

Pieszy, rowerzysta, e-hulajnogarz. Kto tworzy prawo?

Category: NEWS

written by Marek | 16 czerwca 2026



W ostatnich dniach rozgorzała dyskusja o potrąceniu w Ostrołęce pieszego na (chodniku) - **DRODZE DLA PIESZYCH** przez pędzącego operatora e-hulajnogi.

Zainteresowanych sprawą odsyłam do lokalnych mediów: [Tu](#) i [tu](#)

Moje zdanie jest takie, że nic nie dzieje się bez przyczyny.

Trzymam oczywiście stronę poszkodowanego (pieszego), który był „u siebie”, a e-hulajnogarz był tam intruzem.

W skrócie chciałbym jednak przypomnieć, kto i kiedy o naszym Prawie o Ruchu Drogowym decydował.

Ustawą zasadniczą regulującą poruszanie się drogami publicznymi jest Polskie Prawo o ruchu drogowym (PRD), potocznie nazywane kodeksem drogowym, to **Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku**.

Ale...

dopuszcza ona modyfikacje/"ulepszenia"/nowelizacje.

Oto kilka z nich:

20 maja 2021 roku weszła w życie ustawa wprowadzająca zupełnie nową, osobną kategorię pojazdu o nazwie **hulajnoga elektryczna**.

Przed tą datą w przepisach prawa o ruchu drogowym istniała luka prawna. Choć e-hulajnogi nie były oficjalnie rowerami, polskie sądy oraz policja w drodze interpretacji przepisów najczęściej traktowały ich użytkowników jako pieszych.

Hulajnoga elektryczna to pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, **bez siedzenia** i pedałów. Użytkownicy e-hulajnóg mają obowiązek korzystać z dróg dla rowerów (DDR), a osoby niepełnoletnie muszą posiadać kartę rowerową lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 bądź T. E-hulajnogi mają konstrukcyjne ograniczenie prędkości do **20 km/h** oraz obowiązują je inne zasady dotyczące m.in. zakazu przewożenia pasażerów czy specyficznych reguł parkowania na chodnikach.

Kiedy wprowadzono możliwość poruszania się po chodnikach na e-hulajnogach?

Możliwość legalnego poruszania się e-hulajnogami po chodnikach wprowadzono dokładnie 20 maja 2021 roku. Warto jednak zaznaczyć, że jazda po chodniku została dozwolona wyłącznie warunkowo – wtedy, gdy chodnik ma co najmniej 2 metry szerokości, usytuowany jest wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż **30 km/h**, i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów.

Głównym aktem prawnym wprowadzającym te zmiany jest Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych

innych ustaw (Dziennik Ustaw z 2021 r. poz. 720). (podpisał Prezydent **Andrzej Duda**).

Kto to wymyślił?

Projekt ustawy został przygotowany i przedłożony przez Ministerstwo Infrastruktury. Szefem tego resortu, który figurował jako wnioskodawca projektu przed Radą Ministrów i koordynował proces zmian, był minister infrastruktury **Andrzej Adamczyk**.

Kto i kiedy wprowadził pierwszeństwo dla pieszych i rowerzystów przed samochodami (w tym e-hulajnóg)?

Wprowadzenie **pierwszeństwa dla pieszych** oraz uregulowanie statusu e-hulajnóg (wraz z pierwszeństwem pieszych przed nimi) to kwestia dwóch różnych ustaw, które podpisał Prezydent Andrzej Duda. Pierwszeństwo dla pieszych (wchodzących na pasy). Ustawę przyznającą pieszym pierwszeństwo nie tylko wtedy, gdy znajdują się na pasach, ale również w momencie wchodzenia na przejście dla pieszych, podpisał Prezydent **Andrzej Duda**. 5 marca 2021 roku (ustawa z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Przepisy te **weszły w życie 1 czerwca 2021** roku. Projekt ustawy przygotowało Ministerstwo Infrastruktury pod kierownictwem ministra **Andrzeja Adamczyka**. Ustawę, która uregulowała status hulajnóg elektrycznych i nałożyła na ich kierujących **bezwzględny obowiązek ustępowania pierwszeństwa pieszym** (na chodnikach i ciągach pieszych), podpisał Prezydent Andrzej Duda. 7 kwietnia 2021 roku (ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw). Przepisy te weszły w życie **20 maja 2021** roku.

Pierwszeństwo dla rowerzystów – przed pojazdami!

W przypadku rowerzystów (oraz użytkowników e-hulajnóg korzystających z infrastruktury rowerowej) przepisy wyglądają inaczej. Rowerzyści i użytkownicy e-hulajnóg **nie mają przepisów dających im pierwszeństwo podczas samego wjeżdżania / zbliżania się do przejazdu rowerowego**. Mają je tylko wtedy, gdy znajdują się już na przejeździe (co wynika z nowelizacji podpisanej przez Prezydenta **Bronisława Komorowskiego** w kwietniu 2011 roku).

Przepisy dające rowerzystom pierwszeństwo (gdy znajdują się już na przejeździe rowerowym lub gdy auto skręca w drogę poprzeczną) przygotowała grupa posłów we współpracy z organizacjami rowerowymi (był to tzw. poselski projekt ustawy). Głównym autorem i twarzą tych zmian był poseł **Janusz Piechociński**. Prace nad projektem w Sejmie rozpoczęły się w 2010 roku. Ustawa zmieniająca Prawo o ruchu drogowym została ostatecznie uchwalona i podpisana wiosną, a weszła w życie 21 maja 2011 roku.

Historia pomysłu **pierwszeństwa pieszych przed samochodami**.

Przepisy, które ostatecznie weszły w życie w 2021 roku, zostały przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury pod kierownictwem ministra **Andrzeja Adamczyka**.

Sam pomysł oraz pierwsze, wcześniejsze projekty ustaw dawno przed 2021 rokiem wymyślili i przygotowali posłowie, którzy przez lata bezskutecznie próbowali wprowadzić je w życie.

Pierwszy głośny i kompletny projekt ustawy dający pierwszeństwo pieszym oczekującym przed pasami przygotowała w 2013 roku posłanka **Beata Bublewicz**, która szefowała Parlamentarnemu Zespołowi ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Projekt zyskał poparcie i w 2015 roku został nawet uchwalony przez Sejm. Jednak w sierpniu 2015 roku, tuż przed końcem kadencji, **został odrzucony przez Senat, który obawiał się, że polskie drogi nie są gotowe na takie zmiany**.

W listopadzie 2019 roku, zaraz po rozpoczęciu nowej kadencji Sejmu, posłowie **Michał Szczerba** oraz **Agnieszka Pomaska** – wyciągnęli stary pomysł z szuflady i ponownie złożyli poselski projekt ustawy w tej sprawie. Projekt ten został zamrożony w parlamencie, ponieważ partia rządząca postanowiła napisać własną, systemową wersję przepisów.

W listopadzie 2019 roku premier **Mateusz Morawiecki** w swoim exposé zapowiedział, że rząd wprowadzi radykalne rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo pieszych, **w tym pierwszeństwo przed wejściem na pasy**. Urzędnicy i prawnicy z Ministerstwa Infrastruktury pod nadzorem ministra **Andrzeja Adamczyka** stworzyli oficjalny projekt rządowy.

Rządzący zmodyfikowali pierwotny pomysł opozycji. Zamiast pierwszeństwa dla pieszego „oczekującego” (co proponowali poprzedni rządzący), wpisano „bezpieczniejsze” (zdaniem pomysłodawców) prawnie pierwszeństwo dla pieszego „wchodzącego” na przejście. Rząd **dodał też od siebie zakaz korzystania przez pieszych z telefonów komórkowych podczas wchodzenia i przechodzenia przez jezdnię.**

Rząd przyjął ten projekt 24 listopada 2020 roku, Sejm uchwalił go na początku 2021 roku, a nowe prawo zaczęło obowiązywać od **1 czerwca 2021** roku.

PODSUMOWUJĄC - kiedy i co wprowadzono:

Pomysłodawcy i sprawcy Ustaw.

1. Pierwszeństwo dla **PIESZYCH** - 2021 r. (Adamczyk, Morawiecki, Duda)
2. Pierwszeństwo dla **ROWERZYSTÓW** - 2011 roku. (Piechociński, Tusk, Komorowski)
3. Legalne (ustawowe) wpuszczenie **E-HULAJNÓG** na chodniki (Drogi Dla Pieszych) - 2021 r. (Adamczyk, Morawiecki, Duda).

W tekście nie skupiam się nad podawaniem poszczególnych ugrupowań politycznych, ale na politykach, którzy takie prawo wymyślili, uchwalili i podpisali.

Pamiętajmy, że to nie są przepisy z ubiegłego tygodnia. Są to skutki tych przepisów, ale pamiętajmy o tych, którzy je wymyślili i wprowadzili.

Jest w tym wszystkim wyłącznie ciut historii, której zmieniać nie można.

Wciąż twierdzę, że powinno odebrać się pierwszeństwo:

- **pieszym na przejściach,**
- **rowerzystom i e-hulajnogarzom na przejazdach,**

Wprowadzić bezwzględny zakaz poruszania się po DDP (chodnikach):

- **rowerzystom,**
- **e-rowerzystom,**
- **e-hulajnogarzom.**

**KAŻDY UŻYTKOWNIK DROGI PUBLICZNEJ
POWINIEN ZDAWAĆ EGZAMIN PAŃSTWOWY, ZE
ZNAJOMOŚCI PRD!**

Marek Karczewski, 16.06.2026 r.

Rowerzyści powinni zniknąć z dróg publicznych?

Category: NEWS

written by Marek | 16 czerwca 2026



□Likwidacja znaków B-9 „zakaz wjazdu rowerów” □♀



W czwartek 21 lipca 2022 r. na ul. Mościckiego zdemontowany został ostatni z 61 zidentyfikowanych na ulicach Chełma znaków B-9 „zakaz wjazdu rowerów”.

Na stronie Urzędu Miasta Chełm czytamy:

Działanie to niesie za sobą wiele pozytywnych aspektów i jest jednym z elementów rozpoczętego przez nas kompleksowego uporządkowania oznakowania dróg w Chełmie:

- **Brak znaków B-9 umożliwi rowerzystom legalny dojazd do dróg oraz posesji, które nie są bezpośrednio dostępne z istniejącymi drogami dla rowerów.** Jako przykład można podać ul. Hrubieszowską, gdzie znaki B-9 uniemożliwiały zjazd na jezdnię i skręt w ul. Litewską. Do czasu kompleksowej przebudowy starszych i nie odpowiadających współczesnym standardom jakościowym dróg dla rowerów jest to działanie poprawiające dostępność miasta dla rowerzystów.
- **Przeprowadzona inwentaryzacja słupków ze znakami B-9 wykazała, że około połowy z nich tj. 30 słupków jest w dobrym stanie technicznym. Dlatego teraz zostaną wyczyszczone i zabezpieczone, a następnie wrócą na drogi na wymianę za inne zniszczone lub zardzewiałe słupki. Rozwiązanie to jest podwójnie korzystne, bo pozwala na usunięcie bez konieczności odtwarzania zniszczonych znaków/słupków ale także na wymianę innych zniszczonych słupków podtrzymujących inne znaki drogowe. Na samym usunięciu znaków B-9 i wykorzystaniu słupków budżet miasta**

zaoszczędzi kilka tysięcy złotych. Warto pamiętać, że znaki B-9 od kilku lat nie są już montowane na ulicach Chełma w ramach realizowanych ostatnio inwestycji drogowych.

- **Usunięcie znaków B-9** (każdy o średnicy 80 cm), **znacząco poprawi widoczność innych dużo ważniejszych znaków** tj. D-6 „przejście dla pieszych” czy D-1 „droga z pierwszeństwem”, bo „las znaków” będzie rzadszy. Najlepiej widać to na ul. Lubelskiej, Hrubieszowskiej i Ceramicznej, gdzie znaków B-9 było najwięcej.

Docelowo chcemy znaczaco zmniejszyć liczbę znaków w całym mieście, co pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo, percepcję użytkowników dróg, jakość przestrzeni oraz na koszty utrzymania dróg. W przypadku obszarów objętych strefowym ograniczeniem prędkości, strefami zamieszkania oraz na drogach wewnętrznych, standardem staną się znaki z grupy mini. Mniejsza liczba znaków ułatwi także kontrolę oznakowania i przyspieszy czas reakcji na ewentualne uchybienia. Jest to proces, na którego realizację potrzeba czasu, gdyż wymaga szczegółowej inwentaryzacji w terenie, następnie opracowywania projektów zmiany organizacji ruchu, a na końcu jej wdrażania w terenie.

Na koniec **apelujemy do wszystkich uczestników ruchu drogowego o wzajemnym szacunek** i bezpieczne poruszanie się po drogach. Warto także pamiętać, że nawet przy braku znaków B-9 zgodnie z art. 33 Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, lub pasa ruchu dla rowerów, **jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić.**

Według mojej prywatnej opinii, miasto Ostrołęka powinno postąpić jak miasto Chełm!



foto: stustolica-pl

□ Czy miasto Ostrołęka i Powiat Ostrołęcki mogłyby zlikwidować znaki B-9? □ ♀

Tak, pod warunkiem egzekwowania prawa o ruchu drogowym wśród rowerzystów oraz osób na hulajnogach elektrycznych.

Oto kilka wybranych komentarzy z sieci, przy kolejnym poście w stylu „pedalarze są durniami, a nawet debilami”...

- ***Na całym świecie ludzie są dla siebie mili i uprzejmi tylko tu nie „Polska” zmienimy mentalność a nie będą potrzebne znaki i zakazy tyle !!!***
- ***Droga dla rowerów, a ciąg pieszo rowerowy to są dwa różne, oddzielne tematy. Niech co niektórzy kierowcy poczytają prawo i kodeks drogowy, szczególnie Ci starej daty. Bo młodzi***

uczą się na obecnych kursach prawa jazdy o tych różnicach i o tym jak szanować rowerzystę na jezdni. Przede wszystkim nie ma czegoś takiego jak „ścieżka rowerowa”.

- *„ścieżka rowerowa” wadliwa nie spełnia warunków technicznych, zatem nakaz korzystania z niej jest niezasadny.*
- *Ale tak naprawdę to urzędaszy powinni sobie tymi ścieżkami do roboty dojeżdżać to może by wtedy zrozumieli jak słaba jest ta robota, po której spijają szampana i przecinają wstęgi.*
- *Ścieżki rowerowe w Polsce często przypominają tor przeszkód – pełne krawężników, dziur i niebezpiecznych zakrętów.*
- *W Polsce buduje się ścieżki rowerowe, ale często są to ścieżki tylko z nazwy – nieprzemyślane, nieciągłe, z nawierzchnią nieprzystosowaną do jazdy.*
- *Niektóre ścieżki rowerowe kończą się nagle na latarni albo w krzakach. To nie infrastruktura, to prowizorka.*
- *Rowerzyści są zmuszani do jazdy po ciągach pieszo-rowerowych, które nie spełniają żadnych standardów technicznych.*

□Dlaczego jest bezpieczniej jechać rowerem jezdnią (zgodnie z przepisami)?□♀

Jazda rowerem jezdnią zgodnie z przepisami jest **bezpieczniejsza i bardziej przewidywalna** niż łamanie zasad, np. **jazda po chodniku**. Oto dlaczego:

Dlaczego jezdnia jest bezpieczniejsza?

- **Przewidywalność dla kierowców** – jadąc jezdnią, rowerzysta zachowuje się jak każdy inny uczestnik ruchu. Kierowcy łatwiej przewidują jego manewry.
- **Lepsza widoczność** – rowerzysta na jezdni jest bardziej widoczny niż na chodniku, gdzie może być zasłonięty przez pieszych, drzewa

czy zaparkowane auta.

- **Unikanie kolizji z pieszymi** – jazda po chodniku (niezgodna z prawem) zwiększa ryzyko potrącenia pieszego, zwłaszcza przy wyższej prędkości.
- **Zgodność z ruchem drogowym** – jazda zgodnie z kierunkiem ruchu i przy prawej krawędzi jezdni minimalizuje ryzyko zderzeń.
- **Lepsza infrastruktura** – jezdnie często mają pasy rowerowe, służą rowerowe i sygnalizację świetlną dostosowaną do rowerzystów.

Dlaczego jazda po chodniku bywa niebezpieczna?

- **Brak pierwszeństwa** – rowerzysta na chodniku musi ustępować pieszym i nie ma pierwszeństwa na przejściach – znajduje się tam najczęściej niezgodnie z prawem!.
- **Mandaty i ryzyko prawne** – jazda po chodniku bez uzasadnionych powodów (np. opieka nad dzieckiem, zła pogoda) grozi mandatem.
- **Nagłe wjazdy na jezdnię** – zjeżdżanie z chodnika na przejazd rowerowy bez sygnalizacji bardzo często zaskakuje kierowców.

Co mówią przepisy?

- Rowerzysta **ma obowiązek korzystać z drogi dla rowerów**, jeśli jest dostępna oraz wtedy, gdy prowadzi w zamierzonym kierunku jazdy rowerzysty.
- W przypadku jej braku, **powinien jechać jezdnią**, możliwie blisko prawej krawędzi.
- **Chodnik jest dozwolony tylko w wyjątkowych sytuacjach (np. dziecko do 10 lat, zła pogoda, chodnik powyżej 2 m szerokości przy drodze o prędkości >50 km/h).**

□ Czy jadąc ulicą (zgodnie z prawem) dbam o własne zdrowie i użytkowników ciągów pieszo-rowerowych? □♀

Krótko można napisać, że tak - oczywiście!

Stan wyższej konieczności w Kodeksie wykroczeń (art. 16) to przepis, który może chronić osobę przed odpowiedzialnością za wykroczenie — **jeśli działała w celu ratowania dobra chronionego prawem.**

**Co mówi art. 16 Kodeksu wykroczeń?
(Dz.U.2023.0.2119 t.j. - Ustawa z dnia 20 maja 1971 r.)**

- § 1: Nie popełnia wykroczenia ten, kto:**
 - działa, by uchylić bezpośrednio niebezpieczeństwo grożące dobru chronionemu prawem (np. zdrowiu, życiu),**
 - nie mógł inaczej uniknąć tego niebezpieczeństwa,**
 - a dobro poświęcone (np. złamanie przepisu) nie ma oczywiście większej wartości niż dobro ratowane.**

Jak to się ma do jazdy rowerem?

Jeśli rowerzysta złamie przepisy (np. wjedzie na chodnik lub przejedzie na czerwonym świetle), ale zrobi to:

- w sytuacji zagrożenia (np. unika kolizji, ratuje dziecko),
- nie ma innego wyjścia,
- i jego działanie chroni ważniejsze dobro (np. życie),

to może powołać się na **stan wyższej konieczności** i uniknąć mandatu.

Dla własnego i innych użytkowników ciągów pieszo-rowerowych bezpieczeństwa **powinniśmy jechać jezdnią**, jeśli na drodze dla rowerów biegnącej wzdłuż jezdni nasze bezpieczeństwo jest bezpośrednio narażone brakiem widoczności, wyjazdami z posesji i wlotami dróg podporządkowanych, spacerujących matek z dziećmi i właścicieli z psami na smyczach, które nie uwzględniają w konstrukcji bezpieczeństwa rowerzystów.

□ Czy rowerzysta może przejechać przez pasy? □♀

Tak oczywiście!

Rowerzysta może przejechać przez pasy, ale tylko zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym, czyli wtedy, gdy porusza się zgodnie z prawem – JEZDNIĄ! Może przejechać przez pasy – prostopadle do ich biegu.

□ Co mówi PRD o poruszaniu się rowerzysty po drogach dla pieszych (chodnikach)? □♀

Rowerzysta powinien ustąpić pierwszeństwa pieszemu, niezależnie od tego, czy przejeżdża przez przejście dla pieszych, czy też jest na drodze, gdzie

piesi się poruszają. Według przepisu, rowerzysta nie powinien przejeżdżać przez przejście dla pieszych, a w takiej sytuacji powinien zsiąść z roweru i przejść przez pasy pieszo.

Większość z Państwa zapomina, że pod żadnym pozorem rowerzysta na drodze dla pieszych „chodniku” **nie powinien się znaleźć!**

Większość z Państwa zapomina, że wyłącznie w trzech przypadkach rowerzysta (i hulajnogarz elektryczny) może poruszać się rowerem po „chodniku”!

1. Gdy jest **śnieżyca** lub **ulewa** i jezdnia jest nieprzejezdna!
2. Gdy na drodze obok dopuszczona jest dla aut prędkość ponad **50km/h**. Ale **UWAGA!** – jeśli „chodnik” ma szerokość co najmniej 2 metry!
3. Jedzie z dzieckiem **jako opiekun**. Dziecko, które nie skończyło 10. roku życia, może pod opieką dorosłego jechać „chodnikiem” – drogą dla pieszych, bo jest w myśl przepisów pieszym.

□Dlaczego kolarze omijają ciągi pieszo rowerowe?□♂

Rowerzyści — zwłaszcza ci trenujący kolarstwo szosowe — często **omijają ciągi pieszo-rowerowe**.

Dlaczego? Oto najczęstsze powody:

Problemy z infrastrukturą

- **Zła jakość nawierzchni:** wyboje, liście, patyki, piasek, potłuczone szkło — to wszystko jest niebezpieczne dla rowerów szosowych z cienkimi oponami.
- **Przerywane trasy:** ścieżki zawsze urywają się, przecinają wjazdy na posesje, mają ostre zakręty lub kończą się nagle.
- **Wąskie i zatłoczone:** piesi, dzieci, psy — na wspólnych ciągach trudno utrzymać płynność jazdy i bezpieczną prędkość.

Styl jazdy i potrzeby sportowe

- Kolarze trenujący potrzebują **stałej prędkości** (np. 30-40 km/h) i **płynnej trasy** — ciągi pieszo-rowerowe to uniemożliwiają.
- **Barierki, zakręty, skrzyżowania** — to wszystko jest ryzykowne przy szybkiej jeździe i kosztownym sprzęcie.

Konflikty z pieszymi

- Na ciągach pieszo-rowerowych piesi mają **pierwszeństwo**, co wymusza na rowerzystach częste hamowanie i niebezpieczne manewry.
- Dochodzi do nieporozumień i napięć — piesi czują się zagrożeni, a rowerzyści sfrustrowani.

Przepisy vs. rzeczywistość

- **Choć prawo nakazuje korzystanie z dostępnych dróg dla rowerów, nie uwzględnia specyfiki jazdy sportowej.**□
- **Kolarze „wrzuceni do jednego worka” z rekreacyjnymi rowerzystami, mimo że ich potrzeby są inne.**□

**„...podaje się do wiadomości
mieszkańców co najmniej na 7
dni przed wyznaczoną datą
zebrania.”**

Category: KOMUNIKATY,NEWS

written by Marek | 16 czerwca 2026



Dziś jest 29 kwietnia 2024 r.

Na terenie sołectwa Czarnowiec jest ustawionych przez Zakład Obsługi Gminy siedem tablic informacyjnych.

W zarządzeniu wydanym przez wóldarza gminy Rzekuń czytamy:

„2. Ogłoszenie o terminie, miejscu i godzinie zebrania zostanie podane do wiadomości mieszkańców sołectwa Czarnowiec na co najmniej 7 dni przed wyznaczonym terminem przez zamieszczenie ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Rzekuniu, a także poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Rzekuniu oraz w sołectwie Czarnowiec, o treści jak w załączniku do niniejszego zarządzenia.”

Dziś, w poniedziałek 29 kwietnia 2024 r. czyli siedem dni roboczych przed ogłoszonym terminem (zgodnie z zarządzeniem) nie zrealizowano pkt. 2 zarządzenia.

Zdjęcia siedmiu tablic wiejskich z 29.04.2024 r. – siedem dni przed terminem podanym w zarządzeniu.



2024.04.29 Czarnowiec.pl (MK)



2024.04.29 Czarnowiec.pl (MK)



2024.04.29 Czarnowiec.pl (MK)



2024.04.29 Czarnowiec.pl (MK)



2024 04 29 Czarnowiec.pl (MK)



2024.04.29 Czarnowiec.pl (MK)



2024.04.29 Czarnowiec.pl (MK)

MK

Czy dojdzie do wyboru sołtysa?

Category: KOMUNIKATY, NEWS

written by Marek | 16 czerwca 2026



Czy dojdzie do wyboru sołtysa?

Na stronie Urzędu Gminy w Rzekuniu (w Biuletynie Informacji Publicznej) pojawiła się informacja o ogłoszonych konsultacjach społecznych na temat wyboru sołtysów w gminie Rzekuń.

Oto treść ogłoszenia:

Ogłoszenie konsultacji społecznych w sprawie zmian statutów sołectw Gminy Rzekuń.

Wójt Gminy Rzekuń ogłasza konsultacje społeczne projektu uchwał

Rady Gminy w Rzekuniu w sprawie „**zmiany zapisu § 4 ust.5 statutu sołectw Gminy Rzekuń**: Kamianka, Borawe, Rozwory, Nowa Wieś Wschodnia, Zabiele, Oldaki, Przytuły Stare, Przytuły Nowe, Susk Stary, Susk Nowy, Drwęcz, Daniszewo, Rzekuń, **Czarnowiec**, Ławy, Tobolice, Goworki, Dzbenin, Korczaki, Laskowiec, Teodorowo.

Przedmiot konsultacji: **zmiany zapisu § 4 ust. 5 statutu sołectw Gminy Rzekuń**, który brzmi „**Kadencja Sołtysa i Rady Sołeckiej trwa 4 lata i upływa z dniem dokonania kolejnych wyborów**” otrzymuje brzmienie: „**Wyboru Sołtysa oraz członków Rady Sołeckiej dokonuje się na okres kadencji odpowiadającej kadencji Rady Gminy i kończy się z chwilą wyboru nowych organów jednostki pomocniczej**”.

Zasięg konsultacji: ogólnogminny – dotyczący przedsięwzięć istotnych dla wszystkich mieszkańców. Czas rozpoczęcia i zakończenia konsultacji: od 27 grudnia 2022 r. do 9 stycznia 2023r. Forma konsultacji: Konsultacje przeprowadza się w formie: pisemnej – poprzez zamieszczenie projektu dokumentów podlegających konsultacjom: w serwisach internetowych:

- strona internetowa Gminy oraz Biuletyn Informacji Publicznej (*);
- publiczne wyłożenie w Urzędzie Gminy (biuro podawcze)

Projekt Uchwały: [projekt_uchwały_statut.pdf](#)

Formularz konsultacyjny [Formularz_konsultacyjny.pdf](#) można przekazać do **dnia 9 stycznia 2023 r.** w następujący sposób:

- na piśmie na biuro podawcze w Urzędzie Gminy w Rzekuniu, adres: ul. Kościuszki 33, 07-411 Rzekuń z dopiskiem na kopercie **Uwagi do projektu uchwały w sprawie zmian Statutu Sołectwa Czarnowiec.**

Komórka organizacyjna odpowiedzialna za przeprowadzenie konsultacji:

Wydział Organizacyjny Urząd Gminy w Rzekuniu, ul. Kościuszki 33, 07-411 Rzekuń

Sposób udostępnienia dokumentacji:

Projekt uchwały oraz formularz uwag dostępny jest w wersji elektronicznej na stronie internetowej www.rzekun.pl – strona główna oraz w wersji papierowej w Wydziale Organizacyjnym, ul. Kościuszki 33, 07-411 Rzekuń .

(*) - błąd w ogłoszeniu! Strona WWW i BIP to jedno i to samo.

Od tego czy podczas ogłoszonych konsultacji wyrażą Państwo swoją opinię

na złożonym papierowym formularzu w sprawie zmiany jednego paragrafu w statucie sołectwa zależeć będzie czy wybory sołeckie odbędą się tuż po nowym roku (w 2023 r.) czy dopiero w maju 2024 roku.

Zapraszam do wypełniania formularza konsultacyjnego.

W związku z brakiem dostępu do treści statutów sołectw w formie elektronicznej na stronie BIP Urzędu Gminy w Rzekuniu zapraszamy do zapoznania się z treścią statutu sołectwa Czarnowiec na naszej stronie w zakładce [STATUT](#).

Marek Karczewski

