



STOWARZYSZENIE
LUBELSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO



metropolia
warszawska



FUNDACJA
MOBILNOŚCI
AKTYWNEJ

BEZPIECZEŃSTWO DZIECI I MŁODZIEŻY W RUCHU ROWEROWYM I PIESZYM

ZBIÓR DOBRYCH PRAKTYK

Poradnik dla jednostek samorządu terytorialnego



Pomoc Techniczna
dla Funduszy Europejskich



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Sieciowanie
Związków ZIT
w Polsce

**BEZPIECZEŃSTWO DZIECI
I MŁODZIEŻY W RUCHU
ROWEROWYM I PIESZYM
ZBIÓR DOBRYCH PRAKTYK**

Poradnik dla jednostek
samorządu terytorialnego

FUNDACJA MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

Ul. Kottłataja 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.edukacj rowerowa.pl

Facebook: Edukacja Rowerowa 2.0

OPRACOWANIE

Aleksander Wiącek, tel. 501-769-396

Michał Wolny, tel. 888-844-666

SKŁAD

Marcin Wachowicz

ISBN 978-83-978452-1-3

Wydanie 1, Lublin 2026

Opracowanie zostało wykonane w ramach zadania pt. „Kompleksowa usługa szkoleniowo-edukacyjna obejmująca przeprowadzenie warsztatów sieciujących, opracowanie zbioru dobrych praktyk oraz realizację cyklu szkoleń online w zakresie bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w ruchu rowerowym i pieszym dla Związków ZIT” zgodnie z Umową nr 10/LOM/26 zawartą 27.04.2026 roku w Lublinie.

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	4
Wstęp	5
1. Analiza problematyki bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	7
1.1. Pieszy ≠ kierujący	7
1.2. Uprawnienia do kierowania rowerem	12
1.3. Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego	13
1.4. Czym jest bezpieczeństwo?	14
1.5. System człowiek – droga – pojazd	17
1.6. Do czego służy rower	18
1.7. Dzieci i młodzież jako uczestnicy ruchu drogowego	19
1.8. Przyczyny niebezpiecznych zachowań na drodze	21
2. Prezentacja dobrych i złych praktyk (case studies)	22
2.1. Infrastruktura	22
2.2. Zła praktyka w infrastrukturze drogowej	24
2.3. Czym jest dobra praktyka?	29
2.4. Infrastruktura – dobra praktyka	30
2.5. Edukacja dzieci i młodzieży	38
2.6. Miasteczka ruchu drogowego	38
2.7. Edukacja i promocja BRD – dobre praktyki	40
3. Implementacja i rozwinięcie wniosków wypracowanych podczas warsztatów	48
3.1. Infrastruktura rowerowa	48
3.2. Szkolne ulice	50
3.3. Uspokojenie ruchu drogowego	52
3.4. Edukacja rowerowa	54
4. Koncepcja pilotażowego działania – rowerowe trasy egzaminacyjne w ruchu drogowym	58
4.1. Założenia ogólne	58
4.2. Założenia szczegółowe	59
4.3. Opracowanie trasy i harmonogram	60
4.4. Kosztorys	62
4.5. Uruchomienie trasy egzaminacyjnej	63
Podsumowanie	64

WYKAZ SKRÓTÓW

BRD – Bezpieczeństwo ruchu drogowego
GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
JST – Jednostka samorządu terytorialnego
KGP – Komenda Główna Policji
MRD – Miasteczko ruchu drogowego
SEWIK – System Ewidencji Wypadków i Kolizji
SOR – Stała organizacja ruchu
UoKP – Ustawa o kierujących pojazdami
UPoRD – Ustawa prawo o ruchu drogowym
UTO – Urządzenie transportu osobistego
UWR – Urządzenie wspomagające ruch
ZDM – Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie
ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

WSTĘP

Bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym to jeden z najczęściej podnoszonych w dyskusji publicznej tematów, jak też i przedmiot wielu aktywnych działań mających na celu to bezpieczeństwo zwiększyć.

Mimo ogólnej zgody, że obowiązkiem państwa, instytucji i wszystkich obywateli jest dbanie o bezpieczeństwo dzieci, dostrzec należy jednocześnie problem źle ułożonych priorytetów oraz niskiej skuteczności wielu planowanych lub zrealizowanych działań. Bardzo dużo sił i środków jest poświęcanych na rzeczy mało efektywne, a jednocześnie pomijane są te, które prowadzą do realnej zmiany na lepsze i systemowej poprawy bezpieczeństwa.

Traktując bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym jako pewien system, należy mieć oczywiście świadomość ograniczonych zasobów finansowych, kadrowych oraz prawnych, które można wykorzystać. Dlatego, jeżeli dane rozwiązanie nie jest idealne, ale poprawia bezpieczeństwo, da się je wdrożyć szybko i małym kosztem, warto je wprowadzić.

Mając na uwadze narastający problem otyłości u dzieci, brak codziennego wysiłku fizycznego oraz pogarszającą się kondycję fizyczną, uzależnienie od telefonów i Internetu, a także nadużywanie samochodu jako środka transportu w drodze do szkoły należy stwierdzić, że zwiększenie ich aktywności poprzez częstsze chodzenie pieszo i jazdę na rowerze leży w interesie naszego społeczeństwa. Jest to o tyle ważne, że wiele podejmowanych w Polsce działań w zakresie inwestycji drogowych, organizacji ruchu oraz edukacji w żaden sposób się do tego nie przyczynia, a czasami wręcz tę aktywność ogranicza. Każda pojedyncza sytuacja, w której dziecko zamienia aktywność w ruchu drogowym na tylny fotel samochodu swojego rodzica, jest sytuacją niekorzystną.

Zwiększanie kompetencji życiowych u dzieci odbywa się poprzez ruch, odkrywanie nowego oraz zbieranie doświadczeń. Samodzielna, w gronie rówieśników lub z rodzicami, podróż dziecka do szkoły w realnym ruchu drogowym jest właśnie takim etapem nabywania kompetencji. W tym wszystkim nie wolno jednak zapomnieć o najważniejszym – o uczciwości dorosłych wobec dzieci.

O ile nie ma w Polsce karty pieszego, to obecny model uzyskiwania karty rowerowej nie pozwala na weryfikację umiejętności w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego. Od momentu jej otrzymania na dziecko spadają wszelkie obowiązki wynikające z *Ustawy prawo o ruchu drogowym*. 11-latek może więc stanąć przed obowiązkiem jazdy po jezdni razem z ciężarówkami czy wykonywaniem trudnego skrótu w lewo na ruchliwej drodze w miejscu, gdzie zignorowano potrzebę budowy drogi dla rowerów, nie utworzono kontraruchu rowerowego na alternatywnej bezpiecznej jezdni, a samego ucznia nie nauczono jak poprawnie

wykonywać manewry. Z książki na technice nauczył się ustalać kolejność przejazdu pojazdów A, B, C i D na skrzyżowaniu, ale nie ćwiczył tego na prawdziwej drodze pod opieką instruktora, gdzie wszystko odbywa się szybko i w czasie rzeczywistym.

Jadąc w wygodnym samochodzie łatwo przychodzi narzekanie na zachowanie dzieci (pieszych, rowerzystów i in.) na drodze, ale dużo trudniej refleksja na temat trudności środowiska, w jakim muszą się odnaleźć. Czy uczciwe jest więc stawianie dzieci, mających słabiej rozwinięte zdolności psychomotoryczne i kompetencje życiowe, przed wyzwaniem, których nie podjęliby się nawet dorośli?

Niniejsze opracowanie skierowane jest przede wszystkim do przedstawicieli jednostek administracji centralnej i samorządowej oraz instytucji i organizacji zajmujących się tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dzieci i młodzieży. Obejmuje ono analizę stanu prawnego obecności dzieci i młodzieży w ruchu drogowym, przede wszystkim jako pieszych i rowerzystów, przykłady dobrych i złych rozwiązań z zakresu infrastruktury drogowej i rowerowej oraz edukacji. Ostatnią częścią jest propozycja pilotażowego działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. modelowej trasy egzaminacyjnej w ruchu drogowym na potrzeby edukacji rowerowej, a zwłaszcza egzaminu rowerowego typu holenderskiego.

Nie jest to opracowanie stricte techniczno-budowlane, gdyż kwestie te są już ujęte w licznych ogólnodostępnych aktach prawnych oraz wytycznych i standardach, natomiast wskazuje ono pewien punkt widzenia, w którym synergia infrastruktury i edukacji stawia na pierwszym planie bezpieczeństwo podróży dzieci ponad wygodę dorosłych.

1. ANALIZA PROBLEMATYKI BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU

1.1. Pieszy ≠ kierujący

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251 z późn. zm.)¹, zwana dalej UPoRD, jest podstawowym aktem regulującym zasady poruszania się po drogach publicznych, strefach zamieszkania i strefach ruchu.

Zgodnie z art. 2 pkt 18 UPoRD za **pieszego** uważa się:

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;

natomiast zgodnie z pkt 20 za **kierującego**:

osobę, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osobę, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie;

W polskich przepisach brak jest natomiast definicji słowa **rowerzysta**. Jest to określenie powszechnie występujące i używane, oznaczające osobę, która porusza się rowerem bez względu na wiek. W UPoRD występuje ono tylko raz – w art. 33 ust. 5 pkt 3 dopuszczającym korzystanie przez kierującego rowerem z drogi dla pieszych w przypadku warunków pogodowych zagrażających bezpieczeństwu na jezdni.

Rowerzysta pojawia się natomiast w corocznych raportach² dot. wypadków drogowych opracowywanych przez Komendę Główną Policji na bazie SEWIK³. W raportach KGP rowerzystami są więc wszystkie osoby, które poruszają się

¹ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20240001251> (dostęp: 01.09.2026 r.)

² <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 01.09.2026 r.)

³ <https://sewik.pl> (dostęp: 01.09.2026 r.)

rowerem, zarówno jako piesi – dzieci do lat 10 – jak i kierujący rowerem – osoby powyżej 10 lat.

Zestawienie wieku sprawców drogowych – rowerzystów, w raporcie KGP.

Wiek	Wypadki	Zabici	Ranni
0-6	9	1	8
7-14	152	5	150
15-17	60	2	62
18-24	114	2	121
25-39	197	4	198
40-59	275	16	270
60 plus	278	36	250
b/d	103	1	106
Ogółem	1188	67	1165

Prawo dzieci do samodzielnego poruszania się po drogach reguluje art. 43 UPoRD:

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.
3. Przepis ust. 1 nie dotyczy drogi dla pieszych.

Co do zasady należy więc przyjąć, że dzieci poniżej 7 lat nie powinny poruszać się po większości dróg bez opieki. Decyzja o tym, czy dziecko powyżej 7 lat będzie więc samodzielnie poruszać się do szkoły, zależy bezpośrednio od rodzica lub opiekuna prawnego. Przepis ten odnosi się do ogółu dzieci, natomiast w powiązaniu z innymi przepisami powoduje istotne rozdzielenie możliwości poruszania się dzieci pieszo oraz na rowerze w drodze do szkoły i nie tylko.

Art. 43 pozwala wprost, by młodsze dzieci uczęszczające pieszo do przedszkola lub szkoły podstawowej były odprowadzane np. przez starsze rodzeństwo w wieku co najmniej 10 lat. Jednak w przypadku dzieci poniżej 10. roku życia jadących rowerem, powyższa zasada nie ma zastosowania.

Drugim najważniejszym aktem prawnym jest *Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami* (Dz.U. 2025 poz. 1226 z późn. zm.)⁴, zwana dalej UoKP, regulująca uprawnienia oraz zasady uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. Nie dotyczy więc ona pieszych i osób poruszających się przy pomocy

⁴ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250001226> (dostęp: 01.09.2026 r.)

urządzeń wspomagających ruch (UWR), którzy nie są kierującymi i nie muszą posiadać żadnych uprawnień do poruszania się po drogach.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 UoKP minimalny wiek do kierowania wynosi:

- 10 lat dla roweru
- 13 lat dla hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego
- 14 lat dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii AM
- 16 lat dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A1, B1 i T
- 17 lat dla roweru wieloosobowego, roweru lub wózka rowerowego przevożących inną osobę

Istotnym problemem wynikającym z zapisów obu ustaw jest istniejąca od 1998 roku różnica, najpierw w samej UPoRD, a od 2013 roku także pomiędzy UPoRD, a UoKP, dotycząca dzieci poniżej 10 roku życia poruszających się na rowerze pod opieką osoby dorosłej.

Zgodnie z UoKP minimalny wiek do kierowania rowerem to 10 lat, więc dziecko poniżej 10 lat nie może być w Polsce kierującym rowerem. Tymczasem w UPoRD w definicji pieszego mowa jest o dziecku w wieku do 10 lat kierującym rowerem pod opieką osoby dorosłej.

Nie jest możliwe jednoczesne bycie pieszym i kierującym, podobnie jak bycie kierującym rowerem poniżej 10 lat. Z powyższego wynika również, że dziecko poniżej 10 lat jadąc rowerem bez opieki lub pod opieką osoby niepełnoletniej nie jest pieszym, a jego obecność na drodze publicznej, strefie zamieszkania lub strefie ruchu stanowi naruszenie przepisów.



Pieszy



Pieszy na rowerze



Kierujący rowerem

Konsekwencje pieszości dzieci poniżej 10 lat poruszających się rowerami w ruchu drogowym mają bardzo negatywny na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak i dla edukacji rowerowej, tj. możliwości legalnej nauki jazdy rowerem w ruchu drogowym.

Podleganie prawom i obowiązkom ruchu pieszych w praktyce przekłada się na obowiązek poruszania się po chodniku (drodze dla pieszych) lub drodze dla pieszych i rowerów, następnie po poboczu (po lewej stronie drogi), a na końcu po jezdni lewą stroną z obowiązkiem ustępowania miejsca nadjeżdżającym pojazdom (art. 11 ust. 1 UPoRD).



Poruszanie się dzieci na rowerze po chodniku (drodze dla pieszych) powinno wynikać z prawnego dopuszczenia, a nie obowiązku. Wiele chodników w Polsce, z uwagi na stan techniczny, zbyt małe szerokości lub duże natężenie ruchu pieszych uniemożliwia poruszanie się po nich dzieciom na rowerze oraz ich opiekunom.

Wada prawna, jaką jest uczynienie z dzieci na rowerach pieszych, w przypadku poruszania się po jezdni stanowi bezpośrednie zagrożenie dla ich zdrowia i życia, gdyż jadąc rowerem nie da się zatrzymać w miejscu i usunąć z jezdni na pobocze, jak w przypadku pieszego idącego drogą. Przepisy wprost więc nakazują jazdę ruchem lewostronnym (angielskim) np. na wewnętrznym łuku drogi, przy ograniczonej widoczności, lub na skrzyżowaniach.

Podkreślenia wymaga fakt, że przepis ten nie jest wynikiem przypadkowego błędu legislacyjnego, gdyż zgodnie z art. 33 ust. 7 UPoRD:

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.

Powyższy przepis w polskich warunkach działa jednak tylko teoretycznie, gdyż nawet przy słabej wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego absolutna większość osób dorosłych, a także samych dzieci, porusza się po drodze składającej się wyłącznie z jezdni ruchem prawostronnym.



Na drodze składającej się wyłącznie z jezdni dziecko do lat 10 poruszające się rowerem pod opieką dorosłych jest pieszym i powinno poruszać się w sposób widoczny na zdjęciu.



Na takiej drodze 9-latek jadący rowerem również powinien poruszać się po lewej stronie jezdni (nieutwardzone pobocze nie nadaje się do jazdy).

Jazda ruchem prawostronnym stanowi więc naruszenie art. 11 ust. 1 UPoRD, ale jest o wiele bezpieczniejsza dla dziecka.

1.2. Uprawnienia do kierowania rowerem

Poruszanie się dzieci w ruchu drogowym jako pieszych (a także przy wykorzystaniu urządzeń wspomagających ruch – UWR, np. na zwykłej hulajnodze) nie jest uwarunkowane posiadaniem dodatkowych dokumentów lub uprawnień. Pieszym może być każdy.

Inaczej sytuacja wygląda w przypadku poruszania się rowerem, dla którego UoKP przewiduje posiadanie obowiązkowych uprawnień w wieku pomiędzy 10 a 18 lat.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 2 UoKP dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnień do kierowania 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.* Uzyskanie karty rowerowej jest możliwe w wieku 10 lat, prawa jazdy kat. AM w wieku 14 lat, a kat. A1, B1 i T w wieku 16 lat.

WZÓR

KARTA ROWEROWA	
1. Nazwisko	7. Znacznik adreśnu rowerowy: kod _____ miejsc.: _____
2. Imię	ul. _____ nr budyńku _____ nr lokalu _____
3. Data ur.	4. Adres rowerowy: kod _____ miejsc.: _____ ul. _____ nr budyńku _____ nr lokalu _____
5. Data wydania _____	
6. Nazwa podmiotu wydającego kartę rowerową _____ (podpis i pieczęć dyrektora lub kierownika podmiotu wydającego kartę rowerową)	
7. Miejsce na adreśnik _____	

Szczegółowe zasady uzyskiwania karty rowerowej reguluje rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz.U. 2013 poz. 512)⁵. Co do zasady większość dzieci uzyskuje uprawnienia w szkole podstawowej, a zdecydowana mniejszość na kursach organizowanych przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego lub przez inne podmioty.

W przypadku osób pełnoletnich, zgodnie z art. 3 ust. 4 UoKP:

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

⁵ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20130000512> (dostęp: 01.09.2026 r.)

1.3. Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego

W polskich przepisach prawa brak jest formalnej definicji *niechronionego uczestnika ruchu drogowego*. Jednocześnie w Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889 z późn. zm.)⁶ znajduje się pojęcie szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, które co do zasady jest z nią zbieżne.

W art. 4 pkt 38 Ustawy czytamy więc:

szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowani uczestnicy ruchu drogowego, w szczególności piesi i kierujący rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego lub urządzeniem wspomagającym ruch, a także kierujący motocyklem, osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej;

Są to osoby (uczestnicy ruchu), które nie posiadają ochrony w postaci karoserii pojazdu i są bezpośrednio narażone na fizyczne obrażenia w razie zdarzenia drogowego. Z tego względu powszechnie promowanym jedynym elementem ochrony osobistej w przypadku rowerzystów (a także kierujących hulajnogami elektrycznymi oraz UTO) jest kask ochronny.

Należy jednak podkreślić, że kask nie zapobiega powstaniu zdarzenia drogowego, choć może ograniczać skutki urazów głowy. Nie powinien zastępować bezpiecznej infrastruktury, edukacji ani właściwej organizacji ruchu.



Nigdy nie będzie
wystarczająco głośnego dzwonka,
wystarczająco mocnego kasku
albo
wystarczająco jasnej odzieży,
żeby zrekomensować słabą infrastrukturę

⁶ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250000889> (dostęp: 01.09.2026 r.)

1.4. Czym jest bezpieczeństwo?

Bezpieczeństwo to stan braku zagrożenia (niebezpieczeństwa), w którym nie dochodzi do występowania zdarzeń niepożądanych, w przypadku ruchu drogowego tj. wypadki, kolizje i inne sytuacje konfliktowe o negatywnych skutkach.

Z uwagi na bardzo dużą liczbę zmiennych i czynników wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa (lub Wizji Zero – zera liczby ofiar śmiertelnych lub ciężko rannych) jest procesem długim, trudnym i kosztownym, ale koniecznym, by na drogach nie panowało prawo silniejszego.

Jednocześnie w ostatnich latach powszechnie dochodzi do nadużywania słowa bezpieczeństwo i jego deprecjacji. W przypadku ruchu drogowego ma to swoje poważne konsekwencje, gdyż obecnie większość działań ma w swoich nazwach określenie *poprawa bezpieczeństwa* lub *bezpieczne* mimo, iż często jest odwrotnie. Jeżeli rozwiązanie nieprzyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa jest tak nazywane i powielane, to pojawia się negatywny schemat, który później bardzo trudno jest zatrzymać.

Jedną z typowych sytuacji jest remont lub przebudowa drogi będącej w złym stanie technicznym, zwłaszcza w odniesieniu do jezdni. Zły stan nawierzchni to, mimo oczywistych uciążliwości, także forma fizycznego uspokojenia ruchu drogowego (troska kierujących o to, by nie uszkodzić pojazdu). Jeżeli naprawa nawierzchni przyczynia się do znacznego podniesienia prędkości pojazdów na drodze, to bezpośrednio prowadzi to do pogorszenia bezpieczeństwa dzieci i młodzieży poruszających się tymi drogami, gdy brak jest infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów.

Za niekorzystne z punktu widzenia BRD należy uznać przypadki, w których modernizacja dróg o dużym ruchu nie obejmuje adekwatnych rozwiązań dla pieszych i rowerzystów. W przypadku remontów dróg problem leży wprost w charakterze takiego zadania – remont to dużo tańsze przywrócenie dobrego stanu technicznego drogi i w jego ramach nie można wybudować chodnika lub drogi dla rowerów.



Jednym z najlepszych w Polsce programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zainaugurowany w 2010 r. Gdański Program Uspokojenia Ruchu, aktualnie realizowany jako Gdański Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2016–2030. Realizacja komponentu infrastrukturalnego, polegającego na tworzeniu stref ograniczonej prędkości do 30 km/h, skrzyżowań równorzędnych i wyniesionych, progów zwalniających lub kontraruchów rowerowych, pozwala na bezpieczne docieranie dzieci i młodzieży do szkół podstawowych i średnich. W 2026 r. na ulicach Gdańska Osowy odbył się również pierwszy na Pomorzu egzamin rowerowy typu holenderskiego w ruchu drogowym.

Subiektywna ocena poziomu bezpieczeństwa przez dowolnego uczestnika ruchu drogowego (w tym niechronionego, dziecka) może znacząco odbiegać od faktycznego poziomu bezpieczeństwa. Poczucie bezpieczeństwa lub poczucie zagrożenia w procesie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego wyrażane przez mieszkańców, osoby zajmujące stanowiska w organach stanowiących JST, pracowników JST i innych instytucji stanowi istotny problem we wdrażaniu skutecznych działań.



Przykładem negatywnych skutków złego postrzegania bezpieczeństwa na drodze jest nadużywanie jazdy rowerem po chodniku w miejscach, gdzie poruszanie się na zasadach ogólnych jest obiektywnie bezpieczne. W szczególności dotyczy to ulic znajdujących się w strefie uspokojonego ruchu, o niskim natężeniu ruchu pojazdów i braku ruchu ciężkiego. Tymczasem każdy kolejny rowerzysta na jezdni zwiększa bezpieczeństwo pozostałych, gdyż przyzwyczaja to kierowców do ich obecności i większej uwagi.

Ocena faktycznego stanu bezpieczeństwa na drodze jest kluczowa także z punktu widzenia kierunków działań służb związanych z kontrolą zachowań w ruchu drogowym. Jeżeli na drodze do szkoły lub bezpośrednio przy szkole występują negatywne zachowania dorosłych związane np. z parkowaniem pojazdów w miejscach niedozwolonych i ograniczających widoczność lub przekraczaniem dozwolonej prędkości, rozwiązaniem nie może być upominanie i karanie dzieci (lub rodziców) np. za jazdę rowerem po chodniku lub wychodzenie zza przeszkody na jezdnię. W pierwszej kolejności należy wyeliminować zagrożenie, w drugiej przeprowadzić akcję edukacyjną, a dopiero w ostateczności wyciągać konsekwencje.

1.5. System człowiek – droga – pojazd

Człowiek (uczestnik ruchu drogowego) to najsłabsze ogniwo systemu, gdyż przez swoje zachowanie lub zaniechanie działania (np. brak reakcji) jest odpowiedzialny za większość zdarzeń na drogach.

W przypadku dzieci i młodzieży widoczny jest brak cyklicznej edukacji komunikacyjnej, powtarzanej od przedszkola przez każdą klasę szkoły podstawowej oraz średniej. W przypadku osób dorosłych, w szczególności posiadających prawo jazdy, widoczny jest brak regularnych szkoleń oraz aktualizacji wiedzy z zakresu przepisów i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dorośli często powołują się na przepisy, które nigdy nie istniały lub zostały zmienione wiele lat temu.

Droga (infrastruktura drogowa) ma kluczowe znaczenie dla zapobiegania lub ograniczania błędów i negatywnych zachowań uczestników ruchu drogowego i zmniejszania ryzyka (prawdopodobieństwa i częstości) wystąpienia zdarzeń. Zła infrastruktura będzie negatywnie wpływać na bezpieczeństwo i nie dotyczy to wyłącznie jej stanu technicznego. Droga może być nowa, przebudowana lub wyremontowana, a i tak przyczyniać się do pogorszenia bezpieczeństwa. W szczególności dotyczy to bezpieczeństwa dzieci, które poruszając się drogami są szczególnie narażone na zagrożenia.

Pojazd w ruchu drogowym musi być sprawny technicznie i odpowiednio wyposażony. W przypadku dzieci poruszających się na rowerach bardzo często można dostrzec typowe uchybienia związane z brakiem obowiązkowego wyposażenia lub elementów, które mogłyby pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo jazdy. Ważne jest jednocześnie zrozumienie, że nie każdy element wyposażenia pojazdu ma podobne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu. W przypadku pojazdu jakim jest rower posiadanie sprawnych hamulców ma nieporównywalnie większe znaczenie niż np. dzwonek. Również konstrukcja pojazdu ma znaczenie – rower miejski lub trekkingowy, ze względu na swoją geometrię i lepsze pole obserwacji rowerzysty, będzie bezpieczniejszy w warunkach ruchu drogowego niż rower szosowy z kierownicą typu baranek.

1.6. Do czego służy rower

Wykorzystanie właściwości technicznych pojazdów w ruchu drogowym pozwala przede wszystkim na efektywniejsze przemieszczanie się z punktu A do punktu B oraz transport towarów (bagażu). Mimo niepodważalnych zdrowotnych zalet chodzenia, zwykły rower pozwala na średnio 4-krotnie szybsze przemieszczanie się przy tym samym włożonym wysiłku. Jest więc środkiem transportu bardzo efektywnym czasowo zwłaszcza na krótkich dystansach (do 5-7 km), w tym w drodze dzieci do szkoły.

Mimo iż rower służy do jeżdżenia, często pojawiają się poglądy, że *nic się rowerzyście nie stanie, jeśli zejdzie z roweru i go przeprowadzi* (przez skrzyżowanie, przejście dla pieszych, gdziekolwiek indziej), uzasadniane troską o jego bezpieczeństwo. Takie podejście zaprzecza idei tego efektywnego i ekologicznego środka transportu. Każde zejście z roweru na pokonywanej trasie należy rozpatrywać także pod względem utraty energii i strat czasu. Przy dużej liczbie zejść z roweru podróż traci swój sens i może powodować nawet zaniechanie podróży. W praktyce prowadzi do naruszania przepisów ruchu drogowego (zachowań sprzecznych z wizją projektanta), jest obciążona ryzykiem sankcji za wykroczenia lub prowadzi do konfliktów z kierowcami.

Każdy rowerzysta, który zejdzie z roweru i będzie go prowadzić, automatycznie staje się pieszym. Tymczasem co do zasady należy założyć, że prowadzenie (pchanie) roweru może w ruchu drogowym wystąpić w konkretnych sytuacjach, mających racjonalne przesłanki, takie jak:

- Awaria roweru
- Utrata sił lub wymagający podjazd
- Spacer z inną osobą lub dojście chodnikiem do obiektu docelowego
- Przewóz większego bagażu
- Niesprzyjające lub zagrażające bezpieczeństwu warunki pogodowe
- Trudne warunki terenowe

We wszystkich pozostałych sytuacjach należy zakładać, że infrastruktura rowerowa powinna umożliwiać bezpieczne poruszanie się rowerem przez dzieci z prędkością 15-25 km/h w zależności od znaczenia danej trasy (główna, zbiorcza, pozostałe).

1.7. Dzieci i młodzież jako uczestnicy ruchu drogowego

Dzieci z uwagi na swój wiek mają ograniczone, w porównaniu do dorosłych, zdolności psychomotoryczne, co ma niezwykle duże znaczenie w przypadku ruchu drogowego. **Z tego powodu jednym z kluczowych problemów w podejściu do bezpieczeństwa na drodze jest oczekiwanie dorosłych, że dzieci będą zawsze 100% odpowiedzialne za swoje czyny i zachowują się tak jak należy.** Dorosły widząc dziecko na drodze lub spodziewając się jego pojawienia, musi więc zawsze przewidzieć zachowanie odmienne, niż wynika to z przepisów ruchu drogowego.

Do najważniejszych ograniczeń i problemów w bezpieczeństwie ruchu drogowego wynikających z wieku dzieci należą m.in.:

- Trudność w ocenie prędkości jadącego pojazdu, a tym samym czasu, w którym dojedzie on do miejsca, gdzie znajduje się dziecko;
- Skupianie się na jednej rzeczy i pomijanie innych często ważniejszych;
- Dłuższy czas reakcji w razie dostrzeżenia zagrożenia;
- Niższy wzrost, więc mniejsza szansa na dostrzeżenie zagrożenia, zwłaszcza ponad zaparkowanymi samochodami;
- Mniejsze doświadczenie życiowe, więc i brak wiedzy na temat reagowania na nowe i nieznane zagrożenia.

Nawet najlepiej nauczone rozglądania się dziecko może przegrać w starciu z samochodem, którego kierowca świadomie naruszy przepisy ruchu drogowego. To w pojeździe znajduje się prędkościomierz i to kierowca widzi przed sobą znaki „przejścia dla pieszych”, często także z tabliczką T-27, wskazującą miejsce szczególnie uczęszczane przez dzieci.

W wielu krajach w Europie (np. w Holandii), to właśnie na dorosłych uczestnikach ruchu drogowego spoczywa odpowiedzialność za bezpieczeństwo dzieci na drodze i wynika zarówno z odpowiedniego nacisku kładzionego w kampaniach społecznych, jak i w przypadku zdarzeń z udziałem dzieci.

Dziecko ma prawo być uczestnikiem ruchu drogowego, ma prawo być bezpieczne nawet wtedy, gdy popełni błąd. Dotyczy to zarówno sytuacji, gdy porusza się samodzielnie, jak i pod opieką rodziców lub opiekunów. Każdy nadzór nad dzieckiem w ruchu drogowym jest dużym wyzwaniem dla opiekunów, gdyż dziecko może zrobić coś nieprzewidywalnego, a opiekun nie zdąży zareagować.

Powyższe nie oznacza, że należy zaniechać działań edukacyjnych rozwijających kompetencje transportowe u dzieci. W dobrze funkcjonującym systemie dorośli zawsze powinien ze szczególną troską myśleć o bezpieczeństwie dzieci, tak by w razie popełnienia przez nie błędu zdążyć zareagować. Dzieci natomiast trzeba szkolić i uczyć, tak by zmniejszać ryzyko popełnienia przez nie błędów na drodze.

Dlatego tak ważne jest, by dobra infrastruktura uniemożliwiała dorosłym nieodpowiedzialne zachowania, a dzieciom i młodzieży zmniejszała ryzyko wypadku w razie popełnienia błędów. Jeżeli na osiedlowej drodze objętej strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h możliwa jest jazda samochodem z prędkością 70–100 km/h, to problemem do rozwiązania będzie infrastruktura, a nie zachowanie się dzieci.

$$\begin{array}{c} \text{DOBRA INFRASTRUKTURA} + \text{DOBRA EDUKACJA} + \text{DOBRA EGZEKUCJA} \\ = \\ \text{BEZPIECZEŃSTWO DZIECI} \end{array}$$

1.8. Przyczyny niebezpiecznych zachowań na drodze

Rzetelne podejście do tematu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym u dzieci, wymaga zrozumienia przyczyn zachowań, a zwłaszcza niebezpiecznych zachowań na drodze. Istotnym problemem w publicznej dyskusji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego jest powszechna generalizacja, czyli utożsamianie danej grupy z konkretnymi zachowaniami na drodze, nawet jeżeli nie potwierdzają tego fakty lub badania, a także wyciąganie błędnych wniosków z zaistniałych zdarzeń.

- **Nieznajomość przepisów ruchu drogowego** – z uwagi na dużą liczbę przepisów warunkujących poruszanie się po drogach w przypadku dzieci konieczne jest skupienie się na tych najważniejszych.
- **Zła interpretacja (niezrozumienie) przepisów ruchu drogowego** – rolą dorosłych jest tłumaczenie dzieciom znaczenia przepisów, zwłaszcza tych, które bezpośrednio dotyczą ich codziennego poruszania się pieszo lub rowerem. Problem pojawia się w chwili, gdy przestrzeganie przepisów stoi w sprzeczności z ich bezpieczeństwem, np. gdy 11-latek musi poruszać się rowerem po ruchliwej drodze razem z pojazdami ciężarowymi.
- **Zła i niebezpieczna infrastruktura drogowa** – nie można oczekiwać od dzieci bezpiecznych zachowań na drodze, jeżeli stają przed zadaniem poruszania się po zagrażającej ich bezpieczeństwu infrastrukturze.
- **Niezrozumienie zasad poprawnego poruszania się po różnych typach infrastruktury drogowej** – brak praktycznej edukacji komunikacyjnej (zwłaszcza dla rowerzystów i użytkowników hulajnóg elektrycznych) w ruchu drogowym.
- **Świadome podejmowanie zachowań ryzykownych lub celowe naruszanie przepisów** – eliminowanie pewnych zachowań na drodze wykracza poza możliwości infrastruktury i edukacji, jeżeli mają one znamiona premedytacji. Mniej dotyczy to dzieci poruszających się pieszo i rowerem, natomiast przybiera na sile w przypadku pojazdów elektrycznych.
- **Alkohol i inne szkodliwe środki** – dotyczy dzieci w minimalnym stopniu.

Jeżeli dzieci jadą razem na jednej hulajnodze elektrycznej z prędkością 50-70 km/h i dochodzi do tragicznego wypadku, to pytanie: *dlaczego nie jechały w kasku?* jest pytaniem błędnym. Poprawnie postawione pytania powinny brzmieć: *skąd miały pojazd, którym da się tak bardzo przekroczyć dozwolony limit prędkości?* lub: *kto dopuścił do kierowania przez nie takim pojazdem?*

Błędna narracja w takim przypadku prowadzi do wniosku, że problemem nie jest nadmierna prędkość, poruszanie się pojazdem, który nie powinien być dopuszczony do ruchu, tylko brak kasku.

2. PREZENTACJA DOBRYCH I ZŁYCH PRAKTYK (CASE STUDIES)

2.1. Infrastruktura

Przez pojęcie infrastruktury drogowej rozumiemy szereg elementów liniowych, punktowych oraz obiektów inżynierskich, których celem jest umożliwienie funkcjonowania ruchu drogowego w sposób bezpieczny i efektywny.

Do infrastruktury liniowej zaliczać się będą m.in. jezdnie, pobocza, drogi dla pieszych (chodniki), drogi dla rowerów; do infrastruktury punktowej węzły przesiadkowe, przystanki, parkingi rowerowe, do obiektów inżynierskich mosty, wiadukty, przepusty i in.

Całość jest uzupełniona elementami organizacji ruchu drogowego tj. znaki i sygnaty drogowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czy rozwiązaniami towarzyszącymi tj. zieleni i inne obiekty wchodzące w skład pasa drogowego.

Przepisy

Wszelkie działania związane z budową i utrzymaniem infrastruktury drogowej, z której korzystają także dzieci, odbywają się w oparciu o obowiązujące akty prawne, do których należą m.in.:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. 2026 poz. 524 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.)

Te obligatoryjne do stosowania dokumenty są wspierane przez opracowania fakultatywne, do których należą wzorce i standardy rekomendowane do stosowania przez Ministra Infrastruktury:

- WR-D-41-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 1: Planowanie tras dla pieszych
- WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych
- WR-D-41-4 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych
- WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów.
Część 1: Planowanie tras dla rowerów
- WR-D-42-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów.
Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów
- WR-D-42-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów.
Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach

W różnym zakresie jako prawo lokalne funkcjonują także dokumenty tj. standardy techniczne (piesze, rowerowe i in.), przyjęte do stosowania na podstawie uchwał odpowiednich rad gmin, powiatów lub sejmików województw, a także zarządzeń wójta, burmistrza lub prezydenta.

Pomimo pewnych niedoskonałości przepisów związanych z budową infrastruktury drogowej, umożliwiają one tworzenie naprawdę bardzo dobrych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu pieszym oraz rowerowym. Według tych samych przepisów można również stworzyć infrastrukturę pogarszającą warunki ruchu pieszego i rowerowego, w tym wprost i bezpieczeństwo dzieci na drodze.

Kto chce, szuka sposobu. Kto nie chce, szuka powodu – motto to powinno przyświecać każdemu projektantowi oraz wszystkim osobom zaangażowanym w proces planowania, budowy i utrzymania infrastruktury drogowej, po której poruszają lub będą poruszać się dzieci.

2.2. Zła praktyka w infrastrukturze drogowej

Złą praktyką w przypadku infrastruktury drogowej będą te rozwiązania, które przyczyniają się do pogorszenia bezpieczeństwa lub komfortu poruszania się dzieci w ruchu drogowym, w tym stawianie przepustowości drogi ponad bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Wciąż na polskich drogach można spotkać przejścia dla pieszych przez cztery pasy ruchu, które zawsze będą niebezpieczne dla dzieci. Budowa sygnalizacji świetlnej jest kosztowna, ale czerwone światło nie zatrzyma rozpędzonego pojazdu lub kierowcy będącego pod wpływem alkoholu lub środków odurzających; sama sygnalizacja może też ulec awarii lub być wyłączona i wtedy dziecko ponownie ma cztery pasy ruchu do samodzielnego pokonania.



Przejście dla pieszych zlokalizowane przy szkole podstawowej. Mimo zastosowania biało-czerwonego oznakowania poziomego, znaków D-6 i T-27 w żółtej ramce wraz z migającymi światłami, nie zmniejsza to ryzyka związanego z koniecznością pokonania przez dzieci aż czterech pasów ruchu.

Źródło: Google Street View

Złą praktyką będą także wszelkie inne rozwiązania drogowe, które w dowolnej formie będą zwiększać ryzyko upadku na powierzchnię jezdni, chodnika lub drogi dla rowerów lub uderzenia w elementy znajdujące się w skrajni drogi.

Problem nadmiernej interaktywności przejść dla pieszych

W przypadku dzieci poruszających się pieszo główny nacisk edukacyjny kładziony jest na umiejętność przekraczania jezdni na przejściach dla pieszych. Zaznaczyć należy jednak, że przekraczanie jezdni przez dzieci możliwe jest nie tylko na przejściach dla pieszych, ale także w obrębie skrzyżowań lub poza nimi, jeżeli tylko jest to zgodnie z przepisami ruchu drogowego.

Od wielu lat zwykle przejścia dla pieszych (znak pionowy D-6, linia pozioma P-10) są zastępowane przejściami o zwiększonym kontraście oznakowania lub z elementami interaktywnymi. Co do zasady lepsza widoczność przejść powinna poprawiać bezpieczeństwo na nich, jednak odbywa się to kosztem deprecjacji zwykłych przejść, które tych elementów nie posiadają.

Dominującą narracją związaną z wprowadzaniem elementów aktywnych jest trudność w dostrzeganiu przez kierowców zwykłego przejścia dla pieszych, mimo iż przepisy ruchu drogowego nakładają na nich obowiązek zachowania szczególnej ostrożności podczas zbliżania się do każdego bez wyjątku przejścia dla pieszych.

Niepodlegającą dyskusji jest kwestia dobrego oświetlenia przejść i okolic dla pieszych, mającego kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa w porze nocnej.



Aktywne rozwiązania są drogie w budowie i trudne w utrzymaniu (naprawa nie następuje od razu jak w przypadku zwykłego znaku), a ich największą wadą jest to, że nie wpływają bezpośrednio na zmniejszanie prędkości rozwijanej przez kierowców. Dlatego też elementy fizyczne, tj. wyspy asyzy, wyniesienia, szyskany, są skuteczniejsze w przeciwdziałaniu niebezpiecznym zachowaniom kierowców w miejscach szczególnie uczęszczanych przez dzieci.



Droga dla rowerów z nierównej kostki brukowej i wiatą przystankową ustawioną w osi toru ruchu rowerów. Dodatkowo nieposprzątny piasek.



Wjazd na drogę dla rowerów przez podwójny wysoki krawężnik, zwiększający ryzyko upadku.



Falująca niweleta na zjazdach, bardziej przypominająca pumptrack, niespełniająca odpowiednich standardów komfortu jazdy. Dla dzieci do lat 10 poruszających się rowerem korzystanie z takiego chodnika jest obowiązkowe, podobnie jak dla dzieci poruszających się zwykłymi hulajnogami. W przypadku dróg dla pieszych i rowerów lub dróg dla rowerów wykonanych w taki sposób, część rowerzystów zrezygnuje z jazdy i wybierze ulicę, co będzie prowadziło do konfliktów z kierowcami i potencjalnie niebezpiecznych sytuacji.



Wąski chodnik wzdłuż drogi wojewódzkiej zamiast szerokiej drogi dla pieszych i rowerów. Dodatkowo barierka przylega bezpośrednio do chodnika, co przy małej szerokości i ruchu dzieci na rowerach zwiększa ryzyko uderzenia kierownicą i upadku. Środki przeznaczone na zbędną barierkę mogły być tu wykorzystane na szeroką asfaltową drogę dla pieszych i rowerów.



Droga dla rowerów, odgrodzona tańcuchem od jezdni, z której nie ma na nią wjazdu.



Brak przejazdu dla rowerów w ciągu drogi dla pieszych i rowerów, który zmniejsza funkcjonalność trasy. Przy projektowaniu skrzyżowań należy poszukiwać rozwiązań łączących bezpieczeństwo z ciągłością ruchu rowerowego. Bezpieczeństwo to należy zapewniać stosując rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu drogowego, w tym wyniesienia, poprawiając widoczność boczną oraz prowadząc edukację w zakresie zachowania szczególnej ostrożności i obserwacji drogi.

2.3. Czym jest dobra praktyka?

Dobra praktyka to zbiór wypracowanych rozwiązań, opartych na istniejących przepisach prawa, sprawdzonych w terenie, które jednoznacznie można ocenić jako poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale także ogólnie poprawiające warunki ruchu i komfort przemieszczania się, w tym wypadku – dzieci i młodzieży.

Jednocześnie w bardzo wielu sytuacjach spotykanych w Polsce można również mówić o niepełnej (częściowej) dobrej praktyce, gdzie jedynie pewne rozwiązania są warte naśladowania i powielania.

W tych samych warunkach można więc w Polsce spotkać drogę dla rowerów wykonaną z asfaltu, z zachowaną niweletą i ciągłością na zjazdach, z przejazdami dla rowerów na skrzyżowaniach i bez obiektów w skrajni, ale także drogę dla rowerów, która ma nawierzchnię z kostki brukowej, falującą na każdym zjeździe, urywaną przed skrzyżowaniami i ze znakami na torze jazdy rowerzysty.

To samo dotyczy przejść dla pieszych przy szkołach, z których jedne są poprowadzone po wyniesieniu, zabezpieczone przed parkowaniem bezpośrednio przed nimi i dobrze doświetlone, a na innych dzieci zmuszone są do wychodzenia wprost zza parkującego pojazdu.

Realizacja działań zgodnych z dobrą praktyką to także zdecydowanie większa szansa na poszanowanie przepisów przez dzieci i młodzież, a później także i osoby dorosłe. Rozwiązania powinny być nie tylko zgodne z przepisami, ale też logicznie spójne, tak by uczestnicy ruchu rozumieli z czego wynikają.

2.4. Infrastruktura – dobra praktyka

Temat infrastruktury w odniesieniu do dzieci i młodzieży zwykle dotyczy bezpośredniej okolicy szkół, a także głównych tras którymi dzieci do nich docierają. Tymczasem projektując poszczególne rozwiązania co do zasady należy zawsze zakładać, że będą z nich korzystać dzieci oraz młodzież. Ich aktywność w ruchu drogowym nie kończy się wyłącznie na trasie szkoła-dom, obejmując także samodzielne podróże w celach rekreacyjnych, rodzinnych, towarzyskich z rówieśnikami i wielu innych.

Działania skutecznie ograniczające nadmierną prędkość w miejscach użytkowanych przez dzieci należy traktować jako istotny element poprawy bezpieczeństwa.



Na przejściu dla pieszych przy szkole podstawowej w miejscu czterech pasów ruchu na jezdni pozostały tylko dwa. Utworzony został azyl, a ruch rowerowy przeniesiony na pasy ruchu dla rowerów.



Wyniesione przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerów, które poprawiło bezpieczeństwo w drodze do Szkoły Podstawowej nr 5 w Świdniku.



Szkolna ulica w Poznaniu, gdzie wprowadzone zostały strefa zamieszkania, wyniesienie jezdni wzdłuż szkoły oraz inna struktura nawierzchni. Na tak urządzonej jezdni kierowca czuje się gościem.



Było: brak widoczności pieszych, znak D-6 ukryty w drzewach, parkowanie niezgodne z przepisami.



Jest: w miejscu szerokiego wlotu jezdni na skrzyżowaniu, braku widoczności znaku D-6 oraz problemu parkujących pojazdów, bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych zostało zwiększone bez działań budowlanych, jako zmiana organizacji ruchu.



Przy wielu szkołach w Polsce występuje problem przekraczania dozwolonej prędkości. W przypadku Szkoły Podstawowej w Tyńcu k/Krakowa jezdnia została zawężona do jednego pasa ruchu, wykorzystywanego w obu kierunkach. Dodatkowo w oddaleniu od przejścia powstały szykany, a samo przejście jest doskonale widoczne.



Równa, szeroka i asfaltowa droga dla pieszych i rowerów budowana pomiędzy miejscowościami wzdłuż drogi wojewódzkiej. Zapewniona jest dobra widoczność, ciągłość nawierzchni asfaltowej na zjazdach i poziom niwelety. Taka trasa umożliwia bezpieczne przemieszczanie się dzieci pomiędzy miejscowościami w drodze do szkoły lub podczas innych aktywności.



Oznakowany poziomo wylot kontraruchu rowerowego na drodze jednokierunkowej. Oznakowanie poziome porządkuje ruch samochodów wjeżdżających na tą drogę i zmniejsza ryzyko ścinania przez nie zakrętu w miejscu, gdzie może znajdować się rowerzysta. Dzieciom zapewnia możliwość bezpiecznego oczekiwania przed wjazdem na skrzyżowanie.



Zabezpieczony azylem pas do skrętu w lewo w kontraruch rowerowy, umożliwiający bezpieczne oczekiwanie na skręt poza pasem ruchu ogólnego.



Wąska droga dwukierunkowa zamieniona na drogę jednokierunkową z jednoczesnym wprowadzeniem kontr ruchu rowerowego. Drogi jednokierunkowe porządkują ruch, ale co do zasady powinny uwzględniać możliwość jazdy rowerem w obu kierunkach.

Opór w stosowaniu kontr ruchu rowerowego jest jednym z kluczowych problemów bezpieczeństwa ruchu rowerowego w miastach. Ponieważ rowerzyści dążą do ograniczenia strat energii podczas jazdy, ich ruch „pod prąd” odbywa się więc po chodniku, niezgodnie z przepisami, zamiast legalnie po jezdni.

Kontr ruch jest również korzystny z punktu widzenia kierowców, gdyż manewr wymijania odbywa się na podstawie ogólnych przepisów ruchu drogowego i nie wymaga zachowania co najmniej 1 m od rowerzysty. W przypadku jazdy rowerem zgodnie z ogólnym kierunkiem ruchu wyprzedzanie rowerzysty jest często niemożliwe.

Bezpieczeństwo wynikające z kontr ruchu rowerowego wynika przede wszystkim ze wzajemnej widoczności pomiędzy kierującymi samochodem a rowerzystą, a także stosowaniem tego rozwiązania na drogach, gdzie prędkość pojazdów wynosi nie więcej niż 30 km/h. Przy podwyższonej prędkości pomiędzy 30 a 50 km/h, niezbędne jest stosowanie kontrapasa rowerowego i większa szerokość jezdni.

Poprawa bezpieczeństwa poprzez omijanie niebezpiecznych dróg to bardzo ważny aspekt wdrażania kontr ruchu rowerowego (lub kontrapasów). Jednym z najlepszych przykładów w Polsce jest wdrożenie kontr ruchu na ul.

Nowogrodzkiej w Warszawie. Ta lokalna droga stanowi kluczową alternatywę dla Al. Jerozolimskich, które w ścisłym centrum Warszawy nie posiadają infrastruktury dla rowerów. Jakość tego połączenia wynika również ze zrealizowania powiązań przejazdami dla rowerów z sygnalizacją świetlną w poprzek głównych dróg, które dotychczas uniemożliwiały przejazd w osi ul. Nowogrodzkiej.



Przejazd dla rowerów pod ul. Chałubińskiego w ciągu ul. Nowogrodzkiej. Dodatkowo realizacja zadania pozwoliła na wykonanie przejść dla pieszych.



Wlot odcinka kontrapasa rowerowego na ul. Nowogrodzkiej, którego dalszą kontynuacją jest kontraruch na zasadach ogólnych po jezdni.



Małe rondo typu pinezka wykonane w miejscu dużej niezagospodarowanej powierzchni skrzyżowania na terenie osiedla domów jednorodzinnych.



Droga dla pieszych i rowerów wykonana z asfaltu z zachowaniem ciągłości nawierzchni oraz poziomemu niwelety na zjazdach. Dodatkowo na jezdni wykonane zostały szykany a także progi zwalniające. Taki zestaw rozwiązań umożliwia bezpieczne poruszanie się dzieci pieszo i rowerem poza jezdnią a także ogranicza ryzyka związane z przekraczaniem prędkości na jezdni i wypadnięciem pojazdów na drogę dla pieszych i rowerów.

2.5. Edukacja dzieci i młodzieży

Podstawowy problem kampanii edukacyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowanych do dzieci i młodzieży w Polsce to ich powtarzalność, oparta na kilku typowych schematach i małej kreatywności. Nie kwestionując potrzeby posiadania elementów odblaskowych u dzieci i młodzieży na plecach lub elementach ubrania, trudno nie dostrzec, że rozdawanie odblasków oraz kamizelek odblaskowych jest jednym z najczęściej stosowanych elementów kampanii BRD.

Brak jest dokładnych danych na temat liczby różnych elementów, które każdego roku są rozdysponowywane podczas akcji, ale co najmniej w przypadku tych drugich widać wyraźnie, że nie są one wykorzystywane na co dzień przez dzieci i młodzież.

Podobny problem występuje w przypadku rowerzystów, co do których często podnoszona jest kwestia braku osobistych odblasków w porze nocnej, mimo iż najważniejsze jest posiadanie sprawnego i włączonego oświetlenia na samym rowerze, a do większości zdarzeń z ich udziałem dochodzi w ciągu dnia. Drugim najpopularniejszym elementem akcji edukacyjnych skierowanych do rowerzystów są oczywiście kaski.

Nowoczesna edukacja komunikacyjna, zarówno skierowana do pieszych jak i rowerzystów, powinna się opierać na aktywnym i praktycznym udziale w ruchu drogowym, analizie zagrożeń, omawianiu sytuacji i wyciąganiu wniosków.

2.6. Miasteczka ruchu drogowego

Prawdopodobnie najpopularniejszym obecnie działaniem inwestycyjnym ukierunkowanym na edukację na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla dzieci realizowanym przez szkoły oraz samorządy są miasteczka ruchu drogowego (MRD).

O ile sama idea tego rozwiązania jest słuszna, to kluczowym problemem jest przekaz idący zarówno do dzieci, rodziców jak i odbiorców pośrednich. Wynika z niego wprost, że miasteczka ruchu drogowego są miejscem, gdzie dzieci nauczą się w bezpiecznych warunkach bezpiecznego poruszania się rowerem (ale także pieszo, na UWR, UTO i hulajnogach elektrycznych) w ruchu drogowym.

Duża wiara pokładana w miasteczkach ruchu drogowego sprawia, że wiele osób jest przekonanych, że dziecko, które wykona poprawnie manewry na miasteczku ruchu, poradzi sobie bez problemów w prawdziwym ruchu drogowym. Niestety – wyjazdy z uczniami posiadającymi kartę rowerową na prawdziwą

ulicę mocno weryfikują te założenia, gdyż pojawiają się wtedy obawy przed samochodami, strach przed zjechaniem do środka jezdni, mylenie kolejności pierwszeństwa przejazdu i wiele innych.

Miasteczka ruchu drogowego dzielą się na trzy zasadnicze grupy:

- mini miasteczka ruchu drogowego (w wersji mobilnej, rozkładane i przenoszone)
- małe miasteczka ruchu drogowego (stacjonarne, na małej powierzchni, nie zapewniają dynamiki jazdy)
- duże miasteczka ruchu drogowego (stacjonarne, zajmujące dużą powierzchnię, zapewniają dynamikę jazdy)



Typowe miasteczko ruchu drogowego w Polsce

Na większości MRD brak jest też możliwości ćwiczenia jednej z najważniejszych rzeczy na drodze – jazdy i zasad zachowania się przy ograniczonej widoczności. MRD to przede wszystkim otwarta przestrzeń, wolna od przeszkód fizycznych, a jednocześnie pełna „lasu znaków”. Tymczasem jednym z powszechnie podnoszonych zarzutów względem rowerzystów na drodze, jest ich brak ostrożności i uwagi, pojawianie się „nagle”, „z dużą prędkością” na przejeździe dla rowerów lub skrzyżowaniu.

Nie odnosząc się już tu do kluczowego problemu braku ostrożności u kierowców, należy zadać pytanie – w jaki sposób dzieci (później dorośli) mają posiadać nawyk zachowania szczególnej ostrożności w miejscach o ograniczonej widoczności (w pozostałych również), skoro nikt ich tego nie uczy. Nawet jeżeli dziecko rozejrzy się w prawo i lewo na MRD na egzaminie na kartę rowerową, to w żaden

sposób nie przełoży się to na umiejętność oceny w miejscach niebezpiecznych na drodze. Przeświadczenie, że „wszystko widać” pozostanie, a wysoki płot, drzewo, krzaki, reklamy, czy zaparkowany z naruszeniem prawa samochód nie będą źródłem refleksji i zastanowienia się.

Największą wartość edukacyjną mają duże MRD, na których możliwe jest osiąganie porównywalnych z prawdziwą ulicą prędkości. Natomiast najlepszy efekt edukacyjny dadzą przekrojowe rozwiązania z zakresu infrastruktury rowerowej znajdujące się w okolicy szkoły. Tworząc spójny ciąg komunikacyjny mogą stanowić fragment tras do nauki i egzaminowania z jazdy rowerem w ruchu drogowym, o których mowa jest na końcu Poradnika.

2.7. Edukacja i promocja BRD – dobre praktyki

Rowerowa Wiosna w Świdniku

Od 2025 roku Miasto Świdnik rozwija kampanię społeczną na rzecz bezpiecznego docierania rowerem do szkoły „Rowerowa Wiosna”. Uczniowie i uczennice z 4 szkół podstawowych przez cały maj dojeżdżają rowerem, hulajnogą, deskorolką lub na rolkach do szkoły, zbierając naklejki w dzienniczkach i na plakatach klasowych. Za wysoką frekwencję przyjazdów – wygrywają nagrody rzeczowe. Komponentem edukacyjnym kampanii są zajęcia jazdy rowerem w ruchu drogowym dla uczniów z klas piątych i starszych.



Doświadczenia „Rowerowej Wiosny” pokazują, że kampania aktywnej mobilności może pełnić większą rolę niż tylko szkolna rywalizacja. W Świdniku działania połączono z edukacją o bezpieczeństwie oraz praktyczną nauką jazdy w ruchu drogowym, tworząc spójny model wspierający samodzielność transportową dzieci.

Uczniowie uczestniczyli w zajęciach teoretycznych i praktycznych, podczas których wyjeżdżali na ulice i ćwiczyli realne sytuacje drogowe. Szkoła Podstawowa nr 3 podjęła się z kolei wyzwania, jakim był egzamin praktyczny typu holenderskiego w ruchu drogowym.

Świdnik od lat rozwija spójny system tras rowerowych, dzięki czemu aż jedna czwarta uczniów dojeżdża do szkoły rowerem⁷. Bezpieczna infrastruktura umożliwia wykorzystanie zdobytych umiejętności, a codzienne doświadczenie jazdy

⁷ <https://www.swidnik.pl/zdawali-egzamin-holenderski/> (dostęp: 01.09.2026 r.)

wzmacnia efekty edukacyjne. Kampania stała się więc przestrzenią, w której spotykają się trzy elementy: infrastruktura, edukacja i codzienne zachowania transportowe.

W kolejnych latach kampania może stać się stałym elementem miejskiego systemu edukacji mobilnościowej. Warto rozwijać praktyczne egzaminy, analizować zachowania transportowe uczniów także poza okresem kampanii oraz konsekwentnie łączyć edukację z inwestycjami infrastrukturalnymi. Najpierw bezpieczna trasa, potem praktyczna edukacja, a na końcu codzienne doświadczenie – jeśli te trzy elementy działają razem, dziecko wie, jak jeździć rowerem i rozumie, że może samodzielnie poruszać się po swoim mieście.

Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów zrealizowało ponadto program „Rowerowe Przedszkole”, w ramach którego przeprowadzono 30 warsztatów dla ponad 500 dzieci z miejskich przedszkoli i oddziałów przedszkolnych.

Młodzi – Aktywnie zMOBILizowaNi Wrocław

W odpowiedzi na rosnące potrzeby edukacyjne we Wrocławiu zainaugurowano program „Młodzi – Aktywnie zMOBILizowaNi”, którego celem jest trwała zmiana przyzwyczajeń transportowych u dzieci oraz wzmocnienie ich bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Program obejmuje zestaw działań edukacyjnych, infrastrukturalnych i promocyjnych, które wspólnie tworzą spójny model miejskiej edukacji mobilnościowej. Jednym z kluczowych elementów programu jest „Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej” – rozszerzony kurs przygotowujący uczniów do egzaminu na kartę rowerową. W ramach kursu powstał zestaw materiałów dydaktycznych, tj. przewodnik dla nauczycieli, prezentacje multimedialne oraz filmy edukacyjne. Materiały wspierają nauczycieli szkół podstawowych w prowadzeniu zajęć, zapewniając standardy edukacyjne.

Drugą częścią programu jest kampania „Rowerowy Maj”, skierowana do uczniów szkół podstawowych oraz przedszkolaków. Kampania zachęca dzieci do codziennych dojazdów do szkoły na rowerze, hulajnodze, rolkach czy wrotkach, budując dobre nawyki transportowe i wzmacniając ich samodzielność. Dzięki szerokiemu zasięgowi kampania stała się jednym z najbardziej rozpoznawalnych działań w stolicy Dolnego Śląska.

Program obejmuje również działania edukacyjne prowadzone przez zewnętrznych edukatorów z Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej. Zajęcia te łączą teorię z praktyką, przygotowując uczniów i nauczycieli do bezpiecznego korzystania z roweru w przestrzeni miejskiej. W ramach programu szkoły mogą również uzyskać wsparcie przy przeprowadzeniu egzaminu praktycznego w stylu holenderskim, który ocenia realne umiejętności uczniów w ruchu drogowym.

Istotnym elementem programu jest projekt „Szkolna Ulica”, którego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa na drodze do szkoły. Polega on na czasowym udostępnieniu ulicy znajdującej się przy szkole wyłącznie pieszym i rowerzystom, co pozwala ograniczyć ruch samochodowy w bezpośrednim otoczeniu szkoły i poprawić komfort dojścia oraz dojazdu uczniów.

Program przynosi wymierne korzyści zarówno uczniom, jak i szkołom, które mogą liczyć na wsparcie merytoryczne, dostęp do materiałów edukacyjnych oraz możliwość udziału w konkursie na „Najbardziej Mobilną Aktywną Szkołę we Wrocławiu”.

Nauka jazdy rowerem w ruchu ulicznym – Gdańsk

Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia realizuje w gdańskich szkołach podstawowych program „Nauka jazdy rowerem w ruchu ulicznym”. Dzięki zaangażowaniu Pełnomocnika Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej priorytetem metodycznym programu jest edukacja praktyczna w ruchu drogowym. Sprzyja temu fakt, że niemal 70% gdańskich ulic znajduje się w strefach Tempo 30, co pozwala bezpiecznie prowadzić trening w realnym środowisku drogowym.

Zajęcia obejmują krótki moduł teoretyczny, sprawdzenie i podstawową regulację rowerów, ćwiczenia manewrów oraz przede wszystkim jazdę w rzeczywistym ruchu ulicznym w otoczeniu szkoły. Celem jest przygotowanie dzieci do samodzielnych, codziennych dojazdów rowerem. Termin zajęć zbiega się z akcją Rowerowy Maj, dzięki czemu praktyczna nauka wspiera dzieci w podejmowaniu codziennych dojazdów rowerem do szkoły. Program inspirowany jest modelem



Program „Po Warszawie pieszo i na kółkach”

Program edukacyjny dla dzieci w wieku 5-6 lat uczęszczających do przedszkoli oraz uczniów z klas I-IV szkół podstawowych, którego celem jest nauka poruszania się komunikacją miejską, pieszo oraz rowerem po Warszawie. Zdobywanie umiejętności odbywa się w aktywny i atrakcyjny sposób, obejmując edukację i zabawę, interaktywne zajęcia, gry miejskie i wycieczki po mieście.

Moduł bezpiecznego poruszania się obejmuje naukę zasad ruchu pieszego i rowerowego oraz korzystania z transportu publicznego. Poznawanie Warszawy, jej historii oraz charakterystycznych miejsc ułatwia późniejszą orientację w terenie i samodzielne aktywne podróżowanie. Ważnym aspektem jest również budowanie świadomości ekologicznej, nauki współpracy w grupie, krytycznego myślenia i bycia kreatywnym.

W ramach projektu zrealizowane zostały m.in. książka-poradnik „Z Człapkiem pieszo i na kółkach”, platforma edukacyjna <https://pieszoinakolkach.waw.pl>, gra planszowa „Z zajezdni do pętli”. Dzieci, uczestnicząc w warsztatach terenowych poznają miasto przez praktykę, uczą się podróżować różnymi środkami transportu, czytać rozkłady jazdy, udzielać pierwszej pomocy i jeździć na rowerze. Warsztaty kreatywności obejmowały m.in. tworzenie makiet osiedli z przyjaznymi rozwiązaniami komunikacyjnymi, budowę modeli pojazdów oraz ekologicznych przystanków.



Książka „Z Człapkiem pieszo i na kółkach”

Źródło: Urząd m.st. Warszawy

Kampania „Edukacja Rowerowa 2.0” – woj. lubelskie

Kampania „Edukacja Rowerowa 2.0” realizowana przez Fundację Mobilności Aktywnej to największy regionalny program edukacji rowerowej w Polsce. Od 2019 roku w kampanii wzięło udział blisko 150 szkół podstawowych z terenu woj. lubelskiego, w których odbywają się zajęcia teoretyczne w klasach, zajęcia praktyczne na ulicach, egzaminy rowerowe typu holenderskiego oraz akcje związane z bezpieczeństwem na drodze (serwis rowerów, przekazywanie oświetlenia rowerowego, odbłasków i materiałów edukacyjnych).



Głównym celem kampanii jest stworzenie nowego systemu szkolenia rowerzystów w Polsce, w szczególności wprowadzenie zajęć praktycznych w rzeczywistym ruchu drogowym i egzaminów na kartę rowerową w ruchu drogowym. Podstawowym narzędziem edukacyjnym Fundacji są zajęcia praktyczne w ruchu drogowym, podczas których uczniowie zdobywają wiedzę z zakresu przepisów i zasad ruchu drogowego, umiejętności jazdy rowerem wśród samochodów, ćwiczenia manewrów na skrzyżowaniach, obserwacji drogi, unikania zagrożeń i zmniejszania ryzyka.

Wyjątkowym w skali Polski narzędziem są egzaminy rowerowe w ruchu drogowym, realizowane dla uczniów posiadających kartę rowerową, podczas których odbywają oni indywidualną jazdę po ulicach, która jest oceniana przez instruktorów na skrzyżowaniach. Ten model egzaminu wzorowany na holenderskim ogólnokrajowym egzaminie z ruchu drogowego dla dzieci – Verkeersexamen, jest wdrażany przez trenerów Fundacji przede wszystkim w Lublinie, a także multiplikowany do innych miast, tj. Świdnik, Warszawa, Poznań, Łódź, Wrocław, a w marcu 2026 r. po raz pierwszy odbył się on w Gdańsku.

Kładzenie nacisku na nowoczesne metody nauczania i wysoki poziom merytoryczny instruktorów pozwoliły również na nawiązanie szerokiej współpracy z partnerami tj. Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, Kuratoria Oświaty, lokalne samorządy, instytucje zajmujące się BRD i naturalnie ze szkołami podstawowymi. Fundacja prowadzi portal edukacyjny www.edukacjarowerowa.pl i profil Facebook „Edukacja Rowerowa 2.0”, na których publikowane są materiały dla nauczycieli, rodziców i uczniów, a także wszystkich zainteresowanych rowerzystów. W 2025 roku Fundacja opracowała pierwszy w Polsce poradnik

„Praktyczna edukacja rowerowa w ruchu drogowym. Poradnik dla nauczycieli i nie tylko”, <https://edukacjarowerowa.pl/poradnik>.



Indywidualne ćwiczenia uczniów ze Szkoły Podstawowej w Potoku Wielkim (powiat janowski, woj. lubelskie) na skrzyżowaniu w rzeczywistym ruchu drogowym podczas zajęć praktycznych. Takie ćwiczenie przekłada rysunkowe testy na kartę rowerową na konieczność podejmowania decyzji w czasie rzeczywistym z udziałem prawdziwych samochodów.



Indywidualne ćwiczenie na małym rondzie dla uczniów Szkoły Podstawowej nr 4 w Białej Podlaskiej podczas praktycznych zajęć w ruchu drogowym. Jazda środkiem pasa ruchu na takim skrzyżowaniu znacząco poprawia bezpieczeństwo dzieci, jest także dużo łatwiejsza do nauczenia się niż typowy skręt w lewo ze środka drogi z pierwszeństwem przejazdu.



Ćwiczenie skrętu w lewo podczas praktycznych zajęć w ruchu drogowym dla uczniów Szkoły Podstawowej nr 52 w Lublinie. Cały manewr obejmuje kolejno: obrócenie głowy, sygnalizację ręką, zjazd do środka jezdni, ustąpienie pierwszeństwa pojazdom z naprzeciwka i skręt szerokim łukiem do prawej krawędzi jezdni.



Straż Miejska w Świdniku wspierająca realizację praktycznego egzaminu rowerowego typu holenderskiego na ulicach miasta dla uczniów Szkoły Podstawowej nr 3. Ocena zachowań uczniów w prawdziwym ruchu drogowym obejmuje elementy takie jak: ogólna obserwacja drogi, poprawność wykonywanych manewrów, sygnalizowanie ręką, reagowanie na zagrożenia oraz zachowania innych uczestników ruchu.

3. IMPLEMENTACJA I ROZWINIĘCIE WNIOSKÓW WYPRACOWANYCH PODCZAS WARSZTATÓW

W dniach 9-10 czerwca 2026 r. w Lublinie odbyły się warsztaty z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dzieci i młodzieży jako uczestników ruchu pieszego i rowerowego, w ramach sieci: Zrównoważona mobilność w MOF, sieć Lublin-Warszawa. Uczestnicy zapoznali się z założeniami projektu „Sieciowanie Związków ZIT w Polsce”, działaniami Stowarzyszenia Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Metropolii Warszawskiej w zakresie zrównoważonej mobilności.

W części pierwszej warsztatów przedstawione zostały prezentacje pt.:

- Diagnoza problemów dotyczących bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym dzieci i młodzieży, oraz
- Bezpieczeństwo ruchu rowerowego i pieszego w świetle statystyk wypadków i kolizji.

W części drugiej po omówieniu poszczególnych tematów rozpoczęła się praca grupowa w ramach czterech bloków dotyczących:

- Infrastruktury rowerowej;
- Edukacji rowerowej;
- Uspokojenia ruchu drogowego;
- Szkolnych ulic.

3.1. Infrastruktura rowerowa

Tematyka infrastruktury rowerowej, mimo ograniczonej liczby rozwiązań występujących w polskim prawie, była podczas warsztatów przedmiotem ożywionej dyskusji, która rozpoczęła się prezentacją zdjęć różnych rozwiązań. Uczestnicy podzieleni na grupy mieli do analizy po 5 różnych rozwiązań z terenu Polski, zarówno pozytywnych jak i negatywnych, do sklasyfikowania wg możliwych zagrożeń.

Z uwagi na liczne zmienne, które wpływają zarówno na proces przygotowania jak i budowę infrastruktury rowerowej (w tym dostępne środki finansowe), wypracowanie jednoznacznych wniosków okazało się trudne. Czas dostępny podczas warsztatu okazał się za krótki, by możliwe było rozstrzygnięcie różnicy poglądów pomiędzy uczestnikami.

Zauważanie konsekwencji pewnych substandardowych rozwiązań rowerowych miało miejsce, jednak panowało także przekonanie, że rowerzyści poradzą sobie nawet w przypadku gorszych warunków do jazdy. Często zaprojektowane rozwiązania rowerowe stanowią łamigłówkę, jak dany odcinek przejechać rowem w sposób zgodny z przepisami.

Jest to więc jeden z tematów do dalszych dyskusji na przyszłość, czyli patrzenia z perspektywy ruchu samochodowego na ruch rowerowy i konsekwencji, które z tego wynikają.

Zidentyfikowany problem	Głosy uczestników	Wypracowana rekomendacja
Złe oznakowanie infrastruktury	Brak dostatecznej kontroli projektu i wykonania	Lepsza kontrola projektów organizacji ruchu
Brak ciągłości dróg dla rowerów, urywanie się np. przed schodami i tunelem, niespełnianie norm i brak komfortu jazdy	Stanowiska podzielone, nie dla każdego był to problem, część uczestników sugerowała, że nikt nie będzie mieć pretensji za jazdę rowerem po chodniku	Zmiana podejścia na mniej samochodocentryczne, zaangażowanie lokalnych organizacji rowerowych do opiniowania projektów, lepsze szkolenia dla projektantów, utworzenie rozwiązań tymczasowych i uwzględnienie konieczności zapewnienia ciągłości infrastruktury przy najbliższym remoncie lub przebudowie drogi
Mniejsze gminy: niewłaściwe utrzymanie infrastruktury, roślinność w skrajni, ubytki w nawierzchni, wytarte oznakowanie poziome	Część uczestników tłumaczyła zaniedbania prawdopodobnym brakiem środków na utrzymanie infrastruktury rowerowej (np. gmina otrzymała ograniczone środki na budowę, ale już nie na utrzymanie)	Korekta budżetu tak, aby uwzględniła utrzymanie infrastruktury rowerowej, lepsza kontrola pasa drogowego
Brak możliwości legalnego zjazdu na jezdnię / wjazdu z jezdni na infrastrukturę rowerową	Problem dotyczy zwykle starszych inwestycji sprzed wielu lat	Wyeliminowanie uchybień poprzez realizację drobnych zadań budowlanych
Powtarzające się niezgodne z przepisami parkowanie samochodów na infrastrukturze rowerowej	Zdarzały się opinie, że jest to zachowanie tylko na chwilę lub kierowca nie miał wyjścia, zdecydowana większość wyrażała sprzeciw	Większy nacisk na służby (straż miejska, policja), lepsze zabezpieczenie infrastruktury rowerowej przed nieuprawnionym postojem pojazdów
Schody, barierki poprzeczne, uskoki poprzeczne na infrastrukturze rowerowej	Barierki poprzeczne są czasem uważane za urządzenia bezpieczeństwa ruchu, ale większość prawidłowo zidentyfikowała negatywne konsekwencje ich obecności	Bardziej skrupulatne kontrole pasa drogowego z uwzględnieniem punktu widzenia rowerzystów
Ogólny brak zaplanowania sieci infrastruktury rowerowej i jej chaotyczność, niewygodna, brak intuicyjności	Od mniej do bardziej krytycznych, w zależności od skali problemu, wynik czynnika ludzkiego, złej interpretacji przepisów oraz ograniczeń prawnych	Zmiana prawa i wytycznych, uproszczenie procedur i podniesienie kompetencji czynnika ludzkiego

3.2. Szkolne ulice

Idea szkolnych ulic została pozytywnie odebrana przez uczestników bloku warsztatowego. W pierwszej części przeanalizowane zostały przypadki organizacji ruchu wokół szkół w Warszawie, Lublinie i Bielsku-Białej. Następnie każda z osób przedstawiła na mapie Google problematyczny przypadek szkoły z własnego regionu. Omawianie sytuacji pod kątem wprowadzenia szkolnej ulicy pokazało, że nawet w trudnych sytuacjach da się wprowadzić zmiany poprawiające bezpieczeństwo uczniów przy szkole.

Jednym podawanych rozwiązań było wykonywanie parkingów Kiss & Ride., ale do szkoły w porannym szczycie dotrzeć może nawet kilkaset osób, więc kilka miejsc postojowych nie spełni swojej roli. Ta forma obsługi ruchu przy szkołach jest miejscem kumulacji dużej liczby samochodów, mimo iż ideą szkolnej ulicy jest ograniczenie ruchu.



Najważniejszym wnioskiem płynącym z pracy grupy jest znaczenie rodziców uczniów, którzy w analizie wpływu i zainteresowania znaleźli się w ich środku. W trakcie przygotowań do zmian, gdy opracowuje się mapę interesariuszy, rodziców należy podzielić na trzy różne grupy. Pierwszą są rodzice odprowadzający swoje

dzieci pieszo (lub rowerem), zwykle w młodszych klasach. To oni są najbardziej zainteresowani zmianami przy szkole, mają wiedzę na temat zagrożeń i warto szukać wśród nich sojuszników. Druga grupa to rodzice, którzy przywożą swoje dzieci samochodem. Jest to grupa najmniej zainteresowana zmianami, które będą dotyczyć ograniczenia w ruchu samochodowym przy szkole. Trzecią grupą są rodzice, których dzieci docierają do szkoły same – jest to grupa najmniej zainteresowana tematem, również ze względu na ograniczoną wiedzę o sytuacji ruchowej i bezpieczeństwa przy szkole.

Im starsze dzieci, tym częściej chodzą samodzielnie do szkoły, rodzice odprowadzający dzieci robią to zwykle do 3 klasy, w zależności jak jest niebezpiecznie na drodze. Rodzice, którzy odwożą dzieci samochodem, robią to dużo dłużej, czasami nawet do końca szkoły podstawowej. Ze wszystkimi grupami warto pracować, natomiast z każdą powinno to wyglądać nieco inaczej. Nawiązanie współpracy z Radą Rodziców oraz znajdującymi się tam rodzicami odprowadzającymi dzieci, to duża szansa na sukces i budowanie koalicji na rzecz wdrażania szkolnych ulic.

Zidentyfikowany problem	Głosy uczestników	Wypracowana rekomendacja
Niebezpieczna organizacja ruchu drogowego w otoczeniu szkół	Uczestnicy prezentowali przykłady szkół z różnych regionów, wskazując na problemy związane z dużym natężeniem ruchu, brakiem bezpiecznych przejść i konfliktami	Wdrażanie koncepcji szkolnych ulic oraz zmian w organizacji ruchu, które ograniczają zagrożenia dla uczniów, zmniejszają natężenie ruchu i poprawiają bezpieczeństwo
Przekonanie, że parkingi Kiss and Ride są uniwersalnym rozwiązaniem problemów komunikacyjnych przy szkołach	Wielu uczestników wskazywało parkingi Kiss and Ride jako narzędzie poprawy sytuacji. Jednocześnie zauważono, że przy szkołach obsługujących setki uczniów kilka miejsc postojowych nie rozwiązuje problemu	Traktowanie parkingów Kiss and Ride wyłącznie jako rozwiązania uzupełniającego, a nie głównego elementu zarządzania ruchem wokół szkoły
Brak uwzględnienia różnorodnych grup rodziców podczas planowania zmian	Podkreślono, że rodzice nie stanowią jednolitej grupy i mają różne potrzeby oraz poziom zainteresowania zmianami	Przygotowując mapę interesariuszy, należy podzielić rodziców na odrębne grupy i dostosować działania do każdej z nich
Niewystarczające wykorzystanie potencjału rodziców odprowadzających dzieci pieszo lub rowerem	Ta grupa najlepiej zna problemy bezpieczeństwa wokół szkoły i jest najbardziej zainteresowana poprawą warunków	Aktywne angażowanie rodziców pieszych i rowerowych jako ambasadorów zmian oraz partnerów w konsultacjach
Opór rodziców regularnie dowożących dzieci samochodem	Rodzice korzystający z samochodu są najmniej zainteresowani rozwiązaniami ograniczającymi ruch samochodowy przy szkole	Prowadzenie działań informacyjnych i edukacyjnych pokazujących korzyści wynikające z poprawy bezpieczeństwa oraz ograniczenia ruchu samochodowego
Niski poziom zaangażowania rodziców dzieci samodzielnie docierających do szkoły	Rodzice tych uczniów często mają ograniczoną wiedzę o rzeczywistej sytuacji komunikacyjnej wokół szkoły	Zapewnienie tej grupie informacji o zagrożeniach i korzyściach wynikających z wdrażania szkolnych ulic
Uzależnienie sposobu dotarcia dziecka do szkoły od wieku i poczucia bezpieczeństwa	Uczestnicy zauważyli, że rodzice zwykle odprowadzają dzieci pieszo do około 3 klasy, natomiast dowożenie samochodem może trwać nawet do końca szkoły	Poprawa bezpieczeństwa tras dojścia i dojazdu do szkoły, aby zwiększać samodzielność dzieci już od najmłodszych lat
Przekonanie, że niektóre lokalizacje są zbyt trudne do wprowadzenia zmian	Analiza przypadków pokazała, że nawet przy skomplikowanej organizacji ruchu można znaleźć rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo	Indywidualna analiza każdej szkoły oraz poszukiwanie rozwiązań dostosowanych do lokalnych warunków zamiast rezygnacji ze zmian

3.3. Uspokojenie ruchu drogowego

Podczas warsztatu poświęconego uspokojeniu ruchu drogowego omawiane na konkretnych przykładach były różne zastane sytuacje, co do których zasadne mogło być podjęcie działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu.

Z uwagi na ścisłe powiązanie uspokojenia ruchu drogowego z tematem inżynierii ruchu oraz organizacji ruchu, pierwsza część dyskusji była poświęcona bieżącym problemom, które napotykają osoby zajmujące się tymi zagadnieniami. Jednym z kluczowych wątków było zarządzanie wnioskami składanymi przez mieszkańców, w szczególności, gdy część osób wnioskowała o pewne rozwiązania na drodze, a inni byli im przeciwni. Rozwiązywanie takich sytuacji stanowi duże wyzwanie dla organów zarządzających ruchem na drogach oraz zarządców dróg, tym bardziej w przypadku niewystarczających zasobów kadrowych i konieczności przeprowadzania pogłębionych analiz danych rozwiązań przed ich wprowadzeniem.

Uczestnicy podzieleni na trzy grupy otrzymali do analizy kilka sytuacji drogowych z wybranych miast w Polsce, mogli także korzystać z narzędzi Google Street View, Geoportalu i danych SEWIK. W grupowej dyskusji zauważalne były różne podejścia do tematu uspokojenia ruchu drogowego oraz konkretnych rozwiązań. Jednym z takich rozwiązań były progi zwalniające, które z jednej strony skutecznie zapobiegają przekraczaniu prędkości, ale ich nadmierne stosowanie jest negatywnie postrzegane u części uczestników. Do elementów organizacji ruchu poprawiających i uspokajających ruch wskazywane były takie rozwiązania jak: eliminowanie parkowania w obrębie skrzyżowania, dopuszczanie dwukierunkowego ruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych, zmniejszanie długości przejść dla pieszych poprzez wykonywanie wysuniętych w jezdnię platform, przenoszenie parkowania na przeciwną stronę jezdni i in.

Analizowane były także konkretne rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu drogowego, w tym ich pozytywne i negatywne skutki. Należały do nich m.in.:

- Droga jednokierunkowa w miejsce dwukierunkowej (+ dodatkowe miejsca parkingowe, uproszczenie oznakowania, więcej dostępnej przestrzeni; - wymagana reorganizacja ruchu na większym obszarze, dłuższy dojazd do wielu posesji)
- Bramy wjazdowe do obszaru (+ spowalnia ruch, zwiększa percepcję kierowcy)
- Parkowanie naprzemienne na jezdni (+ ogranicza prędkość, wymaga większej uwagi kierowcy; - trudniejsza jazda, mniejsza przepustowość)
- Zwężenie zbyt szerokich pasów ruchu (+ mniejsza prędkość jazdy, możliwość zagospodarowania uwolnionej przestrzeni)

- Małe ronda i skanalizowane wloty (+ płynna jazda na skrzyżowaniu, tańsze niż sygnalizacja świetlna, brak drogi z pierwszeństwem; – utrudnienie ruchu dla pojazdów ciężarowych i autobusów)
- Mini rondo typu pinezka (+ spowalnia ruch; – mało widoczne, możliwość przejechania na wprost)
- Szykana na jezdni (+ obniżenie prędkości, tanie w realizacji, dodatkowe miejsca parkingowe; – zagrożenie bezpieczeństwa dla osób łamiących przepisy)
- Strefa zamieszkania (+ ograniczenie prędkości, priorytet dla ruchu pieszego; – konieczność kontroli, zwłaszcza w kwestii parkowania w miejscach niedozwolonych)
- Skrzyżowania równorzędne (+ oszczędność na oznakowaniu, większa uwaga uczestników ruchu; – wielu kierowców nie pamięta zasady „prawej ręki”, często brak widoczności na skrzyżowaniu)
- Sygnalizacja świetlna wzbudzana (+ bezpieczeństwo pieszych zwłaszcza w godzinach szczytu i przy szkole; – duże koszty, obniżenie płynności ruchu, pieszy musi długo czekać na zielone światło, więc może próbować przechodzić na czerwonym)
- Próg zwalniający sinusoidalny (+ skutecznie spowalnia ruch, łagodny przejazd; – wibracje gruntowe, większe koszty)
- Próg zwalniający listwowy (+ tanie w realizacji; – problem dla zawieszania pojazdów, hałas i drgania)
- Brukowanie nawierzchni jezdni (+ zmiana percepcji kierowcy, droga jest wizualnie ładniejsza; – duży koszt, czasami śliskość nawierzchni, większy hałas)
- Stojaki rowerowe na jezdni (+ więcej miejsc na rowery bez utraty miejsca dla pieszych, nie zmniejsza widoczności w przeciwieństwie do zaparkowanego samochodu, forma szykany; – nie zawsze są to miejsca uczęszczane przez rowerzystów)
- Osoba przeprowadzająca przez ulicę (+ zapobieganie wbieganiu dzieci na jezdnię, aktywizacja osób potrzebujących pracy; – praca często w złych warunkach pogodowych)

Pośród innych rozwiązań, które nie zostały przeanalizowane, znalazły się m.in.: ograniczanie dostępnych relacji skrętnych na skrzyżowaniach; wyświetlacze prędkości, wyniesione przejścia dla pieszych, wprowadzenie strefy Tempo 30, oznakowanie trójwymiarowe na jezdni, przesunięcie wlotów skrzyżowania, ażyl na przejściu dla pieszych, zaślepienie wlotów na skrzyżowaniu i wyniesiona tarcza skrzyżowania.

Zidentyfikowany problem	Głosy uczestników	Wypracowana rekomendacja
Brak możliwości przeprowadzania szczegółowych analiz wniosków mieszkańców dot. uspokojenia ruchu drogowego	Ograniczone zasoby kadrowe w organach zarządzających ruchem i zarządach dróg, zbyt duża liczba zagadnień, którą zajmują się pracownicy	Wsparcie kadrowe organów, określony podział obowiązków, zwiększenie znaczenia analiz, zebranie danych stanowi ważny argument w dialogu społecznym, zwłaszcza, gdy jest on nacechowany dużym poziomem emocji u mieszkańców
Sprzeczne względem siebie wnioski mieszkańców dotyczące uspokojenia ruchu drogowego, w szczególności montażu progów zwalniających	Dla części uczestników stosowanie progów nie było dobrym rozwiązaniem (hałas, wstrząsy), choć ich skuteczność na rzecz poprawy BRD jest co do zasady skuteczna	Analiza zastosowania innych niż progi zwalniające rozwiązania, jeżeli jest to możliwe w danych warunkach i przyczyni się do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa
Niewykorzystywanie wielu możliwych rozwiązań z zakresu uspokojenia ruchu drogowego	Niewystarczająca znajomość rozwiązań, korzyści płynących ze stosowania lub potencjalnych negatywnych konsekwencji w danych warunkach lokalnych	Zwiększenie dostępu do szkoleń dla kadry zajmującej się ruchem drogowym, wizyty studyjne, analizowanie różnych sytuacji na drodze.
Niewykorzystywanie punktowych lub obszarowych zmian do promowania aktywnej mobilności, zwłaszcza ułatwień do jazdy rowerem	Wprowadzanie dróg jednokierunkowych bez kontraruchu rowerowego, stosowanie słupków zamiast stojaków rowerowych w miejscach, gdzie zachodzi potrzeba eliminacji parkowania i in.	Holistyczne podejście do projektowania przestrzeni, rozwiązywanie nie tylko głównego problemu (niskiego poziomu bezpieczeństwa), ale także realizacja działań dodatkowych np. dla rowerzystów

3.4. Edukacja rowerowa

Model bezpiecznej edukacji rowerowej w ruchu drogowym – rekomendacje dla samorządów i dla szkół

Wprowadzenie praktycznej edukacji rowerowej jest jednym z najbardziej efektywnych sposobów wzmacniania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz budowania kompetencji mobilnościowych dzieci i młodzieży. Rower jako narzędzie codziennej mobilności, może wspierać samodzielność uczniów, ich integrację społeczną oraz poczucie sprawczości. Aby model edukacji rowerowej był skuteczny, musi zostać wdrożony w sposób systemowy – z udziałem samorządu, dyrekcji szkół, nauczycieli, rodziców, straży miejskiej, policji oraz lokalnych organizacji pozarządowych.

kartę rowerową. Rodzice odgrywają ważną rolę w procesie edukacyjnym – mogą wspierać szkołę poprzez kontrolę stanu technicznego rowerów, udział w spotkaniach informacyjnych oraz pomoc w organizacji przejazdów.

Szkoła może również wdrożyć egzamin holenderski jako element egzaminu na kartę rowerową. Dzięki temu ocena umiejętności uczniów będzie bardziej rzetelna i dostosowana do realnych warunków ruchu drogowego. Warto również zadbać o infrastrukturę rowerową przy szkołach – wiaty i parkingi rowerowe zachęcają uczniów do codziennych dojazdów rowerem, co wzmacnia ich kompetencje i buduje zdrowe nawyki.

Współpraca służb i instytucji

Policja i straż miejska mogą wspierać szkoły poprzez udział w egzaminach praktycznych, działania edukacyjne, prelekcje oraz kontrolę bezpieczeństwa na trasach szkolnych. Organizacje społeczne mogą natomiast prowadzić zajęcia, przygotowywać materiały edukacyjne, organizować przejazdy oraz wspierać działania integracyjne. Współpraca między instytucjami zwiększa skuteczność edukacji rowerowej i pozwala na jej trwałe zakorzenienie w lokalnych działaniach BRD.

Finansowanie działań BRD w samorządzie

Samorządy i szkoły mogą korzystać z wielu źródeł finansowania: programów BRD Ministerstwa Infrastruktury, funduszy wojewódzkich, środków miejskich, grantów organizacji pozarządowych, programów edukacyjnych firm oraz funduszy europejskich. Warto tworzyć projekty łączące edukację i integrację społeczną, ponieważ takie inicjatywy mają największy wpływ na bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców.

Podsumowanie

Model bezpiecznej edukacji rowerowej opiera się na kilku kluczowych elementach: praktycznej nauce jazdy w ruchu drogowym, egzaminie holenderskim jako standardzie, współpracy samorządu i szkół, jednolitych materiałach edukacyjnych, spójnej infrastrukturze rowerowej oraz kampaniach BRD skierowanych do rodziców i uczniów. Autorzy rekomendują dążenie do upowszechnienia praktycznych szkoleń rowerowych we wszystkich szkołach podstawowych oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury rowerowej przy placówkach edukacyjnych, co pozwoli stworzyć system, który realnie zwiększy bezpieczeństwo dzieci i przygotuje je do samodzielnego, świadomego korzystania z roweru w przestrzeni miejskiej.

Zidentyfikowany problem	Głosy uczestników	Wypracowana rekomendacja
Niewystarczające kompetencje dzieci i młodzieży w zakresie bezpiecznego poruszania się rowerem w ruchu drogowym	Uczniowie często posiadają wiedzę teoretyczną, ale brakuje im doświadczenia w jeździe w rzeczywistych warunkach drogowych	Wprowadzenie systematycznych zajęć praktycznych w ruchu drogowym jako stałego elementu edukacji rowerowej
Niska ranga egzaminu na kartę rowerową i ograniczenie go do teorii lub ćwiczeń na placu manewrowym	Egzamin nie weryfikuje rzeczywistych umiejętności ucznia potrzebnych do samodzielnej jazdy	Wdrożenie egzaminu hollenderskiego jako praktycznego elementu egzaminu na kartę rowerową
Brak jednolitych standardów edukacji rowerowej w szkołach	Poszczególne szkoły realizują edukację rowerową w różnym zakresie i na różnym poziomie jakości	Opracowanie przez samorząd wspólnych materiałów edukacyjnych, scenariuszy zajęć i standardów nauczania
Niedostateczna współpraca między szkołami a instytucjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego	Potencjał policji, straży miejskiej i organizacji społecznych nie jest w pełni wykorzystywany	Budowa lokalnej sieci współpracy obejmującej szkoły, samorząd, policję, straż miejską i organizacji pozarządowych
Brak spójnych działań promujących aktywną mobilność wśród dzieci i młodzieży	Edukacja rowerowa często ma charakter jednorazowy i nie jest powiązana z codziennymi praktykami transportowymi	Łączenie edukacji rowerowej z promocją codziennych dojazdów rowerem do szkoły
Niewystarczające finansowanie działań związanych z edukacją rowerową i BRD	Szkoły mają ograniczone zasoby na prowadzenie kompleksowych programów praktycznych	Pozyskiwanie środków z programów BRD, funduszy samorządowych, grantów oraz funduszy europejskich
Brak systemowego podejścia do edukacji rowerowej	Działania są często rozproszone i zależne od zaangażowania pojedynczych osób lub szkół	Wdrożenie miejskiego modelu edukacji rowerowej opartego na współpracy samorządu, szkół, rodziców, służb i organizacji społecznych
Niewystarczające przygotowanie dzieci do samodzielnego korzystania z roweru jako środka transportu	Uczniowie po uzyskaniu karty rowerowej nie zawsze czują się pewnie w przestrzeni miejskiej	Regularne szkolenia praktyczne rozwijające kompetencje mobilnościowe i umiejętność podejmowania decyzji w ruchu drogowym
Brak trwałych nawyków związanych z bezpieczną i aktywną mobilnością	Edukacja często nie przekłada się na codzienne zachowania transportowe uczniów	Tworzenie długofalowych programów edukacyjnych łączących bezpieczeństwo ruchu drogowego, aktywność fizyczną i samodzielność dzieci

4. KONCEPCJA PILOTAŻOWEGO DZIAŁANIA – ROWEROWE TRASY EGZAMINACYJNE W RUCHU DROGOWYM

Propozycja tras egzaminacyjnych w ruchu drogowym na potrzeby edukacji rowerowej została ujęta jako jedno z sześciu działań przedstawionych w dokumencie *Koncepcji nowego systemu szkolenia rowerzystów w Polsce i zmian w przepisach prawa*⁸, opracowanym przez Fundację Mobilności Aktywnej w ramach projektu *Edukacja rowerowa 2.0. Kampania na rzecz poprawy bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym*, finansowanym ze środków Rządowego Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich NOWEFIO na lata 2021–2030. Aktualnie (wrzesień 2026 r.) takie rozwiązanie nie zostało wdrożone w żadnym mieście w Polsce.

4.1. Założenia ogólne

Idea niniejszego rozwiązania polega na wykonaniu spójnej i zapewniającej duży poziom bezpieczeństwa trasy przeznaczonej do przeprowadzania rowerowych egzaminów w ruchu drogowym, których celem będzie przekrojowa weryfikacja umiejętności jazdy rowerem po różnych typach infrastruktury drogowej i rowerowej. Z uwagi na konieczność zapewnienia wysokiego standardu, trasy mogą być wykonane w miejscowościach posiadających odpowiedni układ dróg (ulic) oraz infrastrukturę rowerową.

W perspektywie oczekiwanych zmian w systemie szkolenia rowerzystów w Polsce (m.in. w prawie o ruchu drogowym, ustawie o kierujących pojazdami, rozporządzeniach wykonawczych oraz podstawie programowej dla szkół podstawowych) Autorzy rekomendują jako docelowy kierunek rozważenie utworzenia co najmniej jednej takiej trasy w miastach powiatowych, o ile pozwalają na to warunki lokalne, uwzględniając także zwiększenie tej liczby w dużych miastach na prawach powiatu. W przypadku mniejszych miejscowości niebędących stolicami powiatu wdrażanie takich tras również będzie możliwe, jeżeli tylko spełnione zostaną minimalne warunki dot. dostępności infrastruktury.

Zawsze należy również wyjść z założenia, że nawet krótsza lub uproszczona trasa może pomóc realizować cele edukacyjne, jeżeli obejmuje odpowiednio dobrane sytuacje drogowe.

⁸ <https://edukacjazerowerowa.pl/koncepcja> (dostęp: 01.09.2026 r.)

4.2. Założenia szczegółowe

Długość trasy egzaminacyjnej: 2–3 km

Miejsce startu i mety: najlepiej poza drogą publiczną, np. z miasteczka ruchu drogowego, dużego placu, parku lub innego miejsca, gdzie możliwe jest zgromadzenie grupy dzieci na rowerach.

Przebieg trasy: po różnych rodzajach infrastruktury drogowej i rowerowej, w tym z co najmniej 3–4 manewrami skrętu w lewo na drogach jednojezdniowych.

Elementy infrastruktury drogowej i rowerowej, które co do zasady powinny się znaleźć na trasie:

- Droga dla rowerów;
- Droga dla pieszych i rowerów;
- Przejazd dla rowerów;
- Kontrapas lub kontraruch rowerowy na drodze jednokierunkowej (najlepiej oba rozwiązania);
- Skrzyżowanie równorzędne bez oznakowania poziomego lub z linią P-14 warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów;
- Skrzyżowanie ze znakiem B-20 „STOP” oraz linią P-12 „STOP”;
- Skrzyżowanie ze znakiem A-7 „ustąp pierwszeństwa” oraz linią P-13 warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów lub bez oznakowania poziomego;
- Proste odcinki dróg o różnym sposobie organizacji ruchu, w tym z występującym parkowaniem;
- Włączanie się do ruchu;
- Przejście dla pieszych na jezdni.

Elementy infrastruktury drogowej i rowerowej, które dodatkowo mogą się znaleźć na trasie:

- Śluza dla rowerów (różne typy);
- Pas ruchu dla rowerów;
- Mini rondo typu pinezka lub małe rondo, bez infrastruktury rowerowej wokół;
- Torowisko tramwajowe (wybrane miasta);
- Przejazd kolejowy z sygnalizacją świetlną lub z sygnalizacją świetlną i zaporami;
- Skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną na jezdni lub na drodze dla rowerów/drodze dla pieszych i rowerów z sygnalizatorem S-6;
- Skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną z sygnalizatorem rowerowym S-1a lub S-3a.

4.3. Opracowanie trasy i harmonogram

Liderem i organem koordynującym opracowanie i wdrożenie trasy egzaminacyjnej powinna być miejscowa gmina, gdyż co do zasady drogi gminne cechują się najmniejszym natężeniem ruchu drogowego i mogą (powinny) stanowić trzon trasy egzaminacyjnej. W przypadku miast na prawach powiatu, gdzie zarządcą dróg oraz zarządzającym ruchem jest prezydent miasta, przygotowanie trasy będzie możliwe w ramach jednej podległej mu struktury. W przypadku pozostałych miast sytuacja będzie trudniejsza, gdyż w zależności od kategorii dróg liczba zarządców dróg oraz organów zarządzających ruchem będzie większa.

Harmonogram realizacji pilotażu powinien być każdorazowo dostosowany do lokalnych uwarunkowań, w szczególności istniejącego układu drogowego, stanu infrastruktury rowerowej, struktury zarządców dróg oraz zakresu niezbędnych zmian w organizacji ruchu. Poniższy harmonogram ma charakter modelowy i zakłada realizację pilotażu przede wszystkim w oparciu o istniejącą infrastrukturę, z możliwością wykonania drobnych prac dostosowawczych.

Przy takim założeniu przygotowanie i uruchomienie trasy egzaminacyjnej może zostać przeprowadzone w okresie do 12 miesięcy. W przypadku konieczności realizacji robót budowlanych, wymagających dłuższego procesu projektowego, uzgodnień lub zabezpieczenia środków w kolejnym budżecie JST, okres ten może zostać wydłużony, przy czym zgodnie z przyjętym założeniem cały proces nie powinien przekroczyć 18 miesięcy.

Harmonogram wdrożenia

Działanie	Miesiące																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Organizacja pilotażu	■	■																
Audyt i diagnoza		■	■	■														
Wybór wariantu trasy			■	■	■													
Przygotowanie zmian				■	■	■	■											
Zabezpieczenie środków finansowych					■	■	■	■										
Przygotowanie dokumentacji						■	■	■	■	■	■	■						
Dostosowanie infrastruktury								■	■	■	■	■	■	■	■	■		
Test trasy egzaminu												■	■	■	■	■	■	■

Harmonogram rzeczowy

Etap	Zakres działań	Termin	Główny rezultat
1. Organizacja pilotażu	Wskazanie koordynatora po stronie Gminy, określenie partnerów, zaproszenie partnerów do zespolu zadaniowego	miesiące 1-2	Powołanie zespolu zadaniowego
2. Audyt i diagnoza	Analiza sieci drogowej i rowerowej, stanu technicznego, organizacji ruchu, natężenia i prędkości ruchu; identyfikacja potencjalnych obszarów lokalizacji tras oraz miejsc startu/mety egzaminu	miesiące 2-4	Określenie obszaru miasta, w którym zostanie zlokalizowana trasa
3. Wybór wariantu trasy	Ocena wariantów, wizja lokalna, konsultacje ze szkołami i Policją, zarządzanie drog i innymi partnerami (lokalne organizacje rowerowe, autorzy <i>Poradnika</i>)	miesiące 3-5	Wybór docelowego przebiegu trasy egzaminacyjnej
4. Przygotowanie zmian	Określenie niezbędnych zmian organizacji ruchu, remontów i drobnych inwestycji, w tym kosztów, dla wybranego przebiegu trasy	miesiące 4-7	Zestawienie kosztów wdrożenia trasy egzaminacyjnej po stronie wszystkich podmiotów
5. Zabezpieczenie środków finansowych	Złożenie przez podmioty wniosków o zabezpieczenie środków finansowych na realizację trasy egzaminacyjnej	miesiące 5-8	Zabezpieczenie środków finansowych lub potwierdzenie realizacji z bieżącego budżetu
6. Przygotowanie dokumentacji	Przygotowanie dokumentacji i uzgodnień po stronie zarządcy lub zarządzających ruchem danymi odcinkami trasy	miesiące 6-12	Opracowanie projektów zmian organizacji ruchu dla poszczególnych punktów lub odcinków trasy; opracowanie dokumentacji dla mniej skomplikowanych prac remontowych lub budowlanych
7. Dostosowanie infrastruktury	Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu, obniżenie krawężników, likwidacja ubytków nawierzchni, odtworzenie oznakowania poziomego i pionowego, uspokojenie ruchu, poprawa widoczności na trasie (przycinka zieleni), realizacja prostych prac budowlanych	miesiące 8-16	Ukończenie prac nad technicznym przygotowaniem trasy egzaminu
8. Test trasy egzaminu	Przejazd testowy trasy egzaminu z udziałem dorosłych i dzieci, weryfikacja założeń projektowych i stanu bezpieczeństwa na drodze, ewentualne korekty	miesiące 12-18	Pozytywna weryfikacja docelowego przebiegu trasy; trasa możliwa do udostępnienia na cele szkoleniowe

4.4 Kosztorys

Opierając się na założeniach dotyczących trasy o długości 2–3 km, szacunkowy kosztorys oparty na standardowych stawkach rynkowych (aktualnych dla robót drogowych i zamówień publicznych) może wyglądać następująco:

Wariant 1: Miękkie wdrożenie (wykorzystanie istniejącej infrastruktury):

Jest to wariant optymalny, w którym gmina wyznacza trasę po istniejących drogach (np. ulicach z uspokojonym ruchem, istniejących drogach dla rowerów), wprowadzając jedynie zmiany w organizacji ruchu i drobne korekty brukarskie.

- **Opracowanie projektu zmiany stałej organizacji ruchu (SOR):** Obejmuje inwentaryzację, projekt i uzgodnienia dla fragmentów 2-3 km trasy.
 - Szacunkowy koszt: ok. **8 000 zł – 15 000 zł.**
- **Wymiana i uzupełnienie oznakowania pionowego:** Ustawienie nowych znaków (np. D-6, B-20, A-7, D-3, B-2, C-13, C-13a, tabliczek „Nie dotyczy rowerów” i in.). Przyjmując konieczność montażu lub wymiany ok. 15–25 znaków z folią odblaskową wyższej generacji oraz słupków.
 - Szacunkowy koszt: ok. **6 000 zł – 10 000 zł.**
- **Wykonanie lub odtworzenie oznakowania poziomego:** Malowanie lub odtworzenie linii segregacyjnych, warunkowego zatrzymania, linii STOP, przejazdów dla rowerów (często z czerwoną nawierzchnią chemoutwardzalną na przejazdach lub śluzach), piktogramów rowerowych.
 - Szacunkowy koszt: ok. **15 000 zł – 35 000 zł.** (ok. 200–300 zł/m² grubowarstwowo, ok. 20–50 zł/m² cienkowarstwowo)
- **Roboty brukarskie (obniżenie krawężników) i utrzymaniowe:** Korekta zjazdów/przejazdów, obejmująca obniżenie krawężników i niwelety, likwidacja ubytków w jezdni, frezowanie nawierzchni.
 - Szacunkowy koszt: ok. **15 000 zł – 30 000 zł.**

Średni koszt takiego rozwiązania mieści się w przedziale od 44 000 zł do 90 000 zł za całą trasę (ok. 15 000 – 30 000 zł za kilometr), przy założeniu braku konieczności prowadzenia ciężkich robót budowlanych.

Wariant 2: Konieczność budowy nowej infrastruktury (rozwiązanie ostateczne):

- **Budowa nowej, asfaltowej drogi dla rowerów lub pieszych i rowerów:** Obejmuje prace ziemne, podbudowę, krawężniki i nawierzchnię bitumiczną.
 - Szacunkowy koszt: **800 000 zł – 1 500 000 zł za kilometr** (w zależności od konieczności przebudowy instalacji podziemnych, wykupu gruntów i szerokości pasa)

Przykładowe działania możliwe do wdrożenia w ramach przygotowywania trasy egzaminacyjnej:



Obniżenie krawężnika na przejeździe dla rowerów, odnowienie oznakowania poziomego na przejeździe dla rowerów, wykonanie czerwonej nawierzchni na przejeździe.



Zabezpieczenie skrzyżowania przed parkowaniem samochodów, wykonanie kontrachodu rowerowego na drodze jednokierunkowej.

4.5. Uruchomienie trasy egzaminacyjnej

Opracowanie spójnej w przebiegu oraz obejmującej różne rozwiązania infrastruktury drogowej i rowerowej trasy zamyka etap zaangażowania na poziomie zarządców dróg i zarządzających ruchem.

Drugi etap to działania o charakterze edukacyjno-promocyjnym, które zgodnie z założeniami dokumentu *Koncepcji* będą obejmować m.in. naniesienie trasy na mapę dostępną w Internecie, opisanie poszczególnych manewrów dla każdego z punktów kontrolnych, wykonanie filmu z przejazdu całą trasą oraz z poszczególnych manewrów. W takiej wersji trasa może stanowić miejsce do indywidualnej edukacji rowerowej rodziców z dziećmi, a także edukacji szkolnej, jeżeli w danym mieście będą odbywać się zajęcia praktyczne w ruchu drogowym. Wykorzystanie trasy na potrzeby egzaminu rowerowego w ruchu drogowym dla dowolnej szkoły będzie możliwe w przypadku zapewnienia osób na punkty kontrolne i zorganizowania grupy.

Docelowo trasy powinny funkcjonować jako miejsce do masowego przeprowadzania egzaminów z udziałem dużych grup dzieci z różnych szkół podstawowych z terenu całego powiatu, docierających danego dnia na miejsce egzaminu. Z uwagi na brak wdrożeń takiego modelu egzaminowania, nie jest obecnie możliwe określenie, który podmiot (JST, organizacja pozarządowa, służby miejskie lub inne) powinien zajmować się koordynacją grup, zapewnianiem egzaminatorów na punkty kontrolne wraz z ich wynagrodzeniem, zapleczem socjalnym, oznakowaniem kierunkowym trasy w terenie na czas egzaminów.



Mapy przykładowych tras, na których uczniowie szkół podstawowych w Holandii biorą udział w ogólnokrajowym egzaminie rowerowym w ruchu drogowym.

Źródło: <https://www.verkeerenmeer.nl/examenroutes>

PODSUMOWANIE

Rola, jaką w kwestii zapewnienia bezpieczeństwa dzieciom i młodzieży pełnią jednostki samorządu terytorialnego, instytucje centralne lub inne podmioty związane z zarządzaniem, budową i utrzymaniem dróg jest nie do przecenienia. Nawet w przypadku, gdy istniejące uwarunkowania prawne, terenowe lub finansowe mogą ograniczać możliwość skutecznego działania, to zawsze dostępny jest szeroki wachlarz rozwiązań, których realizacja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa, eliminacji zagrożeń, lub zmniejszenia skali naruszenia przepisów i zasad ruchu drogowego.

Ważne jest, by schemat realizowanych działania nie przerzucał odpowiedzialności z dorosłych na dzieci, w tym by komfort jazdy kierowców nie był stawiany ponad bezpieczeństwo dzieci poruszających się pieszo, na rowerze, UTO czy na UWR. Projektując docelowe rozwiązania warto zadawać sobie pytanie, czy jest to droga, po której dziecko, np. uczeń szkoły podstawowej, będzie mogło poruszać się bezpiecznie bez opieki i narażenia na niebezpieczeństwo ze strony większych pojazdów.

Realizacja działań edukacyjnych dla dzieci powinna być ukierunkowana przede wszystkim na naukę umiejętności bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym, ocenę sytuacji na drodze i unikania zagrożeń. Dzieci powinny zdobywać wiedzę w realnych warunkach ruchu drogowego, na prawdziwej ulicy, a nie jedynie jako teorię w szkolnej klasie, podręczniku lub na placu manewrowym.

Połączenie dobrej infrastruktury oraz skutecznej edukacji to szansa na poprawne i bezpieczne zachowywanie się uczestników, w tym dzieci, podczas poruszania się w ruchu drogowym. Taki model zwiększa także prawdopodobieństwo, że świadome i odpowiedzialne dziecko stanie się w późniejszych latach równie odpowiedzialnym dorosłym za kierownicą samochodu, podchodzącym z szacunkiem i troską do dzieci, które spotka na swojej trasie.





ISBN 978-83-978452-1-3