

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.

Mieszkańcy Czarnowca również pojadą lepszą drogą

Category: NEWS

written by Marek | 16 czerwca 2026



Mieszkańcy Czarnowca również pojadą lepszą drogą.

W środę, 24. września 2025 r., w Ostrołęce nastąpiło podpisanie dokumentacji na pozyskanie kolejnych środków finansowych.

Jakie może mieć znaczenie podpisanie umów w Ostrołęce?

Mieszkańcy Czarnowca, o czym doskonale wiemy, bardzo aktywnie korzystają z dwóch kółek.

Używają rowerów do:

- rekreacji,
- codziennych sprawunków,
- dojazdów, do pracy,
- celów sportowych,

Lepsza infrastruktura rowerowa w Ostrołęce cieszy, bo to „nasze miasto”, ulicami którego się poruszamy.





Prezydent Ostrołki Paweł Niewiadomski na rowerze – w oczach AI

Poniżej przedstawiamy komunikat ze strony Urzędu Miasta w Ostrołęce:

„Kolejne duże środki europejskie dla Ostrołki 💙 💛 💚 Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027. Priorytet III – Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej na Mazowszu. Działanie 3.1 Mobilność miejska.

Przedmiotem projektu jest budowa na terenie Ostrołki infrastruktury rowerowej i pieszej tj.:

1. Budowa ciągu pieszo-rowerowego przy ul. Warszawskiej długości ok. 2,2km od granicy miasta po lewej stronie do ronda Siemowita i po prawej stronie na wysokości osiedla Leśne przy terenie zabudowanym wraz z oświetleniem oraz kładką dla pieszych i rowerzystów przez rzekę Omulew.
2. Budowa drogi dla rowerów i chodnika przy ul. Targowej od skrzyżowania z ul. W. Witosa do skrzyżowania z ul. Graniczną długości ok. 1,77km i w ul. Granicznej długości ok. 1,07km wraz z oświetleniem.

W ramach zadania planuje się także budowę/ przebudowę infrastruktury

technicznej i towarzyszącej tj. budowa oświetlenia, miejsc do parkowania rowerów/wiaty, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego, montaż małej architektury (stojaki dla rowerów, podpórki pod stopy, punkty samoobsługi serwisowej rowerów itp.), liczniki rowerzystów, przebudowę i zabezpieczenie istniejących elementów sieci kolidujących z planowanym przedsięwzięciem, w razie konieczności zapewnienia nawiazania projektowanego układu drogowego do istniejącej infrastruktury.

Grupa docelowa:

Mieszkańcy co najmniej trzech gmin obszaru funkcjonalnego (tj. Miasta Ostrołęka, **Gminy Rzekuń**, Gminy Olszewo-Borki).

Cel projektu:

Podstawowym celem przedsięwzięcia jest zwiększenie mobilności miejskiej oraz odpowiedź na zmiany klimatu, wpisując się tym samym w politykę klimatyczną Unii Europejskiej. Inwestycja w wysokiej jakości infrastrukturę rowerową zwiększy udział bezemisyjnych środków transportu oraz wpłynie na poprawę dostępności do transportu zbiorowego, w szczególności kolejowego.

Cele szczegółowe projektu:

- poprawa komfortu i bezpieczeństwa poruszania się niechronionych użytkowników ruchu,
- poprawa dostępności komunikacyjnej miasta uwzględniającej korzystanie z form indywidualnej mobilności miejskiej aktywności,
- powstanie nowoczesnej infrastruktury rowerowej i pieszej w mieście subregionalnym, spełniającej podstawowe standardy,
- poprawa jakości środowiska naturalnego,
- poprawa jakości życia mieszkańców miasta oraz partnerstwa ponadlokalnego.

Planowane do osiągnięcia efekty rzeczowe:

- Wspierana infrastruktura **rowerowa - 5,04 km.**
- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego - 48 471 osób.
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego - 1 szt.

Planowane do osiągnięcia wskaźniki rezultatu:

- Roczna liczba użytkowników **infrastruktury rowerowej** - **10 000,00 osób**.

Okres realizacji projektu: od 2025-10-01 do 2027-12-31

Całkowita wartość projektu: 23 552 089,14 PLN

Wysokość dofinansowania Funduszy Europejskich: 20 019 275,76 PLN”

Środowego popołudnia, TVP3 „złapało” naszego mieszkańca





KURIER
MAZOWIECKI

18:44

TVP 3
WARSZAWA

D PONIEDZIAŁKU 29 WRZEŚNIA TRAMWAJE PONOWNIE BĘDĄ



KURIER
MAZOWIECKI

18:44

TVP 3
WARSZAWA

MAREK KARCZEWSKI

TAJĄ JEDNAK NIECZYNNE ■ WARSZAWA: OD PONIEDZIAŁK



Kadry z Kuriera Mazowieckiego (28.09.2025 r.)

Wprawdzie pytań Pani Moniki Szyperskiej i odpowiedzi Pana Marka Karczewskiego było dużo, dużo więcej...

ale cóż, taka jest telewizja. □ Czas antenowy sporo kosztuje.

Zwrócę uwagę na jedno wypowiedziane (świadomie) zdanie w materiale wideo. „...można zepsuć rower...”. Czyż to nie jest najważniejsze?

Zapraszamy po króciutki materiał filmowy.

ps. Jak każdy dobry film, i nasz musi być z przymrużeniem oka. □

[Pełen materiał można zobaczyć na stronach TVP3 - tu ->](#)

Zatem, ponad 20 milionów będą mogli również spożytkować mieszkańcy gminy Rzekuń i samego Czarnowca.

Zachęcamy do wsiadania na dwa kółka przez cały rok.

Marek Karczewski, 28.09.2025 r.

Uważajcie na ten zakup!

Category: KOMUNIKATY,NEWS
written by Marek | 16 czerwca 2026



Uważajcie na ten zakup!

W sprzedaży jest wiele hulajnóg:

- Hulajnogi napędzane ludzką siłą mięśni
- Hulajnogi elektryczne
- Hulajnogi z siodełkiem...







Jakie są różnice pomiędzy tymi urządzeniami wspomagającymi ruch?

Na pierwszy rzut oka i dla osób nieznających zapisów Prawa o Ruchu Drogowym niewielkie. Jednak wśród tych trzech bardzo podobnych urządzeń jest ogromna różnica gdy użytkownicy muszą je stosować według PRAWA!

Pierwszą można jechać wyłącznie **PO LEWEJ STRONIE ULICY/DROGI** gdy nie ma drogi dla pieszych. Można nią jechać chodnikiem. Nie można nią jechać drogą dla rowerów.

Drugą można jechać wyłącznie **PRAWĄ STRONĄ ULICY/DROGI**, nie można jechać po chodniku. Można nią jechać drogą dla rowerów.

Trzecią należy jechać wyłącznie po **DRODZE DLA SAMOCHODÓW** (jezdni) i wyłącznie **PRAWĄ STRONĄ**! Jest to w myśl przepisów MOTOROWER!

Właśnie przed tą trzecią (z siodełkiem) i przed jej zakupem chciałbym przestrzec mieszkańców – potencjalnych użytkowników. Chciałbym ostrzec przed konsekwencjami jej zakupu.

Hulajnogi elektryczne wyposażone w siodełko można kupić w „dobrej cenie”. Niemало jest też tych hulajnóg z siodełkiem o wysokich osiąгах, zdolnych do jazdy z prędkością nawet ponad 40 km/h. Szkopuł w tym, że obecność siodełka, a także ponadstandardowych osiąгów, ma daleko idące konsekwencje!

Taką hulajnogę trzeba zarejestrować, wykupić ubezpieczenie OC i... nie wolno nią jeździć po drogach dla rowerów. To jest MOTOROWER.

- Co mówi PRD?
- Kodeks drogowy definiuje hulajnogę elektryczną jako pojazd bez siodełka
- Hulajnogi elektryczne z siodełkiem trzeba zarejestrować jako motorower, co jednak nie zawsze jest możliwe
- Hulajnogi elektryczne z siodełkiem muszą być ubezpieczone w zakresie OC

Takie pojazdy wprowadzicie reklamowane są jako hulajnogi elektryczne, ale nimi tak naprawdę nie są. Ma to bardzo przykre konsekwencje dla użytkowników tych „hulajnóg”, o czym przekonało się już setki użytkowników podczas policyjnej kontroli drogowej.

Jeśli pojazd oferowany przez sklep jako „hulajnoga” ma świadectwo homologacji pozwalającej zarejestrować go jako motorower, można go zarejestrować, pamiętając jednak o obowiązku wykupienia **polisy OC najpóźniej w dniu rejestracji i przed wprowadzeniem go do ruchu**. Oczywiście, na takim pojeździe należy **umieścić tablicę rejestracyjną**. Takim motorowerem nie można jeździć po drogach dla rowerów, po drogach dla pieszych, ani po pasach ruchu dla rowerów. Słowem: kupujemy motorower elektryczny ze wszystkimi tego konsekwencjami.

Proszę o świadome decyzje i niekupowanie przede wszystkim tych szybkich motorowerów dla dzieci. Może to mieć przykre konsekwencje podczas

kontroli.
(obrazek poglądowy)



Soltys