieczające przejazd pielgrzymki rowerowej. Jednocześnie wyjątku takiego nie ma w przypadku poruszania się zorganizowanej kolumny rowerzystów, w tym uczniów podczas zajęć praktycznych w ruchu drogowym.

Dotychczasowy zapis:

§ 2. 1. Do dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze upoważnia się:

1a) osoby odpowiedzialne za utrzymanie porządku podczas przejazdu pielgrzymki rowerami – jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia jej bezpiecznego przejazdu;

Zmiana na:

§ 2. 1. Do dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze upoważnia się:

1a) osoby odpowiedzialne za utrzymanie porządku podczas przejazdu pielgrzymki rowerami, a także prowadzące zorganizowaną kolumnę rowerzystów w wieku do lat 15 uczestniczącą w zajęciach w ruchu drogowym – jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia jej bezpiecznego przejazdu;

Uzasadnienie:

Problem ten dotyczy kilku konkretnych sytuacji, w szczególności wyjeżdżania z dróg podporządkowanych, czy skręcania w lewo z drogi z pierwszeństwem w sytuacji, gdy zgodnie z art. 32. ust. 4 *Ustawy - Jazda w kolumnie nie zwalnia kierującego pojazdem od przestrzegania obowiązujących przepisów ruchu drogowego*, a równocześnie zgodnie z art. 32. ust. 6 *Zabrania się wjeżdżania międzyjadące w kolumnie rowery, wózki rowerowe lub hulajnogi elektryczne [...]*.

Opiekun prowadzący grupę, wydający dla bezpieczeństwa uczniów polecenia innym kierującym, którzy w momencie rozpoczęcia manewru nie znajdowali się jeszcze na skrzyżowaniu (a dojechali np. po przejechaniu połowy grupy), robi to bez podstawy prawnej. By uzyskać powyższe uprawnienia nauczyciel lub trener będą zobowiązani do udziału w szkoleniu w zakresie kierowania ruchem drogowym organizowanym przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.

Działanie II - zmiana przepisów *Ustawy o kierujących pojazdami*

Zmiany w *Ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami* mają na celu likwidację barier prawnych dotyczących kierowania rowerem, w szczególności usunięcie zapisu o minimalnym wieku do kierowania rowerem, wynoszącym obecnie 10 lat.

Dotychczasowy zapis:

Art. 3. 1. Kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z następujących warunków:

1) posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem;

2) odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy;

3) zdaje egzamin państwowy.

4. Osoba, która ukończyła 18 lat, nie jest obowiązana do posiadania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania rowerem, wózkiem rowerowym lub pojazdem zaprzęgowym.

Dodanie ust. 4a:

Art. 3. 1. Kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z następujących warunków:

1) posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem;

2) odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy;

3) zdaje egzamin państwowy.

4. Osoba, która ukończyła 18 lat, nie jest obowiązana do posiadania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania rowerem, wózkiem rowerowym lub pojazdem zaprzęgowym.

*4a. Osoba w wieku poniżej 18 lat kierująca rowerem, nieposiadająca wymaganego dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania rowerem, może poruszać się po drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania na zasadach określonych w *Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*.*

Uzasadnienie:

Przy pozostawieniu obowiązku posiadania uprawnień do kierowania rowerem dla dzieci w wieku do 18 lat, należy wpisać w *Ustawie* odniesienie do warunków, o których będzie mowa w nowym art. 43 ust. 4 *Ustawy prawo o ruchu drogowym*.

Uwaga! W związku z trwającym *vacatio legis* dla *Ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2025 poz. 1676)*²⁶, która podwyższa m.in. minimalny wiek do kierowania hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego, poniżej znajduje się propozycja w odniesieniu do zmian, które wejdą w życie od 3 marca 2026 r.:

Dotychczasowy zapis:

Art. 8. 1. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi:

- 1) 14 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii AM;
- 2) 16 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A1, B1 i T;
- 10) 10 lat – dla roweru; hulajnowi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego;
- 11) 17 lat – dla roweru wieloosobowego, roweru lub wózka rowerowego przewożących inną osobę;

Treść art. od dnia 3 marca 2026 r.:

Art. 8. 1. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi:

- 1) 14 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii AM;
- 2) 16 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A1, B1 i T;
- 10) 10 lat – dla roweru;
- 10a) 13 lat – dla hulajnowi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego;
- 11) 17 lat – dla roweru wieloosobowego, roweru lub wózka rowerowego przewożących inną osobę;

Zmiana na – usunięcie pkt 10:

Art. 8. 1. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi:

- 1) 14 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii AM;
- 2) 16 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A1, B1 i T;
- ~~10) 10 lat – dla roweru;~~

²⁶ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250001676> (dostęp: 14.12.2025 r.)

10a) 13 lat – dla hulajnowy elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego;

11) 17 lat – dla roweru wieloosobowego, roweru lub wózka rowerowego przewożących inną osobę;

Uzasadnienie:

Minimalny wiek do kierowania rowerem nie występuje w przepisach większości krajów w Europie. W polskich warunkach zapis ten, mówiący o wieku 10 lat, powoduje szereg problemów związanych z jazdą na rowerze wśród dzieci, a także uniemożliwia prowadzenie nauki jazdy w ruchu drogowym. Usunięcie z *Ustawy* wskazania minimalnego wieku do kierowania rowerem, w połączeniu z nowym art. 3 ust. 4a i przepisami art. 43 ust. 4 *Ustawy prawo o ruchu drogowym* pozwoli na usunięcie wszystkich barier.

Dotychczasowy zapis:

Art. 17

2. Kartę rowerową może uzyskać osoba, która:

1) osiągnęła wymagany minimalny wiek;

Zmiana na:

Art. 17

2. Kartę rowerową może uzyskać osoba, która:

1) osiągnęła wiek 9 lat;

Uzasadnienie:

Z uwagi na usunięcie z art. 8 ust. 1 pkt 10 minimalnego wieku do kierowania rowerem wynoszącego 10 lat, należy literalnie wskazać minimalny wiek do uzyskiwania karty rowerowej. Obecnie większość dzieci uzyskuje ją długo po 10 urodzinach, nawet i 1,5 roku później, jednak w wyjątkowych sytuacjach zdarza się, że dziecko w klasie IV szkoły podstawowej, które poszło do szkoły jako 6-latek, nie może przystąpić do egzaminu, jeżeli wypadnie on tuż przed 10 urodzinami. Zmiana zapisu nie zmienia nic w przypadku starszych dzieci, rozwiązuje jednocześnie problem dzieci młodszych.

Przyszłość karty rowerowej

Jedną z kluczowych decyzji, którą należy podjąć w związku z reformą systemu edukacji rowerowej, jest ta dotycząca pozostawienia lub zlikwidowania karty rowerowej. W wielu środowiskach nazywana pierwszym prawem jazdy, ma w myśl przepisów stanowić potwierdzenie posiadania kompetencji do poruszania się rowerem w ruchu drogowym.

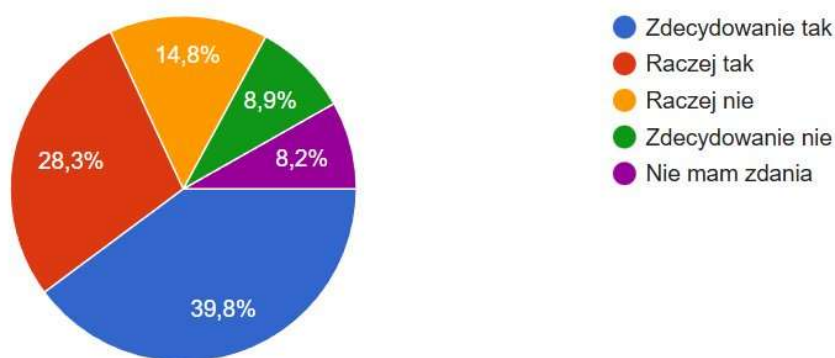
Obowiązek posiadania uprawnień do kierowania rowerem w polskim wydaniu jest rozwiązaniem prawie niespotykanym na świecie, gdzie jazda na rowerze po prostu jest dopuszczona na ogólnych zasadach ruchu drogowego, tak jak poruszanie się pieszo. Dodatkowo prawne uregulowanie minimalnego wieku do jazdy rowerem i powiązanie go z obowiązkiem posiadania karty rowerowej powoduje szereg negatywnych konsekwencji opisanych wcześniej w niniejszym dokumencie.

W ocenie autorów opracowania, wielu osób zajmujących się edukacją rowerową w ruchu drogowym, a także 3/4 osób, które wypełniły ankietę, obowiązek posiadania karty rowerowej powinien docelowo zostać zniesiony, przy jednoczesnym skupieniu się na nauce prawdziwych umiejętności jazdy rowerem w ruchu drogowym.

Biorąc pod uwagę oczywisty fakt, że nie jest możliwe w krótkim okresie stworzenie ogólnokrajowego systemu, zapewniającego każdemu uczniowi w Polsce możliwość udziału w zajęciach praktycznych w ruchu drogowym, zaproponowane zmiany w *Ustawie prawo o ruchu drogowym* oraz *Ustawie o kierujących pojazdami* mają za zadanie zmniejszyć skutki opisanych wcześniej konsekwencji obowiązku posiadania karty rowerowej, przy zachowaniu tego dokumentu.

Czy Pana/Pani zdaniem należy znieść obowiązek posiadania uprawnień do kierowania rowerem do 18 roku życia (tj. karta rowerowa) i jednocześnie położyć nacisk na naukę umiejętności jazdy rowerem w ruchu drogowym, tak jak ma to miejsce w większości krajów w Europie?

1 012 odpowiedzi



Działanie IIa – zmiany w *Rozporządzeniu w sprawie uzyskiwania karty rowerowej*

Z uwagi na obecny charakter *Rozporządzenia*, w szczególności liczne zapisy dotyczące egzaminowania osób szkolonych nie będących uczniami szkoły podstawowej, wymagana jest kompleksowa zmiana większości zapisów lub też uchylenie *Rozporządzenia* i opcjonalnie opracowanie nowego od podstaw.

Po wprowadzeniu zmian w *Ustawie prawo o ruchu drogowym* oraz *Ustawie o kierujących pojazdami*, tj. umożliwieniu jazdy rowerem w ruchu drogowym bez uprawnień pod opieką innych osób, przy obecnych zapisach § 21 ust. 1 realizacja egzaminu na kartę rowerową w ruchu drogowym będzie już prawnie możliwa. Jednakże w celu podkreślenia tego faktu, zasadne jest wprowadzenie poniższej zmiany:

Dotychczasowy zapis:

§ 21. 1. Egzamin dla uczniów szkoły podstawowej składa się z części:

- 1) teoretycznej – uwzględniającej treści, o których mowa w art. 41 ust. 1 ustawy;*
- 2) praktycznej – przeprowadzonej w miejscu wyznaczonym przez dyrektora szkoły podstawowej, umożliwiającym sprawdzenie niezbędnych umiejętności praktycznych.*

Dodanie ust. 1a:

1a. Egzamin w części praktycznej o którym mowa w ust. 1 pkt. 2 może być przeprowadzany na drodze publicznej, strefie zamieszkania lub strefie ruchu na zasadach określonych w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Działanie III - zmiana Podstawy programowej dla szkół podstawowych

Trwające prace nad zmianą podstawy programowej w ramach Reforma26 Kompas Jutra²⁷ znajdują się aktualnie na etapie konsultacji społecznych. Udostępnione projekty rozporządzeń pozwalają na pełną analizę treści podstawy programowej dla szkół podstawowych, która ma wejść w życie od września 2026 roku.

W przypadku wychowania komunikacyjnego i edukacji rowerowej, treść została w istotny sposób zmniejszona, w dalszym ciągu nie ma tam elementów praktycznej jazdy rowerem w ruchu drogowym, natomiast przygotowanie uczniów do uzyskania karty rowerowej zostało oznaczone jako fakultatywne.

Propozycja zmian przygotowanych dla MEN przez Instytut Badań Edukacyjnych w zakresie klas I-III (edukacja wczesnoszkolna) od 2026 roku:

I ETAP EDUKACYJNY (KLASY I-III) – EDUKACJA WCZESNOSZKOLNA

Oczekiwane efekty uczenia się

10. Wychowanie fizyczne:

1) aktywność fizyczna i bezpieczeństwo. Uczeń:

f) stosuje zasady bezpiecznego poruszania się pieszo, na rowerze, hulajnodze i rolkach; zna główne znaki drogowe – moduł bezpieczeństwo i obrona,

²⁷ <https://reforma26.men.gov.pl> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Zapis bez uwag.

Propozycja zmian przygotowanych dla MEN przez Instytut Badań Edukacyjnych w zakresie klas IV-VIII (edukacja wczesnoszkolna) od 2026 roku dla zajęć praktyczno-technicznych (nowa nazwa przedmiotu technika):

ZAJĘCIA PRAKTYCZNO-TECHNICZNE

Cele nauczania

8. Przygotowanie do odpowiedzialnego i bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, z uwzględnieniem obsługi i konserwacji roweru, w tym przygotowanie do egzaminu na kartę rowerową.

Zapis bez uwag.

Specyfika i struktura przedmiotu

8. Wychowanie komunikacyjne – obejmuje przygotowanie ucznia do bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym, znajomość zasad ruchu drogowego i znaków drogowych dotyczących pieszych i rowerzystów oraz budowy, eksploatacji i konserwacji roweru.

Zapis bez uwag.

Najważniejszym wyróżnikiem zajęć praktyczno-technicznych jest to, że stanowią one unikalną przestrzeń w edukacji szkolnej, w której uczniowie nabywają realne umiejętności techniczne, rozwijają kreatywność i uczą się działania poprzez praktykę. Cechą szczególną zajęć jest integracja wiedzy z różnych dziedzin w działaniu praktycznym, co pozwala uczniom lepiej rozumieć otaczający świat i przygotowuje ich do codziennego życia. Kluczowe wyróżniki szczegółowe przedmiotu to:

1) **praktyczność i użyteczność działań** – uczniowie wykonują konkretne zadania techniczne z zastosowaniem narzędzi, materiałów i urządzeń obecnych w ich codziennym otoczeniu (szkoła, dom, środowisko lokalne), ucząc się poprzez działanie i **rozwijając umiejętności praktyczne, m.in. funkcjonowanie w ruchu drogowym;**

4) **bezpieczeństwo jako umiejętność techniczna** – obejmuje opanowanie zasad bezpiecznego postępowania się narzędziami i urządzeniami oraz funkcjonowania w środowisku technicznym, **w tym w ruchu drogowym**, rozpoznawania zagrożeń oraz stosowania środków ochrony osobistej. Jest integralnym elementem wszystkich działań technicznych;

Zapis bez uwag.

Oczekiwane efekty uczenia się

8. *Bezpieczne i odpowiedzialne uczestnictwo w ruchu drogowym. Uczeń:*

1) *interpretuje zasady ruchu drogowego podczas poruszania się pieszo, rowerem lub hulajnogą oraz rozpoznaje i właściwie reaguje na znaki i sygnały drogowe w różnych sytuacjach komunikacyjnych – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

2) *charakteryzuje etyczne aspekty uczestniczenia w ruchu drogowym, w tym szanuje innych uczestników ruchu drogowego i promuje zachowania sprzyjające bezpieczeństwu – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

3) *wyjaśnia warunki dopuszczenia do uczestnictwa w ruchu drogowym kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, uwzględniając przepisy prawa i wymagania bezpieczeństwa – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

4) *podejmuje decyzje dotyczące pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach, kierując się przepisami i zasadami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

5) *wyjaśnia sposób zachowania się w miejscu wypadku drogowego, potrafi udzielić pierwszej pomocy oraz potrafi przekazać odpowiednim służbom informacje o wypadku – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

6) *omawia budowę roweru i wyjaśnia zasady działania jego poszczególnych układów w kontekście bezpieczeństwa i eksploatacji – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

7) *opisuje obowiązkowe i zalecane wyposażenie roweru zgodne z obowiązującymi przepisami Prawa o ruchu drogowym – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

8) *omawia zasady eksploatacji i konserwacji roweru oraz kontroluje i reguluje elementy roweru wpływające na bezpieczeństwo jazdy – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

9) *porównuje koszty zakupu, eksploatacji i konserwacji roweru z innymi środkami transportu oraz analizuje korzyści finansowe i zdrowotne wynikające z codziennego korzystania z roweru – moduł ekonomiczno-finansowy;*

10) *charakteryzuje zagrożenia wynikające z niewłaściwego zachowania w ruchu drogowym, w tym wpływ prędkości, alkoholu, środków odurzających i korzystania z telefonu podczas jazdy – moduł bezpieczeństwo i obrona;*

11) przygotowuje się do egzaminu na kartę rowerową (fakultatywnie) – moduł bezpieczeństwo i obrona.

Uwagi: zamiana „2) zna i rozumie najczęstsze przyczyny wypadków, rozpoznaje typowe niebezpieczne sytuacje na drodze, umie właściwie ocenić ryzyko jazdy, charakteryzuje etyczne aspekty uczestniczenia w ruchu drogowym, w tym szanuje innych uczestników ruchu drogowego i promuje zachowania sprzyjające bezpieczeństwu, – moduł bezpieczeństwo i obrona”; usunięcie zapisu „(fakultatywnie)” z pkt. 11.

Wymagania dotyczące doświadczeń edukacyjnych

Uczeń w trakcie nauki w klasach IV–VI:

5) samodzielnie lub w grupie przeprowadza przegląd techniczny roweru szkolnego lub przyprowadzonego przez ucznia. Przegląd obejmuje sprawdzenie wyposażenia obowiązkowego wynikającego z przepisów prawa oraz stanu i działania podstawowych układów roweru. W miarę możliwości uczeń wykonuje niezbędne naprawy i regulacje;

7) pracując w grupie przygotowuje zajęcia dotyczące bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym dla dzieci przedszkolnych lub uczniów klas I–III. Doświadczenie realizowane jest w klasie V lub VI.

Zapis bez uwag.

Warunki i sposób realizacji podstawy programowej zajęć praktyczno-technicznych

W ramach wychowania komunikacyjnego zaleca się wyposażenie pracowni w rowery, kaski, kamizelki odblaskowe, modele znaków drogowych. Zajęcia dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być prowadzone w pracowni szkolnej, szkolnym terenie sportowo-rekreacyjnym, w miejscach wytypowanych jako bezpieczne, np. w miasteczkach ruchu drogowego.

Zmiana zapisu na:

Warunki i sposób realizacji podstawy programowej zajęć praktyczno-technicznych

W ramach wychowania komunikacyjnego zaleca się wyposażenie pracowni w rowery, kaski, kamizelki odblaskowe, modele znaków drogowych. Zajęcia dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być prowadzone w pracowni szkolnej, szkolnym terenie sportowo-rekreacyjnym, w miejscach wytypowanych jako bezpieczne, np. w miasteczkach ruchu drogowego.

W celu rozwijania umiejętności jazdy rowerem uczniowie mogą brać także udział w zajęciach praktycznych realizowanych w rzeczywistym ruchu drogowym na zasadach wynikających z przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami. Zajęcia te mogą odbywać się również w ramach innych lekcji, przede wszystkim wychowania-fizycznego.

Powyższy zapis ma fundamentalne znaczenie dla motywacji oraz zaangażowania szkół i nauczycieli, przy pełnym wsparciu zewnętrznych edukatorów, do wprowadzania i rozwijania praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym. Zajęcia takie będą mogły być realizowane zarówno przed jak i po egzaminie na kartę rowerową.

Zapisy dotyczące ruchu rowerowego znajdują się również w podstawie programowej dla wychowania fizycznego oraz edukacji zdrowotnej:

WYCHOWANIE FIZYCZNE

Wymagania dotyczące doświadczeń edukacyjnych

Doświadczenia edukacyjne w ramach wychowania fizycznego są realizowane w formie:

5) podejmowania działań na rzecz promocji aktywności fizycznej, tj. uczniów przynajmniej raz w każdym roku szkolnym współorganizuje działania promujące aktywność fizyczną w społeczności szkolnej lub lokalnej, takie jak wycieczki rowerowe, spacery integracyjne, akcje charytatywne związane z aktywnością fizyczną, kampanie informacyjne na temat zdrowego stylu życia czy spotkania z osobami lub instytucjami działającymi lokalnie na rzecz zdrowia, aktywności fizycznej lub sportu; w ramach tego doświadczenia uczeń rozwija kompetencje społeczne, organizacyjne i komunikacyjne;

Zapis bez uwag.

EDUKACJA ZDROWOTNA

Klasy VII i VIII

3. Aktywność fizyczna.

Pytanie wiodące: Jak promować aktywny styl życia, zastępować bezruch ruchem, korzystać z aktywnego transportu oraz podejmować aktywność fizyczną, aby zapobiegać chorobom?

Uczeń:

4) zastępuje bezruch ruchem w codziennych czynnościach (np. wybiera schody zamiast windy) oraz systematycznie korzysta z aktywnego transportu (np. chodzenie pieszo, jazda na rowerze); uzasadnia znaczenie aktywnego stylu życia dla zdrowia fizycznego, psychicznego oraz środowiska naturalnego;

Zapis bez uwag.

Wprowadzenie zaproponowanych zapisów po pierwsze po raz pierwszy w historii wprowadzi pojęcie praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym do podstawy programowej, a po drugie jednoznacznie będzie informować, że realizacja tych zajęć może stanowić element systemu edukacji w Polsce. Odniesienie w podstawie programowej do zajęć w ruchu drogowym pozwoli także na ujęcie tych treści w nowych podręcznikach.

W ramach pierwszego etapu zmian systemu edukacji rowerowej realizacja tych zajęć będzie ujęta jako działanie fakultatywne.

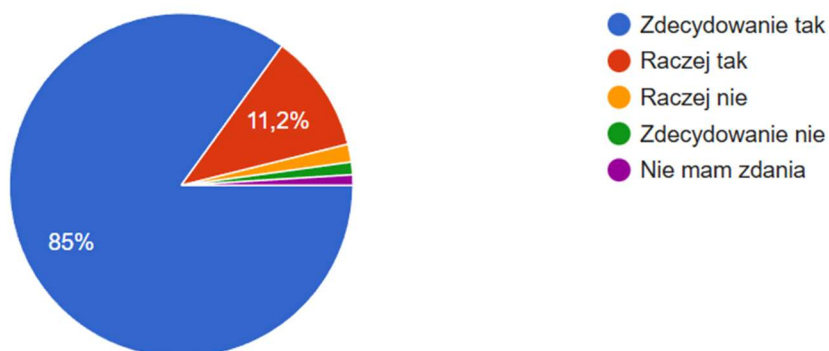
Działanie IV - Realizacja zajęć praktycznych i egzaminów w ruchu drogowym

Zajęcia praktyczne w ruchu drogowym dla uczniów posiadających kartę rowerową są realizowane od wielu lat w oparciu o ogólne przepisy ruchu drogowego. Po wprowadzeniu proponowanych zmian w *Ustawie prawo o ruchu drogowym* oraz *Ustawie o kierujących pojazdami* ich realizacja będzie możliwa także dla uczniów przed uzyskaniem uprawnień do kierowania rowerem, w tym klas I-III, o zróżnicowanych poziomach trudności.

Zdecydowana większość osób w ankiecie, ponad 96%, wskazała, że ta forma edukacji powinna zostać dostępna w szkołach podstawowych w Polsce.

Czy Pana/Pani zdaniem zajęcia w ruchu drogowych i nauka umiejętności bezpiecznej jazdy rowerem powinny być dostępne dla uczniów we wszystkich szkołach w Polsce?

1 012 odpowiedzi



Zajęcia praktyczne w ruchu drogowym realizowane przez organizacje rowerowe różnią się nieco między sobą, przede wszystkim czasem i zakresem tematycznym. Optymalna długość zajęć w wersji podstawowej to 3x45 min., a w przypadku realizacji całego pakietu rowerowego grupy dla uczniów może wynosić nawet i 6x45 min.

Realizacja zajęć przez nauczycieli, pomijając kwestię wcześniejszego przeszkolenia, może zapewnić realizację programu na poziomie danej szkoły podstawowej. W przypadku trenerów zewnętrznych, z zapewnionym finansowaniem regularnych działań (wynagrodzenia, koszty dojazdu, inne koszty), uwzględnieniem logistyki organizacji grupy przez szkołę i wpływu warunków pogodowych, jeden trener w ciągu roku kalendarzowego (wiosna-jesień) jest w stanie przeprowadzić 100-150 zajęć praktycznych w ruchu drogowym w wymiarze 3x45 min. W przypadku trenerów pracujących okazjonalnie, może to być liczba 10-30 zajęć praktycznych w skali roku.

Z uwagi na bardzo małą liczbę trenerów realizujących obecnie w Polsce zajęcia praktyczne, a także nieobecność tej formy edukacji na poziomie działań własnych szkół, nie jest możliwe obecnie oszacowanie proporcji w jakiej zajęcia te byłyby realizowane docelowo (przez nauczycieli, trenerów pracujących w trybie ciągłym, trenerów pracujących w trybie okazjonalnym).

Tym niemniej, zakładając w pierwszych latach zmian w systemie edukacji obecność średnio dwóch trenerów pracujących w trybie ciągłym na każde z 16 województw, da to efekt w postaci przeprowadzenia ok. 3200 do 4800 zajęć praktycznych w ruchu drogowym. Przy średniej liczbie 11 uczniów biorących udział w zajęciach, liczba przeszkolonych w tym trybie będzie wynosiła pomiędzy 35 a 53 tysięcy. Jest to niecałe 15% wszystkich uczniów na poziomie klasy IV.

Coroczne zwiększanie liczby trenerów oraz szkolenie nauczycieli pozwoli w perspektywie 10-15 lat na objęcie programem praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym wszystkich uczniów w Polsce, których rodzice wyrażają zgodę na udział w zajęciach.



Fot. 24 - Indywidualne ćwiczenia na skrzyżowaniach podczas zajęć praktycznych to najlepsza nauka zasad bezpiecznej jazdy w ruchu drogowym

Największym wyzwaniem we wdrażaniu zajęć są szkoły wiejskie, położone w oddaleniu od większych miejscowości posiadających względnie rozbudowaną sieć dróg i infrastruktury rowerowej. W przypadku realizacji zajęć w wymiarze całodziennym, możliwe będzie wydłużenie trasy i dojazd rowerami do położonych dalej miejsc lub też skorzystanie np. z dostępnych w gminach autobusów szkolnych, z zabezpieczeniem także transportu rowerów.

Szczegółowe informacje i materiały dotyczące zajęć praktycznych w ruchu drogowym zostały opisane w Poradniku *Praktyczna edukacja rowerowa w ruchu drogowym*, dostępnym na stronie www.edukacjarowerowa.pl/poradnik.

Egzaminy rowerowe w ruchu drogowym to najskuteczniejsza forma sprawdzania umiejętności jazdy rowerzystów w ruchu drogowym. W przeciwieństwie do egzaminów na kartę rowerową odbywa się on na ulicach, uczniowie poruszają się z normalnymi prędkościami 10-20 km/h, a odległości pomiędzy kolejnymi manewrami są wreszcie miarodajne.

Trasa egzaminu rowerowego liczy ok. 2-3 km i obejmuje różne rozwiązania infrastruktury drogowej i rowerowej, w szczególności skręty w lewo, włączanie się do ruchu, przejazdy dla rowerów, linie zatrzymania STOP i inne, jeżeli tylko są dostępne.

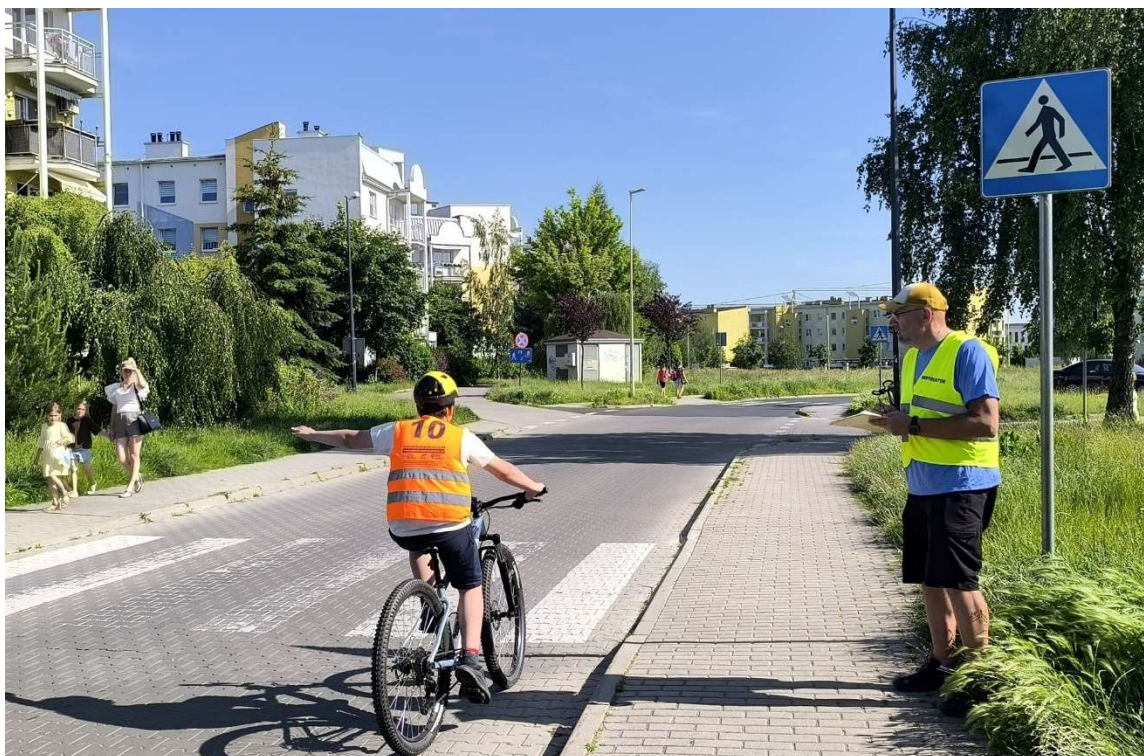
Oceną uczniów zajmują się przeszkoleni wcześniej nauczyciele, wolontariusze lub rodzice, stojący na punktach kontrolnych. Każdy punkt to jedna ocena, a ich suma z 7-10 punktów daje łączną ocenę z egzaminu: pozytywna, pozytywna z uwagami, negatywna.

Jeżeli uczeń robiąc skręt w lewo nie obróci głowy, wymusi pierwszeństwo włączając się do ruchu, nie zatrzyma na linii STOP itp. zostanie to odnotowane w karcie oceny.

Egzaminy w ruchu drogowym, organizowane dla uczniów posiadających kartę rowerową, w Lublinie odbywają się regularnie od 2018 roku, tj. pierwszego tego typu egzaminu w Polsce. Drugim ośrodkiem, w którym model holenderski jest realizowany jest Wrocław. W 2025 roku po raz pierwszy odbył się on również w Świdniku k/Lublina.

Egzaminy odbywają się w okolicy szkoły, do której uczęszczają uczniowie. W dużych miastach dostępność infrastruktury drogowej i rowerowej jest względnie dobra, w przeciwieństwie do mniejszych miejscowości i wsi.

Z powyższego powodu jednym z filarów *Koncepcji* jest rozpoczęcie tworzenia specjalnych tras przeznaczonych na potrzeby egzaminów w ruchu drogowym, co najmniej na poziomie miast powiatowych, do których mogłyby przyjeżdżać grupy uczniów z okolicznych miejscowości. Ten punkt został szerzej opisany w *Działaniu VI*.



Fot. 25 - Egzamin rowerowy w ruchu drogowym w Lublinie. Uczeń odpowiednio wcześniej wystawia rękę, gdyż będzie skręcać w lewo. Poprawność manewru zostanie odnotowana w arkuszu ocen wg numerów na kamizelkach



Fot. 26 - Grupa uczniów przed rozpoczęciem egzaminu w ruchu drogowym. W odstępach ok. 2 min. będą wyjeżdżać ze szkoły i pokonywać trasę w ruchu drogowym

Działanie V - Stworzenie systemu szkolenia dla nauczycieli i zewnętrznych trenerów

Osiągnięcie efektu skali oraz realizacja zajęć praktycznych i egzaminów rowerowych w ruchu drogowym dla uczniów w całej Polsce będzie możliwe tylko w przypadku stworzenia nowoczesnego systemu szkolenia dla nauczycieli i zewnętrznych trenerów.

Obecnie przygotowanie do egzaminu oraz egzaminowanie na kartę rowerową prowadzą przede wszystkim nauczyciele techniki. Wielu z nich nie jest aktywnymi rowerzystami, co wynika z przyczyn zdrowotnych, wieku, braku możliwości dojazdu do szkoły rowerem (duże odległości, praca w kilku szkołach – zwłaszcza na wsiach) lub po prostu braku „czucia” roweru. Z powyższego powodu już podczas obecnie realizowanych zajęć praktycznych w ruchu drogowym często udział w nich biorą „rowerowi” nauczyciele od innych przedmiotów, zwłaszcza wychowania fizycznego.

Dlatego też nowy system edukacji powinien być skierowany do zainteresowanych nauczycieli, gotowych podjąć się realizacji zajęć w ruchu drogowym, jednak bez ścisłego powiązania z przedmiotem, którego uczą w szkole. Równocześnie nie oznacza to, że nieaktywni rowerowo nauczyciele techniki (wychowania komunikacyjnego) powinni zostać pozbawieni tej możliwości. W ramach teoretycznych zajęć w klasie, po usprawnieniu szkoleń obecnie realizowanych w WORD-ach, będą oni przygotowywać uczniów, którzy później zostaną „przejęci” przez nauczycieli od zajęć praktycznych lub trenerów zewnętrznych.

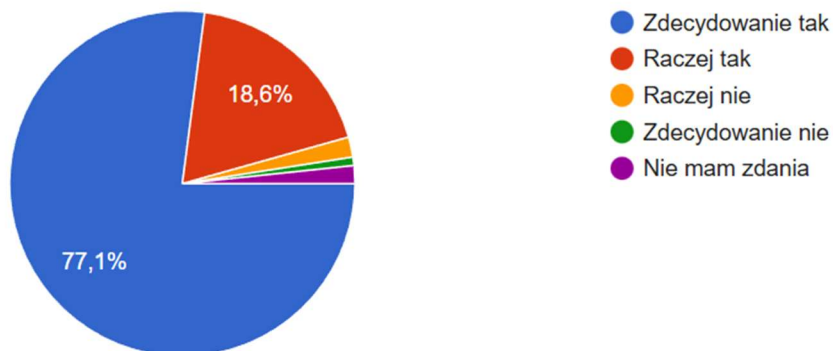
Ze wszystkich spotkań z nauczycielami, zarówno w ramach opracowywania niniejszego dokumentu jak i wcześniejszych warsztatów jednoznacznie wynika, że wiele szkół będzie potrzebowało wsparcia ze strony zewnętrznych trenerów, którzy będą prowadzić w nich zajęcia w ruchu drogowym, tak jak są one obecnie prowadzone przez trenerów organizacji rowerowych.

Podział całego systemu szkolenia na bloki tematyczne o różnym poziomie zaawansowania zwiększy liczbę osób (nauczycieli, trenerów), mogących z własnej inicjatywy aktywnie włączyć się w edukację rowerową w szkołach podstawowych, zdejmując z nich presję np. obowiązkowego wyjeżdżania z grupą na ulice, a pozostawiając do realizacji inne ważne elementy realizowane przed częścią w ruchu drogowym.

Podobnie jak w przypadku zajęć praktycznych, blisko 96% ankietowanych wskazało również na potrzebę stworzenia systemu szkolenia dla osób prowadzących edukację w ruchu drogowym. Jest to oczywiste, gdyż wysoką jakość zajęć rowerowych i zapewnienie im wysokiego poziomu bezpieczeństwa może zrealizować tylko odpowiednio przygotowana kadra nauczycieli i trenerów.

Czy Pana/Pani zdaniem powinien powstać w Polsce zintegrowany i spójny system szkolenia nauczycieli i trenerów prowadzących zajęcia praktyczne w ruchu drogowym dla uczniów?

1 012 odpowiedzi



Program szkolenia

Realizowane w Polsce działania dotyczące praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym oparte były na indywidualnych doświadczeniach trenerów organizacji rowerowych, a następnie testowaniu różnych modeli edukacyjnych w ruchu drogowym z uczniami uczestniczącymi w zajęciach. Z tego względu nie ma obecnie opracowanego jednolitego programu szkolenia kadr, zarówno nauczycieli jak i trenerów.

Docelowy program szkolenia powinien składać się z zajęć teoretycznych oraz zajęć praktycznych w ruchu drogowym i obejmować m.in. takie zagadnienia jak:

1. Dziecko na rowerze w ruchu drogowym, uwarunkowania prawne.
2. Rower jako pojazd w ruchu drogowym.
3. Przepisy ruchu drogowego i oznakowanie.
4. Znaczenie praktycznej edukacji rowerowej dla bezpieczeństwa dzieci na drodze.
5. Rozumienie znaczenia pojęć tj. zagrożenie, ryzyko, niebezpieczeństwo podczas uczestniczenia w ruchu drogowym.
6. Rozumienie zachowań dzieci na rowerze oraz innych uczestników w ruchu drogowym pod względem bezpieczeństwa ruchu.
7. Infrastruktura drogowa i rowerowa, jej wpływ na bezpieczeństwo dzieci w ruchu drogowym i podczas zajęć praktycznych.
8. Planowanie trasy na zajęcia praktyczne.
9. Podstawy serwisowania i naprawy rowerów.
10. Organizacja grupy uczniów, uwarunkowania formalne.
11. Ćwiczenia koordynacyjne przed wyjazdem na ulicę.
12. Zasady jazdy w grupie/kolumnie rowerzystów.

13. Postoje na trasie, omawianie sytuacji na drodze, skuteczna komunikacja z grupą.
14. Zasady organizacji i prowadzenia ćwiczeń indywidualnych na skrzyżowaniach i infrastrukturze rowerowej.
15. Ćwiczenia indywidualne: jazda na zasadach ogólnych po jezdni, skrzyżowanie równorzędne, skrzyżowanie z pierwszeństwem łamanym, jazda na wprost, skręt w prawo, skręt w lewo, jazda środkiem pasa ruchu na małym rondzie, przejazdy dla rowerów, kontraruch i kontrapasy rowerowe, włączanie się do ruchu, zawracanie, przejazdy kolejowe i in.
16. Komunikacja werbalna z uczniami podczas ćwiczeń, korygowanie błędów.
17. Egzamin rowerowy w ruchu drogowym, przygotowanie i zabezpieczenie trasy, ocena zachowań uczniów.
18. Bezpieczeństwo podczas zajęć, reagowanie w nagłych sytuacjach.
19. Pierwsza pomoc przedmedyczna.

Powyższa lista nie wyczerpuje zagadnienia i stanowi punkt wyjścia do docelowego kształtu programu szkoleniowego dla trenerów i nauczycieli. Szacunkowy czas szkolenia powinien wynosić co najmniej 30 godzin zajęć w trybie podstawowym do nawet 100 godzin w trybie zaawansowanym, z uwzględnieniem certyfikatów potwierdzających posiadanie rzeczywistych kompetencji.

Niezwykle ważnym elementem szkolenia byłby także udział uczestników w egzaminie rowerowym w ruchu drogowym, który odbywa się każdego roku w Holandii.

Przy sporządzaniu programu szkolenia oraz wszystkich działań związanych z przygotowaniem merytorycznym kadry szkoleniowej warto jest skorzystać z dostępnych materiałów, w tym:

1. Zapisów kwalifikacji rynkowej *Edukowanie dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego* w Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji, przygotowanych przez Instytut Transportu Samochodowego²⁸.
2. Monografii *Dzieci w ruchu drogowym* autorstwa dr Anety Wnuk z Instytutu Transportu Samochodowego, składającej się z 4 zeszytów dotyczących: Współczesnego rozumienia wychowania komunikacyjnego; Omówienia badań światowych i własnych dotyczących zachowań młodych uczestników ruchu; Propozycji rozwiązań edukacyjnych dla młodych uczestników ruchu i prowadzących zajęcia z wychowania komunikacyjnego; Prognozowania zagrożeń i ryzyka sprzyjających wypadkom drogowym z udziałem dzieci i młodzieży²⁹.
3. Opracowania *Nauczyciel wychowania komunikacyjnego wobec współczesnych wyzwań zawodowych i problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego* autorstwa dr Anety Wnuk z Instytutu Transportu Samochodowego.

²⁸ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20230000046> (dostęp: 15.12.2025 r.)

²⁹ <https://obserwatoriumbrd.pl/publikacjeinne/> (dostęp: 15.12.2025 r.)

4. Treści zawartych w opracowaniu Fundacji Mobilności Aktywnej *Praktyczna edukacja rowerowa w ruchu drogowym. Poradnik dla nauczycieli i nie tylko*³⁰.
5. Fotorelacji z zajęć praktycznych w ruchu drogowym z uczniami szkół podstawowych prowadzonych w ramach kampanii Edukacja Rowerowa 2.0³¹.
6. Treści opracowanych w ramach projektu Rowerowa Szkoła³².

Działanie VI - Trasy do nauki i egzaminowania w ruchu drogowym

Podstawową docelową formą przeprowadzania egzaminów praktycznych w ruchu drogowym powinny być specjalnie wyznaczone w tym celu trasy egzaminacyjne, obejmujące przekrojowe rozwiązania z zakresu infrastruktury drogowej i rowerowej w formie zamkniętej pętli.

Należy założyć, że w skali ogólnopolskiej trasy egzaminacyjne będą wyznaczone co najmniej na poziomie miast powiatowych, a także w miejscowościach nie będących siedzibą powiatu, o ile w istoty sposób ułatwi to szkołom i uczniom uczestnictwo w nauce i egzaminie.

Obecnie w Polsce znajduje się 314 powiatów oraz 66 miast na prawach powiatu, jednak w przypadku dużych miast niezbędne będzie przygotowanie dodatkowych tras egzaminacyjnych.

Ze względu na duże różnice w topografii miast, układach drogowych, specyfice zabudowy, zrealizowanie jednolitego dla całego kraju zestawu rozwiązań infrastrukturalnych na każdej z tras będzie trudne lub nawet niemożliwe. Dlatego też niezbędne jest przyjęcie określonego minimum rozwiązań, na których uczniowie będą mogli się szkolić, a podczas egzaminu podlegać przekrojowej ocenie.

Przygotowanie tras pod egzaminy będzie wymagało ścisłej współpracy wielu jednostek samorządu terytorialnego – urzędów miast i gmin, zarządców dróg, lokalnych komend policji lub nawet Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, gdyż wszelkie zmiany w organizacji ruchu drogowego lub prace budowlane będą wymagały opracowania projektów zmiany istniejącej organizacji ruchu drogowego oraz nakładów finansowych na ich wdrożenie. Ścisła współpraca będzie szczególnie ważna w miejscowościach nie będących miastami na prawach powiatu, na których zbiegają się drogi różnych kategorii, zarządzane przez różne podmioty (drogi wojewódzkie – samorząd województwa, drogi powiatowe – starostwo powiatowe, drogi gminne – gmina), przy czym w zakresie dróg gminnych organem zarządzającym ruchem na nich jest starosta.

³⁰ <https://edukacjarowerowa.pl/poradnik> (dostęp: 15.12.2025 r.)

³¹ <https://edukacjarowerowa.pl/zajecia-praktyczne-dla-uczniow> (dostęp: 15.12.2025 r.)

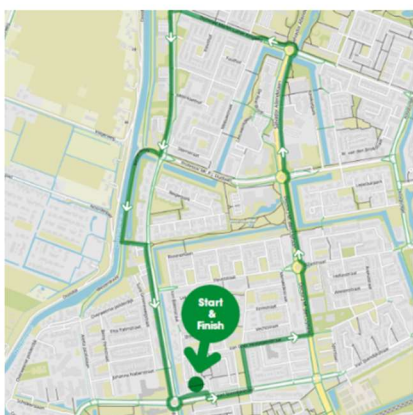
³² <https://rowerowaszkoła.pl/przewodnik> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Wszystkie opracowane i zaakceptowane trasy egzaminacyjne powinny być ogólnodostępne w wersji elektronicznej na jednej dla całego kraju dedykowanej stronie internetowej, wraz z pełną charakterystyką, opisami konkretnych rozwiązań, zasadami zachowania się na nich, lokalizacjami postoju osób oceniających, potencjalnymi zagrożeniami i sposobami ich unikania, galerią zdjęć i filmami szkoleniowymi z przejazdów.

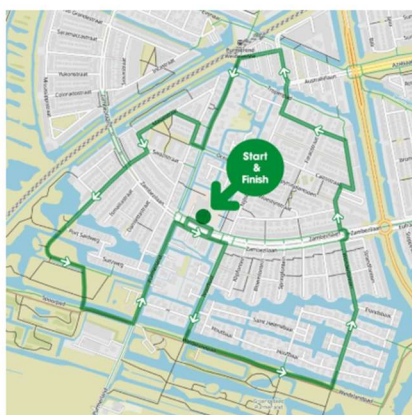
Podstawowym sposobem wykorzystywania trasy będzie nauka dla grup szkolnych oraz egzaminowanie w ruchu drogowym. Dodatkowo jednak, dzięki podjęciu odpowiednich działań promocyjnych a także zmianie przepisów, o których mowa wcześniej, trasy będą mogły także stanowić miejsce dla nauki realizowanej przez samych rodziców z dziećmi.

Każda trasa egzaminacyjna będzie musiała posiadać swojego koordynatora, tak by w okresie przeprowadzania egzaminów możliwe było uzgodnienie harmonogramu przyjazdu wielu grup szkolnych w skoordynowany sposób, oznakowanie trasy tablicami informacyjnymi i kierunkowymi, zapewnienie osób oceniających na punktach kontrolnych i in.

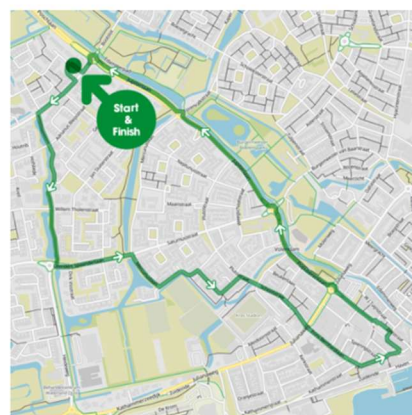
Purmerend Overwhere



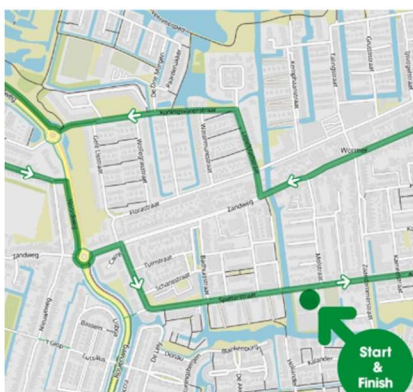
Purmerend Weidevenne



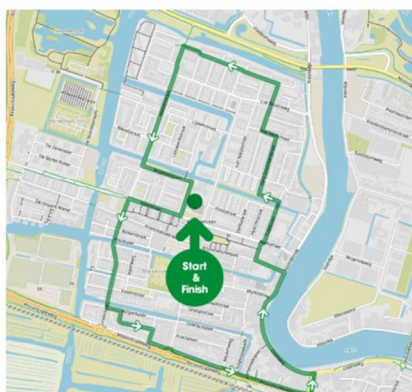
Volendam



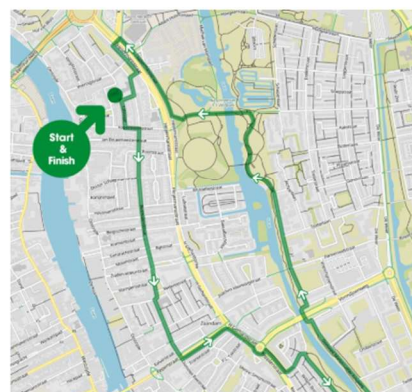
Wormer



Wormerveer



Zaandam centrum



Rysunek 3: Trasy rowerowe do egzaminu praktycznego w ruchu drogowym w miastach na północ od Amsterdamu

Warianty alternatywne egzaminowania w ruchu drogowym

Wdrażanie systemu tras egzaminacyjnych będzie procesem trwającym wiele lat, z uwagi na dużą liczbę zaangażowanych podmiotów, konieczność zabezpieczenia środków finansowych, uzgodnienie dokumentacji, a później uruchomienie trasy. W związku z powyższym należy zakładać, że przez pierwsze lata większość egzaminów w ruchu drogowym będzie odbywać się na trasach w rejonie szkół, z ograniczeniami w typach dostępnej infrastruktury (np. brakiem kontraruchu, pewnych rodzajów skrzyżowań itp.)

Przyszłość i rola miasteczek ruchu drogowego

Od wielu lat w Polsce trwa boom na budowę miasteczek ruchu drogowego. Idea takich obiektów jest co do zasady słuszna, natomiast ich rola powinna kończyć się na etapie podstawowej nauki jazdy rowerem, obejmującej sprawdzenie koordynacji ruchowej, znajomości znaków drogowych i ważniejszych przepisów ruchu drogowego.

Poruszanie się rowerem po miasteczku ruchu drogowego nie jest jednak w żadnym wypadku wyznacznikiem, że dziecko będzie później potrafiło poruszać się rowerem po drogach. Obiekty te są za małe, a odległości między „skrzyżowaniami” tak nieduże, że nie ma mowy o osiągnięciu prędkości choćby zbliżonej do warunków jazdy w ruchu drogowym. Znaki drogowe ustawione są jeden za drugim, tworząc las, w którym nie ma czasu ani miejsca na ocenę sytuacji.

Mniejszą wersją i tak już zbyt małych miasteczek ruchu drogowego są mobilne rozkładane miasteczka, których rola powinna kończyć się co najwyżej na dzieciach uczęszczających do przedszkoli. Dla starszych dzieci i uczniów klas IV szkoły podstawowej nie są one w żaden sposób przydatne do ćwiczeń koordynacyjnych.

Podstawowy podział grup wiekowych względem miejsca prowadzenia zajęć edukacyjnych powinien obejmować:

1. Mobilne miasteczka ruchu drogowego – dla dzieci w wieku przedszkolnym
2. Miasteczka ruchu drogowego – dla dzieci w wieku przedszkolnym oraz z klas I-III (edukacja wczesnoszkolna)
3. Trasy rowerowe w ruchu drogowym – dla dzieci z klas IV-VI (wychowanie komunikacyjne)

Koszty i finansowanie reformy systemu edukacji rowerowej

Każde środki finansowe przeznaczone na działania związane ze skuteczną i nowoczesną edukacją są inwestycją w przyszłość dla naszych dzieci. Uwzględniając koszty wypadków drogowych (śmiertelnych, ciężko rannych, rannych), każde zdarzenie, którego uda się uniknąć dzięki umiejętnościom i wiedzy na temat jazdy rowerem w ruchu drogowym, stanowi istotny zysk z punktu widzenia jednostki (dziecka, rodziców), jak i całego społeczeństwa.

Zysk ten nie kończy się na zapobieganiu wypadkom, gdyż w perspektywie narastającego problemu z otyłością u dzieci, pogarszaniem się ich warunków fizycznych (unikanie lekcji WF), spędzaniem zbyt dużo czasu w Internecie, wreszcie zanieczyszczeniem powietrza i nadmiernym ruchem pod szkołami, każde dziecko, które bezpiecznie jedzie na rowerze, czerpie z tego realne korzyści.

Działania te nie mogą opierać się oczywiście jedynie na edukacji, gdyż przy braku bezpiecznej infrastruktury dziecko na rowerze nigdy nie będzie miało szansy na drodze z dużym udziałem ruchu ciężkiego lub o wyższych prędkościach. I nie chodzi tu o magiczne talizmany, tylko realne działania polegające na budowie wydzielonych asfaltowych dróg dla rowerów, uspokajania ruchu i in.

Proponowane w *Koncepcji* zmiany legislacyjne są co do zasady działaniem bezkosztowym, gdyż mają one na celu udroźnienie systemu i umożliwienie legalnej nauki jazdy rowerem z dziećmi przez rodziców, a także organizację zajęć w szkołach na dowolnym poziomie wiekowym, a nie dopiero po uzyskaniu karty rowerowej.

Wprowadzanie zmian należy traktować jako proces wieloletni, gdyż nawet przy najlepszych chęciach nie jest fizycznie możliwe, by za rok od teraz przeszkolić w Polsce 400 000 uczniów w ruchu drogowym na rowerach na poziomie jednej klasy.

Przyjęta forma ewolucji i rozwijania zajęć praktycznych w ruchu drogowym pozwoli na kontynuowanie tego procesu w szkołach od lat współpracujących z organizacjami rowerowymi, uruchomienie tego procesu od razu w szkołach, które są na to gotowe, a także danie czasu pozostałym szkołom na przygotowanie się do tego programu w późniejszych latach.

Koszty wdrażania nowego systemu będą skupiać się na kilku głównych obszarach, a ich wartość będzie zależeć od skali działania, która na poziomie tej *Koncepcji* nie jest jeszcze możliwa do określenia:

1. Szkolenia dla nauczycieli oraz trenerów.
2. Wynagrodzenie trenerów zewnętrznych, przyjeżdżających do szkół zlokalizowanych na terenie całego kraju, a także ich koszty transportu, wyposażenia w dodatkowe materiały (kamizelki odblaskowe i in.)

3. Stworzenie ogólnopolskiej strony www z bazą danych dotyczącą praktycznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym, tras egzaminacyjnych z materiałami szkoleniowymi i promującą działania realizowane w szkołach w całej Polsce.
4. Wsparcie techniczne szkół, w tym zakup dobrej jakości rowerów do wykorzystania przez uczniów podczas zajęć.
5. Tworzenie tras do nauki i egzaminowania w ruchu drogowym – działania inwestycyjne i/lub na poziomie zmian w organizacji ruchu.

Źródłem finansowania systemowych zmian w edukacji rowerowej w Polsce mogą być różne programy realizowane ze środków unijnych, krajowych lub regionalnych. Niezwykle skutecznym narzędziem, zgłaszanym jako postulat m.in. przez Fundację Drogi Mazowsza³³, byłoby utworzenie Funduszu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego finansowanego ze składek OC/AC, zapewniającego środki na działania miękkie, w tym edukację rowerową i szkolenia.

Finansowanie zmian w infrastrukturze na potrzeby tras egzaminacyjnych to głównie zadanie dla samorządów, które mogą korzystać z programów dotyczących remontów i budowy dróg. Kluczowe w tym aspekcie byłoby zapewnienie koordynacji działań z poziomu centralnego, tak by lokalni zarządcy dróg w miastach powiatowych od razu tworzyli dobrą infrastrukturę, do wykorzystania na potrzeby edukacji rowerowej.

Informacje dodatkowe

W ramach przygotowania *Koncepcji* realizowane były także inne działania, mające na celu zebranie różnych opinii i pomysłów, oceny pewnych rozwiązań prawnych, poznanie stanowiska środowiska nauczycieli oraz osób działających w organizacjach rowerowych. W szczególności dotyczy to osób z organizacji skupionych w ramach Polskiej Federacji Rowerowej, mających bogate doświadczenie w zakresie edukacji praktycznej w ruchu drogowym.

Do działań projektowych tych należały: ogólnopolska ankieta online, dwa warsztaty stacjonarne z nauczycielami ze szkół z woj. lubelskiego, warsztat online z organizacjami rowerowymi oraz warsztat online z nauczycielami. W każdym z warsztatów online (24.11.2025 r. oraz 1.12.2025 r.) wzięło udział po 10 uczestników, reprezentujących środowiska nauczycieli z miejscowości w całej Polsce, organizacji rowerowych, a także pracowników samorządów zajmujących się tematyką rowerową.

Spotkania składały się z prezentacji multimedialnej dotyczącej problematyki edukacji rowerowej w Polsce, działań w zakresie praktycznej edukacji w ruchu drogowym i wyzwań w zakresie bezpieczeństwa dzieci na drodze, a następnie dyskusji poświęconej wybranym z przedstawionych zagadnień.

³³ <https://drogimazowsza.org/polityka-rowerowa-edukacja/> (dostęp: 15.12.2025 r.)

Ogólnopolska ankieta rowerowa

Ankieta online została udostępniona w Internecie w dniu 5.10.2025 r. i była udostępniona przez okres 2 miesięcy do dnia 5.12.2025 r. Łącznie przez ten czas odpowiedzi udzieliło 1 012 respondentów, odpowiadając na pytania zamknięte i otwarte.

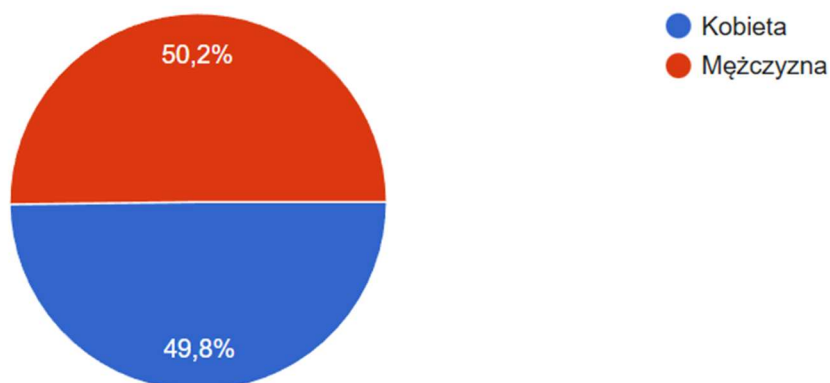
Pierwsza część ankiety dotyczyła pytań ogólnych oraz aktywności rowerowej.

Pytanie 1: Płeć

Pośród uczestników było prawie tyle samo kobiet (504 odp.) co mężczyzn (508 odp.).

Płeć

1 012 odpowiedzi

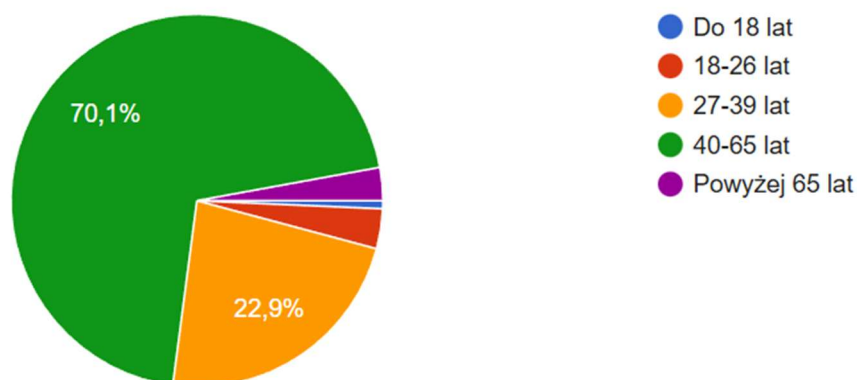


Pytanie 2: Wiek

Dominującą grupą wiekową był przedział 40-65 lat (70,1% - 709 odp.), a kolejną 27-39 lat (22,9% - 232 odp.). Osoby poniżej 27 lat oraz powyżej 65 lat stanowiły niewielki odsetek.

Wiek

1 012 odpowiedzi



Pytanie 3: Miejsce zamieszkania

Większość ankietowanych jako miejsce zamieszkania wskazało miasto (72,4% - 733 odp.), natomiast wieś (27,6% - 279 odp.). W grupie miast dominującą były te powyżej 500 tys. Mieszkańców (27,3% - 276 odp.).

Miejsce zamieszkania

1 012 odpowiedzi

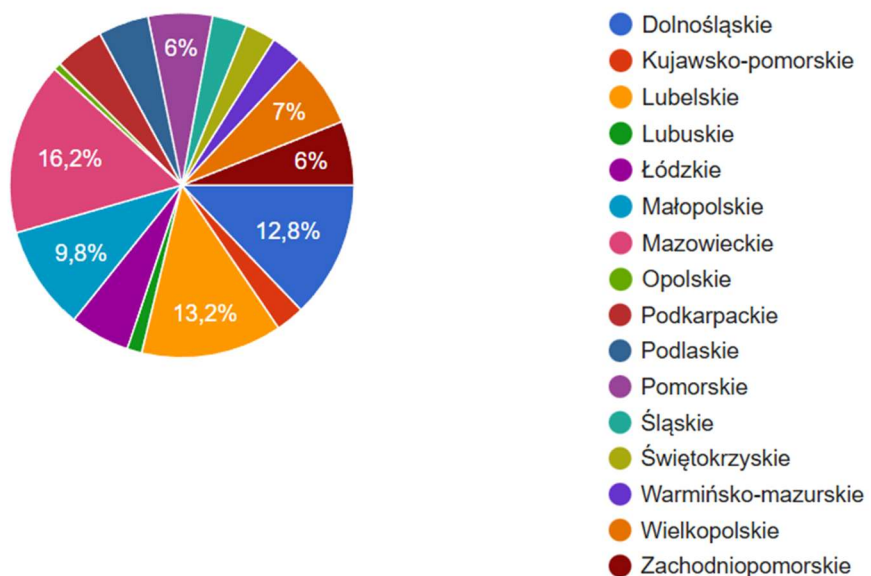


Pytanie 4: Województwo

Najwięcej odpowiedzi udzieliły osoby mieszkające w woj. mazowieckim (16,2% - 164 odp.), następnie woj. lubelskim (13,2% - 134 odp.), dolnośląskim (12,8% - 130 odp.) i woj. małopolskim (9,8% - 99 odp.). Najmniej wypadły woj. opolskie (0,7% - 7 odp.) i woj. lubuskie (1,4% - 14 odp.)

Województwo

1 012 odpowiedzi

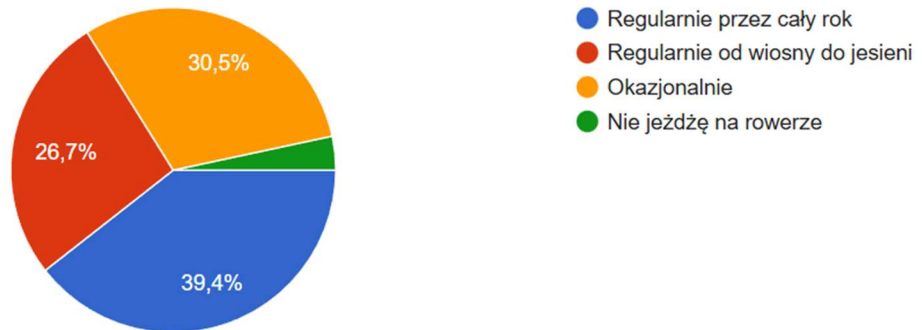


Pytanie 5: Jak często jeździ Pan/Pani na rowerze?

Zdecydowana większość ankietowanych jest osobami korzystającymi z roweru (96,6% - 978 odp.), przy czym blisko 40% robi to regularnie przez cały rok (39,4% - 399 odp.)

Jak często jeździ Pan/Pani na rowerze?

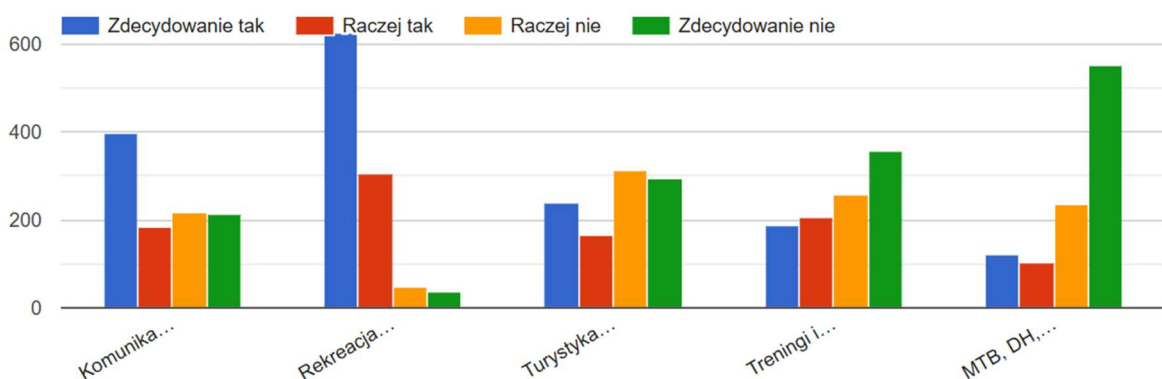
1 012 odpowiedzi



Pytanie 6: W jakiej formie korzysta Pan/Pani z roweru?

Spośród wielu możliwych aktywności rowerowych najbardziej popularna okazała się rekreacja w formie krótkich i okazjonalnych wycieczek (91,8% - 929 odp. tak/raczej tak), a następnie komunikacja i transport (57,5% - 582 odp. tak/raczej tak). Turystykę rowerową w formie dłuższych wyjazdów oraz treningi i sport amatorski preferuje już tylko 40% ankietowanych, natomiast sportem zaawansowanym typu MTB, DH, XC i innym nie interesuje się zdecydowana większość z nich (77,7% - 787 odp. nie/raczej nie).

W jakiej formie korzysta Pan/Pani z roweru?

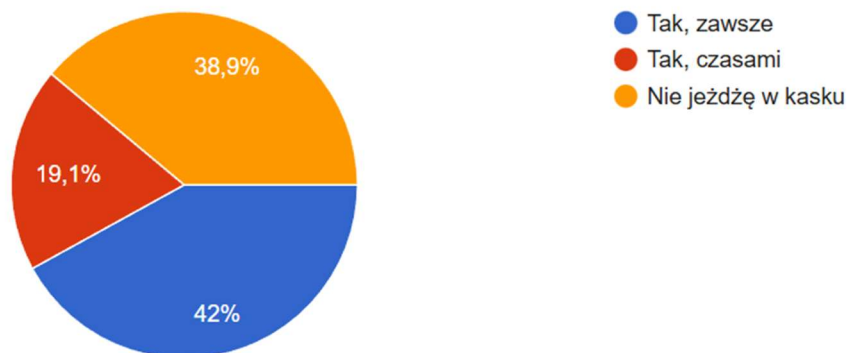


Pytanie 7: Czy jeździ Pan/Pani w kasku?

Ponad połowa ankieterowanych (61,1%) zadeklarowała, że na rowerze jeździ w kasku zawsze (425 odp.) lub czasami (193 odp.). Pozostałe osoby podczas jazdy na rowerze nie używają kasku (38,9% - 394 odp.).

Czy jeździ Pan/Pani w kasku?

1 012 odpowiedzi



Druga część ankiety dotyczyła posiadanych uprawnień do kierowania pojazdami, zarówno rowerów jak i samochodów.

Poniższe dane pokazują, że kreowany w społeczeństwie podział kierowcy-rowerzyści nie ma potwierdzenia w faktach, gdyż zdecydowana większość rowerzystów posiada prawo jazdy kat. B oraz jest użytkownikami samochodów osobowych. Jednocześnie odsetek posiadaczy prawa jazdy jest nieco wyższy niż osób, które mają lub kiedyś miały kartę rowerową, obowiązkową do ukończenia 18 roku życia.

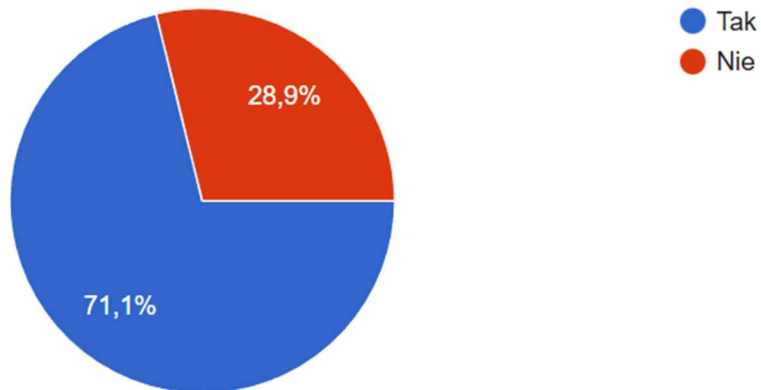
Powszechny pogląd, że jedna grupa uczestników ruchu nie zna przepisów ruchu drogowego, a druga zna, bo posiada uprawnienia do kierowania jest więc błędna. Znajomość bądź nie przepisów wynika po prostu z wiedzy i kompetencji konkretnej osoby, która w jednym momencie jest kierowcą pojazdu mechanicznego, a w innym może być rowerzystą.

Pytanie 8: Czy posiada lub kiedykolwiek posiadał(a) Pan/Pani kartę rowerową?

Mimo iż karta rowerowa jest od dekad obowiązkowym dokumentem dla osoby chcącej kierować rowerem po drogach publicznych w wieku 10-18 lat, blisko 1/3 osób wskazała, że nigdy jej nie posiadała (28,9% - 292 odp.).

Czy posiada lub kiedykolwiek posiadał(a) Pan/Pani kartę rowerową?

1 012 odpowiedzi

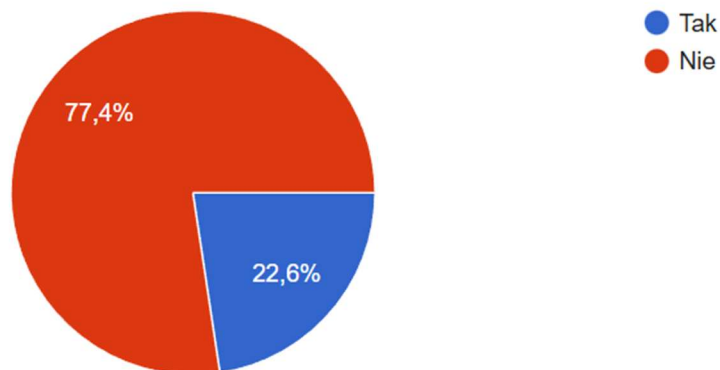


Pytanie 9: Czy posiada lub kiedykolwiek posiadał(a) Pan/Pani prawo jazdy kat. AM, A1, B1 lub T również uprawniające do kierowania rowerem do ukończenia 18 lat?

Zdecydowana większość ankietowanych nie posiada lub nie posiadała innych dokumentów, które do ukończenia 18 lat również uprawniają do kierowania rowerem (77,4% - 783 odp.).

Czy posiada lub kiedykolwiek posiadał(a) Pan/Pani prawo jazdy kat. AM, A1, B1 lub T również uprawniające do kierowania rowerem do ukończenia 18 lat?

1 012 odpowiedzi

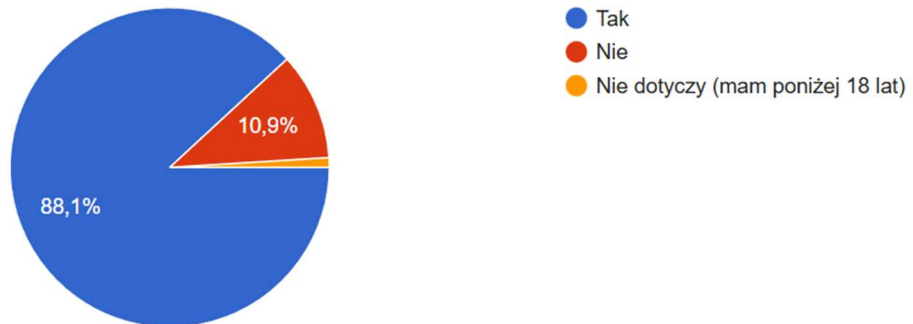


Pytanie 10: Czy posiada Pan/Pani prawo jazdy kat. B?

Zdecydowana większość osób korzystających z rowerów posiada prawo jazdy (88,1% - 892 odp.), co jest zbliżoną wartością uzyskiwaną w różnych badaniach.

Czy posiada Pan/Pani prawo jazdy kat. B?

1 012 odpowiedzi

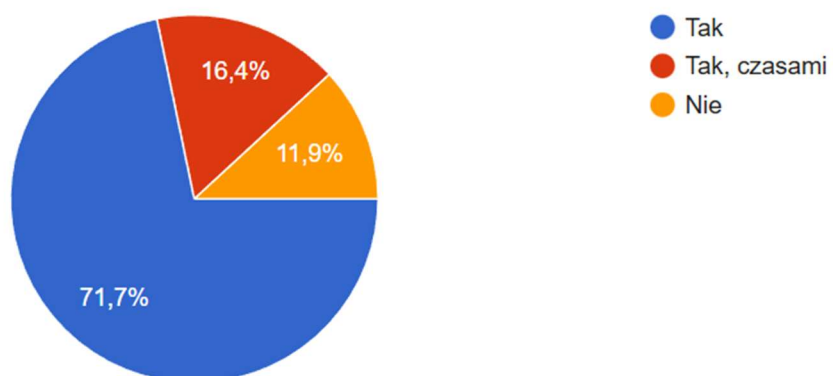


Pytanie 11: Czy korzysta Pan/Pani z samochodu?

Również zdecydowana większość osób która posiada prawo jazdy (71,7% - 726 odp.) jest regularnymi użytkownikami samochodów osobowych.

Czy korzysta Pan/Pani z samochodu?

1 012 odpowiedzi



Trzecia część ankiety dotyczyła wiedzy na temat stanu prawnego dzieci poruszających się rowerem w ruchu drogowym, a także warunków w jakich uzyskują one kartę rowerową w ramach nauki w szkole podstawowej.

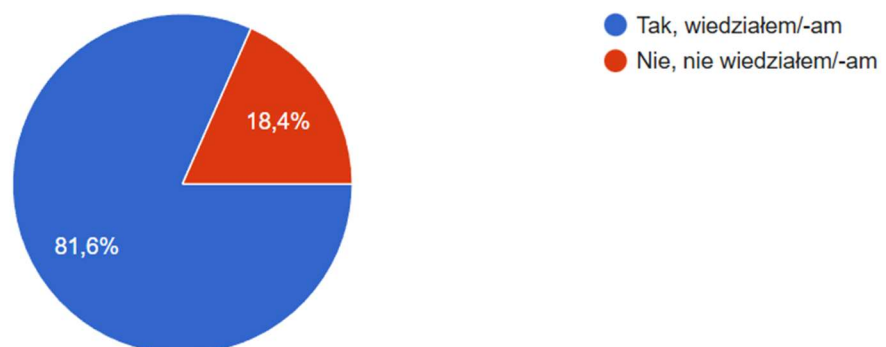
Dominująca w każdym z czterech pytań odpowiedź potwierdzająca znajomość stanu faktycznego pokazuje, że wprowadzenie proponowanych zmian w przepisach dotyczących ruchu drogowego oraz kierujących pojazdami i uzyskiwaniu karty rowerowej – w powiązaniu z odpowiedziami z czwartej części ankiety – powinno spotkać się z dużym zrozumieniem i poparciem.

Pytanie 12: Czy wie Pan/Pani, że do dnia 10 urodzin dziecko jadąc rowerem pod opieką dorosłego jest traktowane na drodze publicznej jako pieszy i np.:

- musi poruszać się rowerem po chodniku;
- jadąc po jezdni musi poruszać się po lewej stronie "pod prąd" wprost na jadące z naprzeciwka pojazdy;
- nie może legalnie poruszać się po prawej stronie jezdni jak każdy inny kierujący rowerem;
- może przejechać rowerem po przejściu dla pieszych;

Kluczowe pytanie dotyczące dzieci w wieku do lat 10 – większość ankietowanych jest świadoma obecnych zapisów (81,6% - 826 odp.). Obserwacja sposobu w jaki dzieci do 10 lat poruszają się rowerami w przypadku chodników nie budzi wątpliwości. Natomiast w kwestii dotyczącej jazdy po jezdni sprawa jest całkowicie inna – spotkanie dziecka na rowerze jadącego „pod prąd” po jezdni ruchem lewostronnym jest nieprawdopodobnie niskie, potwierdzają to również dzieci na zajęciach rowerowych, które jadą wtedy ruchem prawostronnym, zwykle bez świadomości, że z przepisów wynika inny sposób zachowania się.

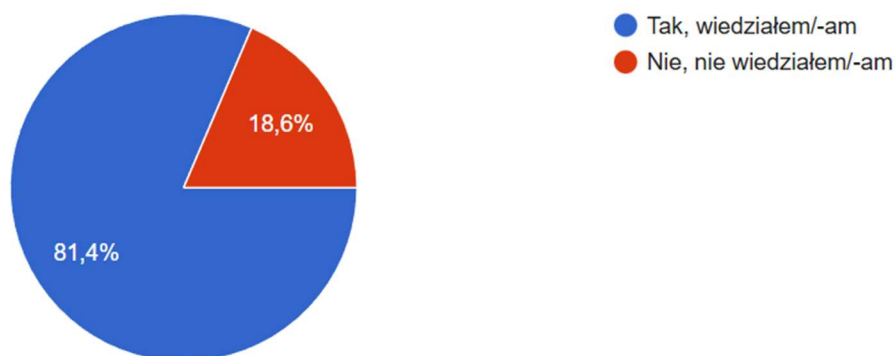
1 012 odpowiedzi



Pytanie 13: Czy wie Pan/Pani, że od dnia 10 urodzin do dnia uzyskania karty rowerowej (czasami i rok później) uczeń nie ma prawa poruszać się rowerem po drogach publicznych?

Większość osób (81,4% - 824 odp.) ma świadomość, że wiek 10 lat i brak karty rowerowej są formalną barierą w poruszaniu się rowerem po drogach publicznych. Zestawiając to z deklaracjami dzieci – uczniów klas 4 szkoły podstawowej, które mimo braku uprawnień i tak korzystają w tym czasie z rowerów, widać bardzo dobrze jak obecne przepisy nie sprzyjają budowaniu szacunku dla polskiego prawa. Tym bardziej, że w skali całego społeczeństwa literalne trzymanie się tego zakazu jazdy byłoby nieporównywalnie bardziej szkodliwe (brak ruchu, wpływ na zdrowie i in.), niż obecny stan faktyczny.

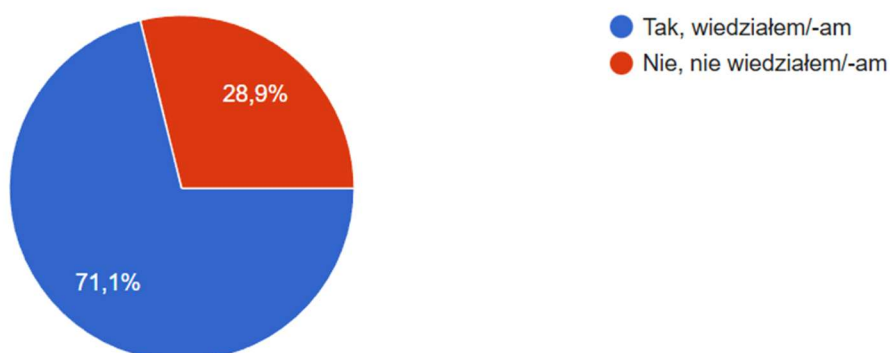
1 012 odpowiedzi



Pytanie 14: Czy wie Pan/Pani, że zajęcia wychowania komunikacyjnego na lekcji techniki w klasie IV szkoły podstawowej nie obejmują nauki jazdy rowerem w prawdziwym ruchu drogowym?

Spośród wszystkich czterech pytań największy odsetek odpowiedzi „nie wiedziałem” (28,9% - 292 odp.) dotyczył braku zajęć rowerowych w ruchu drogowym na lekcjach w szkole. W naszej ocenie wynika to z faktu, że część osób od dawna nie miała bezpośredniej styczności z systemem edukacji (np. ma już dorosłe dzieci).

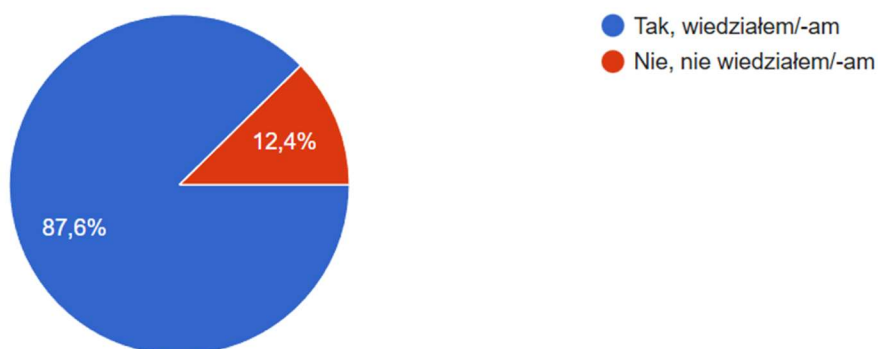
1 012 odpowiedzi



Pytanie 15: Czy wie Pan/Pani, że egzamin na kartę rowerową odbywa się na sali gimnastycznej/placu szkolnym/miasteczku ruchu drogowego w oderwaniu od rzeczywistych warunków, po których później dzieci muszą się poruszać rowerem?

Ostatnie z pytań dotyczących edukacji szkolnej, gdzie większość ankietowanych (87,6% - 887 odp.) miała wiedzę na temat obecnego sposobu przeprowadzania egzaminów na kartę rowerową. Wynik ten nie powinien zaskakiwać, gdyż wszystkie informacje i materiały z egzaminów na kartę rowerową dostępne w środkach masowego przekazu i Internecie jednoznacznie pokazują formę w jakiej się on odbywa (nie na ulicy).

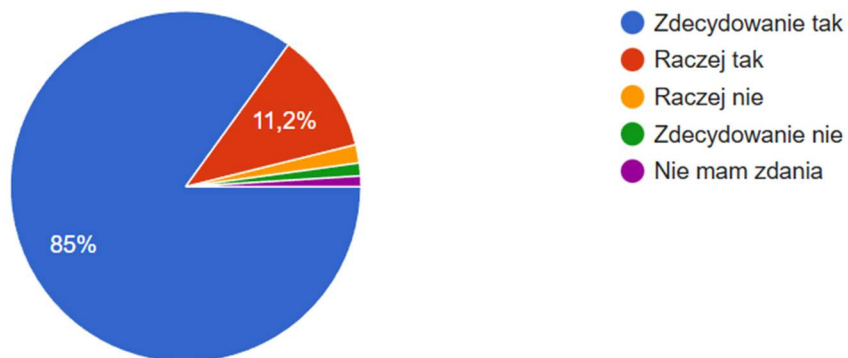
1 012 odpowiedzi



Czwartą część ankiety stanowiły pytania dotyczące kierunków zmian w systemie edukacji rowerowej. Dla zobrazowania czego zmiany te mogą dotyczyć, ankieta zawierała zestaw zdjęć wykonanych podczas zajęć praktycznych w ruchu drogowym z uczniami szkół podstawowych, które mają na celu zwiększenie umiejętności jazdy i unikania zagrożeń wśród uczniów, którzy już posiadają kartę rowerową.

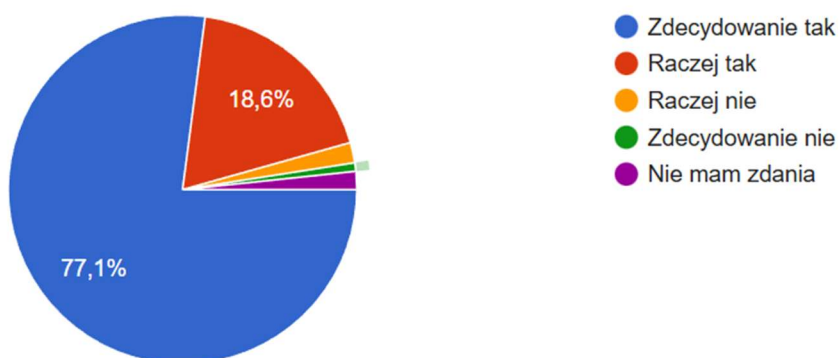
Pytanie 16: Czy Pana/Pani zdaniem zajęcia w ruchu drogowych i nauka umiejętności bezpiecznej jazdy rowerem powinny być dostępne dla uczniów we wszystkich szkołach w Polsce?

1 012 odpowiedzi



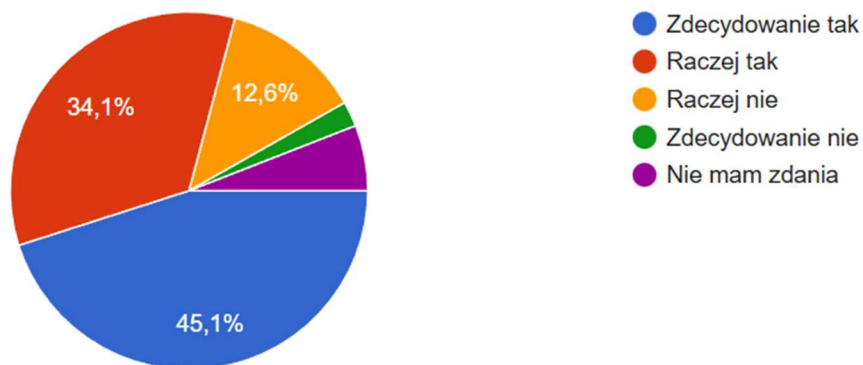
Pytanie 17: Czy Pana/Pani zdaniem powinien powstać w Polsce zintegrowany i spójny system szkolenia nauczycieli i trenerów prowadzących zajęcia praktyczne w ruchu drogowym dla uczniów?

1 012 odpowiedzi



Pytanie 18: Czy Pana/Pani zdaniem niezależnie od systemu edukacji szkolnej powinien zostać stworzony system nauki jazdy rowerem w ruchu drogowym dla osób dorosłych?

1 012 odpowiedzi



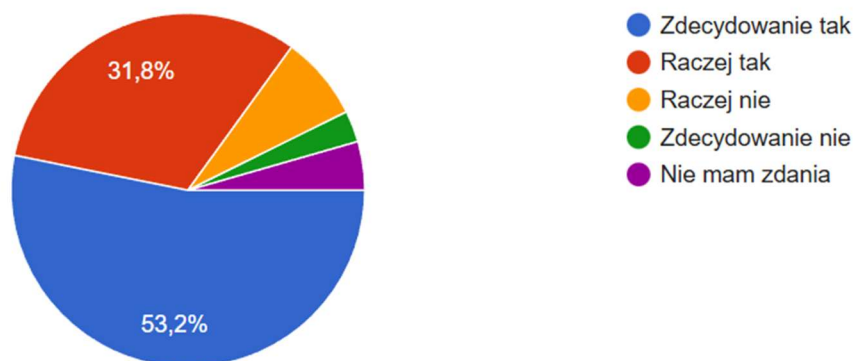
Pytanie 19: Czy niezależnie od systemu edukacji w szkole rodzice/opiekunowie powinni mieć prawną możliwość uczenia swoich dzieci bezpiecznej jazdy rowerem w ruchu drogowym niezależnie od wieku?

Gdyż obecnie:

- jadąc z dziećmi do 10 lat, dzieci są formalnie pieszymi i mają obowiązki pieszego;

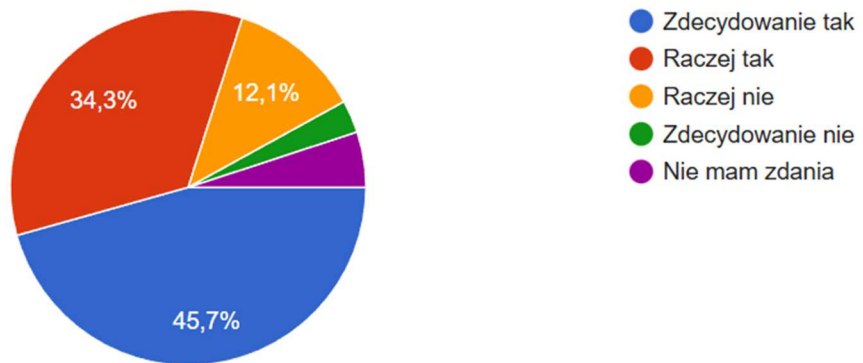
- od 10 urodzin do uzyskania karty rowerowej dzieci nie mogą poruszać się legalnie po drogach publicznych.

1 012 odpowiedzi



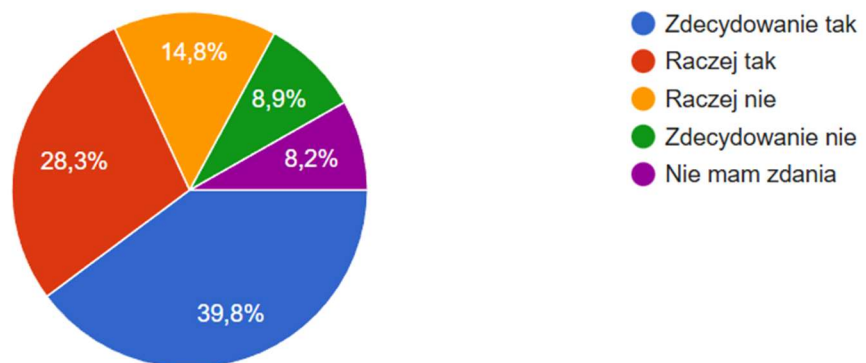
Pytanie 20: Czy Pana/Pani zdaniem egzamin praktyczny w ruchu drogowym powinien docelowo zastąpić egzamin na kartę rowerową organizowany obecnie na sali gimnastycznej/ placu/ miasteczku ruchu?

1 012 odpowiedzi



Pytanie 21: Czy Pana/Pani zdaniem należy znieść obowiązek posiadania uprawnień do kierowania rowerem do 18 roku życia (tj. karta rowerowa) i jednocześnie położyć nacisk na naukę umiejętności jazdy rowerem w ruchu drogowym, tak jak ma to miejsce w większości krajów w Europie?

1 012 odpowiedzi



Po pytaniach zamkniętych ankietowani mieli także możliwość wypowiedzenia się na temat własnych uwag i spostrzeżeń dotyczących systemu edukacji rowerowej w Polsce i bezpieczeństwa lub podzielenia się informacjami na temat prowadzonych przez siebie działań. Wybrane uwagi i propozycje zostały również uwzględnione w niniejszej *Koncepcji*.

Warsztaty stacjonarne dla nauczycieli z woj. lubelskiego

Warsztaty składały się z prezentacji multimedialnej tożsamej z warsztatami online, a następnie pracą w grupach nad kilkoma wybranymi zagadnieniami. Najważniejszym jednak wnioskiem płynącym z warsztatów jest kwestia wsparcia szkół w zakresie realizacji zajęć w ruchu drogowym. Nauczyciele widzą sens i potrzebę zmian, natomiast potrzebują w tym pomocy zewnętrznych trenerów.

Lublin

Pierwszy warsztat odbył się w dniu 17.10.2025 r. w Lublinie w siedzibie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu drogowego przy ul. Hutniczej 3. Uczestniczyło w nim 28 nauczycieli szkół podstawowych z Lublina oraz z okolicznych gmin i powiatów:

- Pani Anna Maruszak – Zespół Szkolno-Przedszkolny w Baranowie
- Pani Aneta Wolińska – Szkoła Podstawowa w Bogucinie
- Pani Karolina Zaborniak – Zespół Szkół w Jabłonnej
- Nauczyciel – Szkoła Podstawowa w Klementowicach
- Nauczyciel – Szkoła Podstawowa w Klementowicach
- Pan Paweł Wałach – Szkoła Podstawowa nr 3 w Lublinie
- Pan Krzysztof Ślusarz – Szkoła Podstawowa nr 4 w Lublinie
- Pani Magdalena Domagalska – Szkoła Podstawowa nr 7 w Lublinie
- Pani Agnieszka Karpińska – Szkoła Podstawowa nr 14 w Lublinie
- Pani Renata Pojęta – Szkoła Podstawowa nr 19 w Lublinie
- Pani Irminda Adamczyk – Szkoła Podstawowa nr 24 w Lublinie
- Pan Marek Rędzia – Szkoła Podstawowa nr 27 w Lublinie
- Nauczyciel – Szkoła Podstawowa nr 28 w Lublinie
- Pan Wojciech Pojęta – Szkoła Podstawowa nr 30 w Lublinie
- Pan Dariusz Piekarczyk – Szkoła Podstawowa nr 32 w Lublinie
- Nauczyciel – Szkoła Podstawowa nr 50 w Lublinie
- Pani Patrycja Wysocka – Szkoła Podstawowa nr 51 w Lublinie
- Pani Edyta Kuklewska – Szkoła Podstawowa nr 58 w Lublinie
- Nauczyciel – Szkoła Podstawowa nr 58 w Lublinie
- Pan Witold Muszyński – Szkoła Podstawowa nr 4 w Łęcznej
- Nauczyciel – Szkoła Podstawowa w Piasecznie
- Pani Iwona Adamska-Staniak – Zespół Szkół w Piotrkowie
- Pan Marcin Lewtak – Szkoła Podstawowa nr 9 w Puławach
- Pani Katarzyna Węgorowska – Szkoła Podstawowa w Sadurkach
- Pani Dagmara Martynowska – Szkoła Podstawowa w Stasinie
- Pani Anna Kowalska – Szkoła Podstawowa nr 7 w Świdniku
- Pani Regina Kloc – Szkoła Podstawowa w Woli Gałęzowskiej

- Pani Karolina Bieniek – Szkoła Podstawowa w Woli Przybystawskiej



Fot. 27 - Warsztaty z nauczycielami z woj. lubelskiego, które odbyły się w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Lublinie

Program zajęć dla uczniów:

- *Zwiększenie liczby godzin zajęć techniki – zajęcia komunikacyjne*
- *Wprowadzenie zajęć komunikacyjnych w klasach 1-3 z przeszkolonym edukatorem*
- *W klasach 7-8 na lekcjach WF (Edukacji dla bezpieczeństwa) ujęcie edukacji komunikacyjnej*
- *Miasteczko rowerowe w każdej gminie*
- *Cykliczne zajęcia praktycznego w ruchu drogowym w każdej klasie, przynajmniej 2 razy w roku z edukatorem zewnętrznym (policją)*
- *Pomoce dydaktyczne dla nauczycieli – znaki filmy, gry, programy multimedialne*
- *Klasa 4 zbyt wcześnie na egzamin na kartę rowerową*
- *Zajęcia komunikacyjne są w klasie 4, ale jest ich za mało*
- *Duże ryzyko i odpowiedzialność dla nauczycieli po ewentualnym wprowadzeniu holenderskiego systemu egzaminowania*
- *Więcej zajęć praktycznych – obsługa roweru*
- *Osoba z zewnątrz prowadząca zajęcia*
- *Egzamin na kartę rowerową powinni prowadzić zewnętrzni egzaminatorzy*

Promocja roweru i edukacji praktycznej w szkole (uczniowie-rodzice-szkoła):

- *Promowanie zdrowego trybu życia*
- *Rajdy rowerowe z rodzicami, zawody sportowe*
- *Festyny, dzień roweru – z udziałem rodziców*
- *Udział firm i organizacji zewnętrznych*
- *Szkolny Klub Rowerowy*
- *Konkursy o tematyce rowerowej*
- *Spotkania z rodzicami w ramach zebrań*
- *Gadżety rowerowe*
- *Infrastruktura rowerowa w pobliżu szkół*
- *Filmy edukacyjne, gry (planszowe, komputerowe)*
- *Konkurs na najładniejszy rower*
- *Akcja „Bezpieczna droga do szkoły”*
- *Współpraca z samorządami i policją*
- *Projekty edukacyjne*
- *Współpraca z Ochotniczą Strażą Pożarną i Kołami Gospodyń Wiejskich*
- *Promocja dojeżdżania rowerem do szkoły – Nagrody dla klas*
- *Mini miasteczka rowerowe obok szkół*

Wsparcie i organizacja zajęć – szkoły wiejskie:

- *Lepsza infrastruktura drogowa (ścieżki rowerowe, przejścia dla pieszych, oświetlenie drogowe)*
- *Stać współpracę z organizacjami, fundacjami zajmującymi się edukacją rowerową*
- *Wyjazdy edukacyjne – praktyczne do miast*
- *Bezpłatny pakiet bezpieczeństwa dla każdego ucznia – odblaski, kamizelki*
- *Miejsca do ćwiczenia umiejętności praktycznych – place rowerowe, miasteczka ruchu drogowego*
- *Osoba spoza szkoły podczas egzaminu – policja, edukator, straż pożarna*
- *Zabezpieczenie podstawowego sprzętu do edukacji – rowery, kamizelki*
- *Współpraca z innymi szkołami w ramach organizacji imprez – turnieje, konkursy*
- *Prowadzenie cyklicznych zajęć z bezpieczeństwa w realnym ruchu drogowym z edukatorem zewnętrznym*

System szkoleń dla nauczycieli:

- *Płatny wyjazd na szkolenia do Holandii*
- *Cykl szkoleń praktycznych w ruchu drogowym „Jak szkolić dzieci”*
- *Szkolenia dla nauczycieli wychowania fizycznego*
- *Budowanie świadomości rodziców (szkolenia dla rodziców z dziećmi i nauczycielami)*
- *Cykl szkoleń dla nauczycieli edukacji wczesnoszkolnej*
- *Szkolenia dotyczące dostępu do aktualnych źródeł wiedzy (aplikacje, platformy)*
- *Ujednolicone materiały szkoleniowe i egzaminacyjne*
- *Podyplomowe studia dla nauczycieli-edukatorów ruchu drogowego*

Bezpieczeństwo na zajęciach w ruchu drogowym:

- *Zapewnienie podstawowego wyposażenia (np. rowery, kamizelki odblaskowe)*
- *Współpraca z instytucjami np. policją, strażą miejską, rodzicami*
- *Utworzenie miasteczek rowerowych do ćwiczeń (np. w każdym powiecie)*
- *Stworzenie optymalnych warunków do przeprowadzania egzaminu*
- *Podniesienie rangi karty rowerowej*
- *Doprecyzowanie przepisów w zakresie korzystania z rowerów, hulajnóg elektrycznych (kaski, prędkość jazdy, blokady)*
- *Zakaz przeprowadzania egzaminu w nieodpowiednich warunkach atmosferycznych (mgła, deszcz, śnieg)*
- *Opracowanie i przedstawienie regulaminu zajęć w ruchu drogowym*
- *Ćwiczenie jazdy w każdych warunkach atmosferycznych*
- *Zaangażowanie rodziców do egzaminu w ruchu drogowym*
- *Sprawny rower*

Zmiany w przepisach:

- *Pieszy – dziecko do lat 5, kierujący rowerem – dziecko od 6 roku życia*
- *Zwiększona liczba godzin z edukacji rowerowej*
- *Określenie konsekwencji jazdy bez karty rowerowej*
- *Kask dla każdego (rower, hulajnoga)*
- *Egzamin – karta rowerowa w ruchu drogowym*
- *Możliwość egzaminu dla młodszych dzieci*
- *Edukacja rowerowa – podstawy w klasie 1-3 / 1-8*

Chetm

Drugi warsztat odbył się w dniu 27.10.2025 r. w Chetmie w siedzibie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu drogowego przy ul. Białawin 2A. Uczestniczyło w nim 9 nauczycieli szkół podstawowych z Chetma i okolic:

- Pan Jacek Wędzina – Szkoła Podstawowa nr 3 w Chetmie
- Pani Marzena Drozda – Szkoła Podstawowa nr 4 w Chetmie
- Pani Elżbieta Kosicka – Szkoła Podstawowa nr 5 w Chetmie
- Pani Marzena Jeleń – Szkoła Podstawowa nr 6 w Chetmie
- Pani Ewa Feliks-Niedzielska – Szkoła Podstawowa nr 7 w Chetmie
- Pani Aneta Kowalewska – Szkoła Podstawowa nr 8 w Chetmie
- Pan Paweł Kamiński – Szkoła Podstawowa w Kamieniu
- Pani Halina Dołgoruki – Szkoła Podstawowa w Stawie
- Pan Zbigniew Weremko – Szkoła Podstawowa w Strachostawiu

Program zajęć dla uczniów:

- *Zajęcia praktyczne w pracowniach*
- *Nauka z udziałem osób z zewnątrz np. policjant*

- *Wymiana doświadczeń*
- *Zaangażowanie ośrodków ruchu drogowego w przygotowaniu uczniów do egzaminu*
- *Zajęcia doskonalące dla uczniów mających kartę rowerową z nagrodami – teoria i praktyka*
- *Platforma dla uczniów – gry, zabawy z ruchu drogowego*

System szkolenia dla nauczycieli:

- *Zajęcia praktyczne dla nauczycieli prowadzone przez edukatorów*
- *Współpraca z nauczycielami z innych krajów europejskich*
- *Rower dla nauczyciela, rowery na wyposażeniu szkół*
- *Systematyczne szkolenia dla nauczycieli*
- *Wsparcie dla nauczycieli na doksztacanie się – finansowe, premie, nagrody*
- *Nauczyciele potrzebują więcej czasu, którego nie mają na szkolenia i zajęcia praktyczne*

Promocja roweru i edukacji praktycznej w szkole:

- *Zwiększenie liczby godzin na zajęcia praktyczne*
- *Współpraca ze znanymi osobami (np. sportowcy), z klubami rowerowymi, w celu reklamy i promocji roweru*
- *Udział w programach edukacyjnych organizowanych przez np. fundacje, projekty międzynarodowe*
- *Przygotowanie multimediiów: filmy, reklamy, wydawnictwa, wykorzystanie Internetu*
- *Współpraca z rodzicami – szkolenia dla rodziców, promocja bezpiecznego poruszania się*
- *Zdrowy styl życia – rowerzyści współpracują z dietetykami, psychologami sportu*
- *Promocja rowerów a nie e-hulajnóg, prędkość jako zagrożenie*

Zmiany w przepisach:

- *Kaski 0-100*
- *Karta rowerowa od 9 lat*
- *Edukacja BRD obowiązkowa od przedszkola*
- *Obowiązkowa nauka jazdy rowerem podczas lekcji w podstawie programowej (WF, edukacja zdrowotna)*
- *Obowiązkowe kamizelki dla rowerzystów, pieszych*
- *Miasteczka rowerowe przy każdej szkole*
- *Rowery do wypożyczenia w szkole*

Podsumowanie

Przedstawione w niniejszej *Koncepcji* propozycje i kierunki zmian powinny, w ocenie autorów, stanowić punkt wyjścia do dyskusji na temat reformy systemu edukacji rowerowej i szkolenia rowerzystów w Polsce.

W ocenie autorów realizacja zmian w systemie edukacji rowerowej powinna rozpocząć się od powołania zespołu roboczego, skupiającego przedstawicieli administracji rządowej i samorządowej, instytucji zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, edukacją, a także organizacji pozarządowych, które z własnej inicjatywy wiele lat temu oddolnie i niezależnie od systemu edukacji zaczęły uczyć dzieci jazdy rowerem w ruchu drogowym.

Wiedza zgromadzona podczas realizacji programów praktycznej edukacji rowerowej jest z punktu widzenia potrzeby zmian nieoceniona, dzięki czemu nie trzeba *odkrywać koła na nowo* i poświęcać czasu na sprawdzenie czy coś działa, czy nie. Edukacja rowerowa w ruchu drogowym funkcjonuje już w obecnym systemie, jednak bez zmian przepisów i systemowego wsparcia na poziomie centralnym nie ma szansy, by stała się skalowalna i dostępna dla dzieci w szkołach w całej Polsce.

Wprowadzenie zmian przyniesie szereg korzyści, do których będą należeć m.in.:

1. Prowadzenie edukacji rowerowej prawdziwym w ruchu drogowym także przed egzaminem na kartę rowerową oraz z dziećmi poniżej 10 lat.
2. Możliwość uczenia dzieci przez rodziców jazdy w ruchu drogowym bez naruszania przepisów ruchu drogowego.
3. Likwidacja kluczowych barier ustawowych utrudniających lub uniemożliwiających jazdę rowerem po drogach publicznych, z rozszerzeniem możliwości korzystania z dróg dla pieszych, jeżeli będzie to korzystne dla bezpieczeństwa rowerzystów.
4. Stworzenie nowoczesnego systemu szkolenia nauczycieli i trenerów, którzy będą realizować zajęcia praktyczne w szkołach w całej Polsce.
5. Promocja roweru jako codziennego środka transportu do szkoły.
6. Poprawa jakości infrastruktury drogowej i rowerowej w ramach wdrażania systemu tras na potrzeby egzaminów rowerowych w ruchu drogowym.

Przejdzie od obecnego systemu (ograniczające przepisy, brak nauki jazdy w ruchu drogowym egzamin poza ruchem drogowym) do docelowego nowoczesnego systemu edukacji i ruchu rowerowego (powszechne i nieograniczone korzystanie z rowerów, nauka i sprawdzanie umiejętności jazdy w ruchu drogowym) będzie *de facto* zmianą rewolucyjną, natomiast z punktu widzenia procesu będzie to ewolucja z etapami przejściowymi i co najważniejsze, bez presji wywieranej na szkoły i nauczycieli.

Wszystkim osobom, które wspierały swoją wiedzą i pomysłami przygotowanie dokumentu *Koncepcji* składamy serdeczne podziękowania.