

PRAKTYCZNA EDUKACJA ROWEROWA W RUCHU DROGOWYM

PORADNIK DLA NAUCZYCIELI I NIE TYLKO



KOMITET
DO SPRAW
POŻYTKU
PUBLICZNEGO



Rządowy Program
Fundusz Inicjatyw
Obywatelskich
na lata 2021-2030
NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM
ROZWOJU SPOŁECZYSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU
FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030



FUNDACJA MOBILNOŚCI AKTYWNEJ

Ul. Kołłątaja 3/15

20-006 Lublin

www.fundacjamobilnosci.eu

biuro@fundacjamobilnosci.eu

KRS: 0000747364

NIP: 712-337-42-10

REGON: 381194339

Kampania „Edukacja Rowerowa 2.0”

www.edukacjarowerowa.pl

Facebook: Edukacja Rowerowa 2.0

OPRACOWANIE

Aleksander Wiącek, tel. 501-769-396

Michał Wolny, tel. 888-844-666

SKŁAD

Marcin Wachowicz

UZNAWIE AUTYSTWA

Użycie niekomercyjne. Na tych samych warunkach 3.0 Polska

(CC BY-NC-SA 3.0 PL)



ISBN 978-83-978452-0-6

Wydanie 1, Lublin 2025

Poradnik wydano w ramach projektu „Edukacja rowerowa 2.0. Kampania na rzecz poprawy bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym” sfinansowanego ze środków Narodowego Instytutu Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego w ramach Rządowego Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich NOWEFIO na lata 2021–2030



SPINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM
ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU
FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021–2030

Wstęp

Dynamiczny rozwój infrastruktury rowerowej w Polsce, zmiana postrzegania roweru z funkcji rekreacyjnej na komunikacyjną, potrzeba efektywnego przemieszczania się po zakorkowanych miastach, oszczędności na kosztach podróży czy zdrowy i ekologiczny styl życia w istotny sposób wpływają na wzrost liczby rowerzystów na polskich drogach.

Jednocześnie za tym trendem nie nadąża system edukacji rowerowej, od lat oparty na zbyt małej liczbie godzin wychowania komunikacyjnego na technice w klasie 4. szkoły podstawowej, a także na niepotwierdzającej kompetencji do jazdy rowerem w prawdziwym ruchu drogowym karcie rowerowej.

W aktualnym systemie prawnym (jesień 2025 roku) podstawowym dokumentem uprawniającym do kierowania rowerem w wieku 10–18 lat po drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania jest karta rowerowa (dalej: KR). Proces uzyskiwania KR jest jednak pozbawiony najważniejszego elementu – praktycznej nauki jazdy rowerem w ruchu drogowym, która w połączeniu z dobrą infrastrukturą i znajomością zasad ruchu drogowego ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa w jeździe na rowerze.

Zajęcia praktyczne (nauka jazdy w ruchu drogowym) mogą być organizowane dopiero po uzyskaniu przez uczniów KR lub w późniejszym wieku prawa jazdy kat. AM, A1, B1 lub T, w oparciu o ogólne przepisy ruchu drogowego dotyczące kierujących rowerami na drogach publicznych, w strefach ruchu i strefach zamieszkania. Wyjątkiem od tej reguły są drogi wewnętrzne, na których przepisy ruchu drogowego obowiązują w ograniczonym zakresie i np. posiadanie KR nie jest konieczne.

Niniejszy poradnik ma na celu przedstawienie problematyki oraz możliwości organizacji zajęć praktycznych w ruchu drogowym przede wszystkim dla uczniów szkół podstawowych jako dodatkowych zajęć szkolnych. Stanowią one ważny element zwiększający kompetencje dzieci do jazdy rowerem po drogach, poprawiają ich bezpieczeństwo oraz uczulają na potencjalne zagrożenia skutkujące kolizją lub wypadkiem.

W poradniku zostały zebrane obowiązujące przepisy Ustawy prawo o ruchu drogowym (dalej: UPORD), kierujących pojazdami (dalej: UoKP), karty rowerowej (dalej: KR), podstawy programowej, znaków drogowych i innych z tym związanych, a przede wszystkim własne doświadczenia w zakresie prowadzenia zajęć praktycznych w ruchu drogowym, które od 2013 roku realizujemy na terenie woj. lubelskiego, ale także i w Polsce.

Aleksander Wiącek

Michał Wolny

Zespół kampanii „Edukacja Rowerowa 2.0”

Dziecko na rowerze w ruchu drogowym

Skonstruowany wiele lat temu system prawny dotyczący dzieci poruszających się na rowerze jest nielogiczny i wykluczający, a przede wszystkim w większości przypadków uniemożliwia legalną naukę bezpiecznej jazdy rowerem od najmłodszych lat.

Pierwszym etapem nauki jazdy jest zwykle rower biegowy, różniący się od typowego roweru np. brakiem pedałów, obowiązkowego wyposażenia, często także hamulców. Jest to więc urządzenie łączące w sobie cechy roweru oraz urządzenia wspomagającego ruch. Z kolei dzieci przewożone w fotelikach na rowerze, w przyczepkach oraz w rowerach towarowych nie są przedmiotem naszego zainteresowania, gdyż ich jazda jest całkowicie zależna od innej osoby, która kieruje rowerem.

W wieku 4–6 lat większość dzieci z powodzeniem przechodzi krótki etap nauki jazdy już na zwykłym rowerze, z zastrzeżeniem, że dotyczy to umiejętności koordynacyjnych, czyli utrzymania równowagi, ruszania, hamowania, skręcania. Nie jest to więc umiejętność jazdy w ruchu drogowym, której dotyczy niniejszy poradnik.

Zgodnie z art. 43. ust. 1. UPoRD 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.

Zgodnie z art. 2. pkt 18. UPoRD za pieszego uważa się m.in. dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej.

Zgodnie z art. 8. ust. 1. pkt 10. UoKP wymagany minimalny wiek do kierowania rowerem wynosi 10 lat.

Dwa ostatnie podane wyżej przepisy różnych ustaw są wprost ze sobą sprzeczne, a połączone z wymogiem posiadania uprawnień powyżej 10. roku życia są kluczowym problemem i barierą dla jazdy na rowerze w ogóle oraz edukacji rowerowej w ruchu drogowym.

Wiek dziecka	Status prawny dziecka na drodze podczas jazdy na rowerze
0–7 lat	Piesz – w przypadku opieki osoby dorosłej (obowiązek jak dla pieszego) Nieokreślony – w przypadku braku opieki w strefie zamieszkania (zakaz jazdy) Nieokreślony – w przypadku opieki przez osobę poniżej 18 lat (zakaz jazdy)
7–10 lat	Piesz – w przypadku opieki osoby dorosłej (obowiązek jak dla pieszego) Nieokreślony – w przypadku braku opieki lub opieki przez osobę poniżej 18 lat (zakaz jazdy)
10 lat – do uzyskania KR	Kierujący rowerem (zakaz jazdy – brak uprawnień)
Od uzyskania KR do 18 lat	Kierujący rowerem (pełnia praw do jazdy na rowerze)

Zgodnie więc z podanymi wcześniej przepisami dopiero od dnia uzyskania KR dziecko może poruszać się na rowerze legalnie tak jak każdy kierujący rowerem, czyli ruchem prawostronnym, z wykorzystaniem infrastruktury rowerowej (wcześniej jest pieszym). Powyższe wprost także oznacza, że nauka bezpiecznej jazdy rowerem w ruchu drogowym dla dzieci przed uzyskaniem KR jest w Polsce NIEZGODNA Z PRAWEM.

Wynika to z faktu, że dziecko albo znajduje się w wiekowej luce prawnej, albo też jest traktowane jak pieszy, czyli musi np. korzystać z chodników, a na jezdni bez pobocza poruszać się po jej lewej stronie, co jest skrajnie niebezpiecznym (ale legalnym!) zachowaniem.



Rowerem z dzieckiem po lewej stronie jezdni – legalnie, niebezpiecznie



Rowerem z dzieckiem po prawej stronie jezdni – nielegalnie, bezpiecznie

Rower w systemie edukacji szkoły podstawowej

Edukację rowerową w szkole podstawowej można podzielić na dwa etapy, tj. dla klas 1–3 (edukacja wczesnoszkolna) oraz klas 4–6 (nauczanie techniki – wychowanie komunikacyjne), których szczegóły ujęte są w rozporządzeniu dot. podstawy programowej.

W przypadku klas 1–3 dla lekcji WF uczeń respektuje [...] przepisy ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, rowerzystów, rolkarzy, biegaczy i innych osób, których poruszanie się w miejscu publicznym może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa oraz jeździ na dostępnym sprzęcie sportowym, np. hulajnodze, rolkach, rowerze [...].

Nowelizacja podstawy programowej w 2023 roku przyniosła fundamentalne zmiany opisu nauczania przedmiotu technika dla klas 4–6, w tym wychowania komunikacyjnego. Od strony merytorycznej, czyli tego, co uczniowie powinni wiedzieć na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego i jazdy na rowerze, jest to zdecydowana zmiana na lepsze wobec poprzednich zapisów. Jednocześnie w dalszym ciągu brakuje tam fundamentu – wskazania potrzeby nauki praktycznej umiejętności jazdy w ruchu drogowym, a nie jedynie sugestii, jak np.: *Uczniowie mogą pogłębiać wiedzę i doskonalić swoje umiejętności w zakresie uczestnictwa w ruchu drogowym także podczas różnych form aktywności (np. na wycieczkach, rajdach).*

Liczba godzin wychowania komunikacyjnego (około 12 lekcji), realizowanego głównie w klasie 4., jest zdecydowanie za mała, by nauczyciel był w stanie przerobić wszystkie aspekty dotyczące ruchu drogowego w ogóle, w tym także ruchu rowerowego.

Problem karty rowerowej i egzaminu na kartę rowerową

Dokumentami, które regulują kwestie związane z uprawnieniami do kierowania rowerem, w tym kartą rowerową, są *Ustawa o kierujących pojazdami* oraz *Rozporządzenie w sprawie uzyskiwania karty rowerowej*. Poza wyjątkowymi sytuacjami należy przyjąć, że co do zasady większość uczniów uzyskuje KR w ramach szkoły podstawowej, po pozytywnym zdaniu egzaminu teoretycznego (testu) oraz egzaminu praktycznego.

WZÓR

KARTA ROWEROWA	
1. Nazwisko	7. Zmiana adresu zamieszkania: kod
2. Imię	miejsce:
3. Data ur.	ul.
4. Adres zamieszkania: kod	nr budynku nr lokalu
miejsce:	
ul.	
nr budynku nr lokalu	
Miejsce na fotografię 45 mm x 35 mm (podpis posiadacza)	(podpis i pieczęć dyrektora lub kierownika podmiotu wydającego kartę rowerową)
5. Data wydania r.	
6. Nazwa podmiotu wydającego kartę rowerową (podpis i pieczęć dyrektora lub kierownika podmiotu wydającego kartę rowerową)	8. Miejsce na adnotacje

Seria A Nr 00000001

Fundamentalną wadą tych przepisów jest jednak to, że egzamin w części praktycznej odbywa się na sali gimnastycznej, placu manewrowym lub miejscach ruchu. Równocześnie wynik części praktycznej egzaminu dla uczniów szkoły podstawowej uznaje się za pozytywny, jeżeli osoba zdająca egzamin prawidłowo wykonała co najmniej 90% manewrów i nie stwarza zagrożenia dla ruchu drogowego. **Należy więc zadać kluczowe pytanie – w jaki sposób egzamin**

min w obecnej formie ma weryfikować, czy uczeń nie stwarza zagrożenia dla ruchu drogowego, skoro w miejscu egzaminu brak jest innych uczestników ruchu drogowego, tempo jazdy jest minimalne, a pokonywane odległości na granicy utrzymania równowagi na rowerze?

Egzamin na KR można więc porównać do hipotetycznego egzaminu na kartę pływacką, który odbywałby się w wannie bez wody.

Od dnia, w którym uczeń otrzyma KR, jest on zobowiązany do poruszania się po drogach zgodnie z przepisami UPORD oraz innych przepisów dotyczących kierujących rowerem. System i dorośli oczekują od dziecka, że będąc pełnoprawnym uczestnikiem ruchu, będzie zachowywało się na drodze w odpowiedzialny sposób, poruszało zgodnie z przepisami, przestrzegało znaków drogowych, a to wszystko w sytuacji, gdy:

- 1) do 10 lat dziecko jeździło pod opieką dorosłego i musiało poruszać się po chodnikach, a jeździć po lewej stronie;
- 2) od 10 lat do dnia uzyskania KR miało zakaz poruszania się rowerem po drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania.

Jedynym wyjątkiem jest oczywiście wykorzystanie do nauki jazdy rowerem w ruchu prawostronnym dróg wewnętrznych niebędących strefą ruchu lub strefą zamieszkania, natomiast układ tych dróg jest w skali kraju zupełnie przypadkowy. Dojazd do takiej drogi co do zasady będzie musiał odbywać się więc po drodze publicznej, na której uczeń będzie traktowany albo jako pieszy (do 10. urodzin), albo nie będzie miał uprawnień (po ukończeniu 10 lat, a przed uzyskaniem KR).

Zajęcia w ruchu drogowym dla uczniów – dlaczego warto

Znane powiedzenie mówi, że praktyka czyni mistrza. Nie inaczej jest w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym jazdy na rowerze. W polskim systemie szkolnym uczeń po zdaniu egzaminu na KR jest pozostawiony sam sobie, gdyż w kolejnych latach elementów dotyczących jazdy na rowerze praktycznie już nie ma. Wyjątkiem są tu uczniowie biorący udział w turniejach bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale dotyczy to jedynie znajomości przepisów – wszystkie turnieje organizowane są w scenariuszu podobnym do egzaminu na KR i nie obejmują jazdy rowerem w prawdziwym ruchu drogowym.

Uzyskanie KR umożliwia więc legalną jazdę rowerem po drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania, ale także i organizowanie dla uczniów zajęć praktycznych na ulicach w oparciu o ogólne przepisy UPORD. Jest to znakomite narzędzie edukacyjne, zdecydowanie wykraczające poza typowe formy przyjęte w podstawie programowej i lekcjach techniki w klasie 4. Uczestnictwo w prawdziwym ruchu drogowym podczas zajęć to z jednej strony wyzwanie dla uczniów, ale przede wszystkim rozwijanie umiejętności jazdy, oceny sytuacji i zagrożeń, zwiększanie pewności siebie.

Jazda na rowerze to także porcja ruchu, a w sytuacji coraz gorszej kondycji fizycznej dzieci, problemu otyłości, zatłoczenia dróg i chaosu pod szkołami nauczanie zasad bezpiecznej jazdy i przekonanie do tej formy codziennego transportu pozytywnie wpływa na wiele aspektów życia.

Zajęcia praktyczne w ruchu drogowym nie muszą dotyczyć wyłącznie kwestii bezpieczeństwa, to także znakomita okazja do budowania więzi w grupie rówieśników. Można je połączyć np. z wycieczką terenową do lasu, tak by przejechać dużo więcej kilometrów, a na końcu zrobić ognisko.

Każdy dodatkowy kilometr przejechany na rowerze, zarówno podczas zajęć praktycznych, jak i wycieczki rowerowej, to mały krok do budowania bezpieczeństwa uczniów na drodze. Ważne tylko, by podczas tych jazd utrwalali dobre i bezpieczne nawyki, nabyte wcześniej od swojego nauczyciela, trenera lub instruktora.



Uwarunkowania formalno-prawne zajęć praktycznych w ruchu drogowym

Wyjście z uczniami na rowerowe zajęcia praktyczne poza teren szkoły odbywa się na takich samych zasadach jak każda inna wycieczka, wyjście do kina itp., tj. po uzyskaniu zgody rodziców lub opiekunów w oparciu o kartę wyjścia ze szkoły. Ponieważ jednak zajęcia te odbywają się na rowerach, a ich celem jest nabywanie umiejętności bezpiecznej jazdy rowerem w ruchu drogowym, dobrą praktyką jest przekazanie rodzicom dodatkowych informacji o charakterze zajęcia lub stworzenie szkolnego regulaminu.



Drugim formalnym wymaganiem udziału w zajęciach jest posiadanie przez uczniów KR lub prawa jazdy kat. AM, A1, B1 lub T, uprawniających ich do poruszania się rowerem po drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami nie ma żadnych formalnych wymagań co do osób prowadzących zajęcia w ruchu drogowym z uczniami szkół podstawowych. Dotychczasowa praktyka pokazuje, że prowadzą je przede wszystkim aktywni rowerzyści skupieni w lokalnych organizacjach rowerowych działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

Bazując na własnych doświadczeniach, osoba prowadząca zajęcia (nauczyciel, ale także rodzic) musi przede wszystkim:

- 1) być aktywnym rowerzystą, mającym dobre umiejętności jazdy rowerem i odpowiednie przygotowanie kondycyjne;
- 2) mieć przekrojową wiedzę z zakresu przepisów ruchu drogowego, oznakowania dróg oraz zasad bezpieczeństwa na drodze;
- 3) mieć „oczy dookoła głowy” i nieustannie kontrolować sytuację w grupie oraz na drodze, zwłaszcza podczas ćwiczeń indywidualnych;
- 4) umieć natychmiast zareagować w sytuacji zagrożenia dla bezpieczeństwa uczniów na drodze;
- 5) mieć podstawową wiedzę z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Umiejętności te w części pokrywają się z wymaganiami dla kwalifikacji rynkowej pt. *Edukowanie dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego*, włączonej w 2023 roku

do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji z inicjatywy Instytutu Transportu Samochodowego. W realizacji zajęć z pewnością przyda się także wiedza, którą można zdobyć podczas kursów na Instruktora Turystyki Rowerowej.

Zgodnie z UPoRD brak jest obowiązku jazdy w kasku, natomiast trwające prace nad zmianą ustawy prawdopodobnie nałożą ten obowiązek od 2026 roku. Niezależnie od obowiązku prawnego warto, by uczniowie mieli podczas jazdy kask na głowie.

Ponieważ w obecnych scenariuszach opiekę na zajęciach stanowią co najmniej jeden trener oraz jeden nauczyciel, przy organizacji zajęć bezpośrednio przez szkoły niezbędna jest obecność co najmniej dwóch nauczycieli lub np. nauczyciela i chętnego rodzica.

Istotnym problemem prawnym jest natomiast brak formalnych możliwości co do wydawania poleceń i sygnałów innym uczestnikom ruchu przez osobę prowadzącą zajęcia w oparciu o *Rozporządzenie w sprawie kierowania ruchem*. Sytuacje takie występują na zajęciach praktycznych w ruchu drogowym i dotyczą zwykle zabezpieczenia wyjazdu grupy z drogi podporządkowanej. Dla porównania – od 2018 roku rozporządzenie dopuszcza możliwość kierowania ruchem przez osoby odpowiedzialne za utrzymanie porządku podczas przejazdu pielgrzymki rowerowej, jeżeli jest to niezbędne dla zapewnienia jej bezpiecznego przejazdu. Podobny zapis powinien więc w przyszłości objąć także osoby prowadzące zajęcia praktyczne z uczniami w ruchu drogowym.

Planowanie trasy

W zależności od wielkości grupy, liczby opiekunów, dostępnego czasu i umiejętności uczniów możliwe jest planowanie trasy zajęć o różnych stopniach trudności i długości. Trzeba jednak podkreślić, że nawet najprostszy wyjazd na 1–2 skrzyżowania przy szkole i zrobienie tam serii ćwiczeń zawsze będzie stanowić dużą wartość dodaną dla umiejętności uczniów. Stosowanie metody małych kroków to także najlepsza metoda dla nauczycieli, by zdobywać doświadczenie w prowadzeniu zajęć i z upływem czasu zwiększać poziom ich trudności.

Przejazd zorganizowanej grupy po istniejącej infrastrukturze rowerowej (gł. drogi dla rowerów) lub ulicach o małym natężeniu ruchu nie stanowi większego problemu. W pierwszej kolejności należy jednak unikać jazdy po ruchliwych drogach z dużym natężeniem ruchu, udziałem pojazdów ciężarowych lub mających wiele pasów ruchu.

Największą trudność sprawiają odcinki, gdzie grupa musi wyjechać w lewo z dróg podporządkowanych lub pokonać po jezdni skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną – na krótkich fazach światła zielonego istnieje ryzyko, że tył grupy zostanie na skrzyżowaniu.

Częstym dylematem przy planowaniu jest decyzja, czy jechać z grupą do oddalonych od szkoły rozwiązań w infrastrukturze, np. ulic z kontraruchem rowerowym. Jeżeli czas zajęć nie jest bardzo ograniczony i w dalszym ciągu wystarczy go na zrobienie co najmniej kilku serii ćwiczeń na skrzyżowaniach, wtedy warto pojechać dalej i wzbogacić tym program.

Przygotowanie grupy do jazdy

Po dopełnieniu spraw formalnych związanych z realizacją zajęć (karta wyjścia, zgody rodziców, KR) przed wyjazdem na ulice niezbędne jest upewnienie się, że wszyscy uczniowie posiadają ogólną umiejętność jazdy na rowerze i rowery umożliwiające bezpieczną jazdę, tj. sprawne technicznie i dopasowane do ich wzrostu. Jeżeli uczniowie uzyskali KR w swojej szkole, to nauczyciele zwykle mają wiedzę, czy któryś z nich ma realne problemy z koordynacją ruchową i dla bezpieczeństwa swojego i grupy nie powinien uczestniczyć w zajęciach.

Nieco gorzej wygląda sytuacja ze stanem technicznym rowerów. Problem dotyczy zwłaszcza starszych rowerów oraz takich, które nie są regularnie używane. Ponieważ przy większej grupie rzetelne sprawdzenie i ewentualna naprawa rowerów wymagają sporo czasu, ważne jest, by to rodzice zadbali o ich stan, a w razie potrzeby dokonali napraw lub udali się do profesjonalnego serwisu.

Do najważniejszych elementów wpływających na bezpieczeństwo podczas zajęć, a wynikających ze stanu technicznego roweru należą:

- 1) hamulce (co najmniej jeden sprawny, najlepiej oba, przy czym przedni nie powinien działać zbyt mocno);
- 2) układ napędowy (czyłańcuch nie spada, czy się nie klinuje, czy da się zmieniać przerzutki);
- 3) stan pozostałych elementów roweru, w tym ich odpowiednie mocowanie (brak luzów i ruszających się części), napompowane koła;
- 4) odpowiednia wysokość siodełka i wielkość roweru dopasowana do wzrostu.

Ponieważ zajęcia w ruchu drogowym odbywają się co do zasady w porze dziennej przy dobrym oświetleniu, nie ma wtedy obowiązku używania zamontowanego na rowerze pozycyjnego oświetlenia przedniego i tylnego. Wyjątkiem są sytuacje, gdy zajęcia odbywają się jesienią i wczesną wiosną, gdy dzień jest krótszy lub przy gorszej pogodzie (zamglenie, mgławka etc.) – wtedy uczniowie powinni mieć oświetlenie i mieć je włączone.

Jeżeli szkoła ma na swoim wyposażeniu kamizelki odblaskowe, zdecydowanie zalecane jest rozdanie ich uczniom na czas realizacji zajęć. Wzorując się na holenderskim systemie edukacji rowerowej, podczas zajęć praktycznych jako instruktorzy (wraz z nauczycielami) zakładamy żółte kamizelki z napisem INSTRUKTOR. Uczniowie zakładają kamizelki w kolorze pomarańczowym, które dodatkowo mają także swoje numery. Podczas zwykłych zajęć praktycznych numery nie mają znaczenia, natomiast znakomicie sprawdzają się podczas egzaminów w ruchu drogowym, o których mowa na końcu poradnika.

Wyjeżdżając w teren z grupą, nauczyciel-instruktor powinien być również wyposażony w apteczkę pierwszej pomocy.



UWAGA! Jeżeli jakiś uczeń zaczyna świadomie stwarzać swoim zachowaniem zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz samej grupy, należy go natychmiast wykluczyć z zajęć.

Ćwiczenia przed wyjazdem na ulicę

Pierwszym etapem zajęć praktycznych są ćwiczenia koordynacyjne jeszcze przed wyjazdem na ulicę. Mają one na celu skupienie się na kluczowych i bardzo ważnych elementach jazdy w ruchu drogowym, które wprost decydują o bezpieczeństwie uczniów.

Ćwiczenie poprawnej pozycji do ruszania

– uczniowie ruszają i po przejechaniu 10–20 m zatrzymują się.

W rowerze gotowym do jazdy (po każdym zatrzymaniu) układ nogi-korby powinien być następujący – jedna noga na ziemi jako trzeci punkt podparcia, druga noga na pedale z korbą pod kątem ok. 60 stopni ustawioną do przodu i w górę. Układ ten daje największą siłę nacisku i zapewnia największą stabilność. Drugim ważnym czynnikiem są przerzutki – zbyt ciężki bieg utrudnia ruszanie, a przy zatrzymaniu się na podjeździe wręcz może spowodować zerwanie łańcucha. Uczniów należy uczulić, że nie wolno robić zatrzymań na drodze z obiema nogami w powietrzu (puszczenie pedałów) lub ruszać z korbami ustawionymi pionowo. Jeżeli po zatrzymaniu się uczeń ma źle ustawione korby i nogi, powinien je skorygować do dobrej pozycji i dopiero po tym ruszyć.



Poprawne ułożenie korb do jazdy

Ćwiczenie hamowania – uczniowie rozpedzają się i na sygnał hamują.

Poza samą koniecznością posiadania sprawnych hamulców, bardzo ważna jest technika hamowania. Efektywne hamowanie rowerem odbywa się z wykorzystaniem obu hamulców na raz, ale większość siły tarcia powinna pochodzić z hamulca tylnego. Hamowanie tylko przednim hamulcem zawsze niesie ze sobą dwa ryzyka: zablokowanie koła i upadek lotem przez kierownicę (sucha nawierzchnia, większa prędkość) lub zablokowanie koła i poślizg boczny (śliska nawierzchnia, nawet na małej prędkości – w deszczu lub na śniegu). Droga hamowania roweru powinna być maksymalnie krótka i bezpieczna, jeżeli siła hamowania w rowerze jest za słaba, należy w miarę możliwości wyregulować hamulce lub dociągnąć linki.



Próba hamowania



Ćwiczenie sygnalizacji manewru skrętu

bilność i kontrolować hamulce. Sygnalizować trzeba także omijanie zaparkowanego na drodze pojazdu, zmianę pasa ruchu, zjazd na środek pasa ruchu.

Uwaga – uczniowie powinni wiedzieć, że w pewnych wyjątkowych sytuacjach wystawianie ręki może zwiększać ryzyko wypadku i bezpieczniej tego nie robić. Dotyczy to zwłaszcza jazdy po śliskiej drodze lub np. jazdy z góry i konieczności skrętu w prawo. Prawa ręka w powietrzu i hamowanie lewą ręką (czyli przednim hamulcem) to bardzo niebezpieczna kombinacja.

Obracanie głowy – jazda na długości 20–30 m i naprzemienne obracanie głowy za siebie z zachowaniem prostego toru jazdy.



Ćwiczenie obracania głowy

Sygnalizacja skrętu – jazda na długości 20–30 m i naprzemienne wystawianie prawej i lewej ręki z zachowaniem prostego toru jazdy.

Uczniowie na polskich drogach, jeżeli już wystawiają rękę, mają tendencję do zbyt długiego trzymania jej w powietrzu i wykonywania tak nawet całego manewru skrętu. Jest to zachowanie zdecydowanie zagrażające bezpieczeństwu na drodze, sprzyjające upadkowi ze względu na zły stan drogi, podmuchy wiatru, obecność samochodów etc. Uczniowie muszą wiedzieć, że rękę podczas jazdy rowerem wystawiamy, by zasygnalizować zamiar skrętu, czyli jeszcze przed samym manewrem – podczas samego skrętu obie ręce zawsze muszą być na kierownicy, by utrzymać sta-

Podczas wielu manewrów niezbędna jest ocena sytuacji na drodze za rowerzystą. Jeżeli rower nie ma lusterek, trzeba to zrobić poprzez obrócenie głowy za siebie, by upewnić się co do obecności innych pojazdów, odległości od roweru czy też gabarytu (osobowy, ciężarowy, inny rower). Jazda na słuch jest zdecydowanie niezalecana ze względu na coraz bardziej powszechne na drodze pojazdy elektryczne i hybrydowe. Uczniowie powinni potrafić spojrzeć się za siebie na ułamek sekundy i jednocześnie zachować prosty tor jazdy.

Brak koordynacji pomiędzy utrzymaniem prostego toru jazdy a sygnalizowaniem ręką lub obracaniem głowy za siebie stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ucznia na drodze.

Jazda w grupie

Zgodnie z UPoRD maksymalna liczba rowerzystów poruszająca się w kolumnie może liczyć do 15 osób. Optymalna wielkość grupy podczas zajęć to około 10 uczniów, co pozwala na względnie sprawne poruszanie się, omawianie poszczególnych zagadnień i przeprowadzanie ćwiczeń. Jednocześnie im większa grupa rowerzystów, tym trudniej jest się zatrzymać bez utrudniania ruchu drogowego.



Jazda w grupie po jezdni

Tempo jazdy musi być dostosowane do uczniów, którzy jadą najwolniej, gdyż rozerwanie grupy prowadzi do niepożądanych zachowań ze strony innych kierujących, którzy mogą wtedy wjechać pomiędzy uczniami. Dlatego też osoba prowadząca grupę musi co pewien czas kontrolować, co dzieje się z tyłu i reagować, także gdy wystąpi np. nieprzewidziane zatrzymanie się części uczniów.

Każda jazda w grupie, zwłaszcza dzieci w wieku szkoły podstawowej, niesie ze sobą pewne zagrożenia, które powinny zostać omówione jeszcze przed wyjazdem na ulice:

- 1) uczniowie powinni jechać jeden za drugim, w bezpiecznych odstępach, tak by nie dochodziło do rozerwania się kolumny na mniejsze grupy, ale i najechania na poprzedzający rower;
- 2) uwaga powinna być skupiona wyłącznie na zajęciach, obserwacji otoczenia drogi i słuchaniu poleceń prowadzących (z czym jest często problem);
- 3) korzystanie z telefonów jest zabronione, także podczas postojów – ewentualne zdjęcia/filmy robią wyłącznie opiekunowie;
- 4) każdy uczeń w kolumnie w danym momencie powinien poruszać się po infrastrukturze wskazanej przez prowadzącego. Jeżeli grupa jedzie po jezdni, nie mogą oni np. wjeżdżać na chodnik;
- 5) szczególnie należy zwrócić uwagę na grupę, w której znajdują się uczniowie korzystający z pump-trucków i innych podobnych miejsc, dysponujący rowerami z pełnym zawieszeniem lub z obniżonym siodełkiem. Są oni zwykle najbardziej aktywni ruchowo, co powoduje rozproszenie koncentracji grupy;
- 6) osoba prowadząca grupę przed każdym zatrzymaniem powinna werbalnie dać znać uczniom jadącym za nią, że będzie zwalniać. Informacja ta powinna również dotyczyć manewrów skrętów – samo wystawienie ręki nie wystarczy.

Zatrzymania na trasie

Najprostszym elementem edukacji rowerowej w terenie jest zatrzymanie się w wyznaczonym miejscu i omawianie sytuacji na drodze od strony przepisów ruchu drogowego, oznakowania, zasad bezpieczeństwa lub innych, które uznane będą za ważne.

Poruszając się po drodze dla rowerów lub drodze dla pieszych i rowerów, w sytuacji zatrzymania się należy zawsze pozostawić wolne miejsce na przejazd lub przejście. Grupa może zatrzymać się zarówno na drodze dla rowerów, jak i na drodze dla pieszych (chodniku) i najlepiej, jeżeli zrobi to po prawej stronie do własnego kierunku jazdy. Uczniowie powinni zawsze zjechać się maksymalnie blisko siebie i jeżeli to tylko możliwe, stanąć co najmniej parami – takie ustawienie znacznie skraca długość grupy i ułatwia komunikację werbalną.



Zatrzymanie na jezdni i omawianie sytuacji na drodze

Zatrzymanie się i postój bezpośrednio na jezdni również jest możliwy, o ile nie zabraniają tego przepisy ogólne ruchu drogowego lub znaki drogowe, a także sama droga nie jest ruchliwa. W zależności od potrzeby można stanąć po prostu na ulicy, pomiędzy zaparkowanymi samochodami lub wykorzystać do tego zjazd.

Przy mniejszej grupie omawianie sytuacji na drodze nie jest szczególnie trudne. Problemem jest jednak postój przy bardzo ruchliwych drogach, zwłaszcza z udziałem pojazdów ciężarowych, a także w wietrzne dni. Wtedy nawet donośny głos prowadzącego może ginąć wśród ogólnego hałasu i utrudniać odbiór informacji przez uczniów. Szczególne znaczenie ma to w momencie omawiania zasad ćwiczeń indywidualnych, gdzie uczniowie muszą uzyskać pełnię informacji o manewrach, gdyż ma to bezpośredni wpływ na ich bezpieczeństwo. Rozwiązaniem, które znakomicie ułatwia komunikację z grupą na drogach, jest bezprzewodowy wzmacniacz głosu, stosowany np. przez przewodników turystycznych.

Dla zapewnienia odpowiedniej aktywności grupy i interakcji z uczniami warto podczas postojów zadawać im konkretne pytania związane z ruchem drogowym, ale także dać im możliwość zapytania o rzeczy, które chcieliby wiedzieć.

Po zakończeniu omawiania sytuacji grupa po postoju włącza się do ruchu, więc i ustępuje pierwszeństwa innym na drodze. Wymaga to zachowania szczególnej ostrożności i uczulenia uczniów, by za każdym razem rozejrzeli się przed ruszeniem.

Po zakończeniu omawiania sytuacji grupa po postoju włącza się do ruchu, więc i ustępuje pierwszeństwa innym na drodze. Wymaga to zachowania szczególnej ostrożności i uczulenia uczniów, by za każdym razem rozejrzeli się przed ruszeniem.

W pewnych sytuacjach, gdy grupa nie jest w stanie zmieścić się na drodze, warto zostawić rowery w bezpiecznym miejscu i podejść pieszo np. na skrzyżowanie, by obserwować zachowanie uczestników na drodze, omówić oznakowanie lub pokazać poprawność ćwiczenia, które grupa będzie następnie wykonywała.

Znaki i sygnały drogowe

Na polskich drogach znajduje się wiele znaków drogowych, ale znaczna ich część nie ma związku z ruchem rowerowym i bezpieczną jazdą na rowerze. Większym problemem jest brak w okolicach szkół oznakowania i rozwiązań w infrastrukturze, które każdy uczeń powinien znać i rozumieć. Dotyczy to zwłaszcza uczniów ze szkół wiejskich, dla których w starszym wieku pewne rozwiązania w organizacji ruchu drogowego w dużych miastach mogą być i są poważnym wyzwaniem, jeżeli tylko zechcą tam korzystać z rowerów.

Omawiając oznakowanie dróg, należy skupić się na najważniejszych elementach, do których należą:

- 1) znaki ustalające pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach: D-1 „droga z pierwszeństwem”, A-7 „ustąp pierwszeństwa”, B-20 „STOP” – w tym z tabliczką podznakową T-6 lub A-5 „skrzyżowanie równorzędne”;
- 2) znaki ustalające zasady ruchu na rondach i skrzyżowaniach z ruchem okrężnym: A-7 „ustąp pierwszeństwa” z C-12 „ruch okrężny”;
- 3) Znaki dotyczące dróg jednokierunkowych: B-2 „zakaz wjazdu” i D-3 „droga jednokierunkowa”, także z tabliczką „Nie dotyczy rowerów” – kontraruch i kontrapasy rowerowe;
- 4) Znaki oznaczające początek lub koniec obszarów: D-40/D-41 „strefa zamieszkania”, D-46/D-47 „droga wewnętrzna” i D-52/D-53 „strefa ruchu”;
- 5) Znak D-6 „przejście dla pieszych”;
- 6) Znaki infrastruktury rowerowej: C-13 „droga dla rowerów”, C-13|16 „droga dla rowerów obok drogi dla pieszych”, C-13/16 „droga dla pieszych i rowerów” i C-13a „koniec drogi dla rowerów”.



Omówienie zasad ruchu na skrzyżowaniu z łamanym pierwszeństwem



Omówienie zasad ruchu na skrzyżowaniu równorzędnym

Przepisy ogólne ruchu drogowego



Zachowanie szczególnej ostrożności i rozglądanie się to bardzo ważny element ćwiczenia manewru włączania się do ruchu

Z uwagi na dużą liczbę przepisów ruchu drogowego nie jest możliwe omówienie wszystkich z nich podczas zajęć praktycznych trwających standardowo trzy godziny lekcyjne. Dlatego też to nauczyciel-instruktor musi decydować, które przepisy zostaną omówione na zajęciach.

Zachowanie szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania

Zdecydowanie najważniejszą lekcją, jaką uczniowie powinni wynieść z zajęć w ruchu drogowym, to zrozumienie znaczenia ciągłej obserwacji otoczenia drogi w czasie jazdy. Obserwując, można przewidywać zagrożenia i im przeciwdziałać, a także zachowywać szczególną ostrożność.

Dlatego też na każdym bez wyjątku ćwiczeniu, skrzyżowaniu, przejeździe dla rowerów czy innym elemencie drogi, gdzie mogą wystąpić przecinania się kierunków ruchu, uczniowie muszą uczyć się rozglądania w każdą stronę, nawet jeżeli wydaje się to niepotrzebne, bo *przecież mam pierwszeństwo albo skręcam w prawo, więc popatrzę tylko w lewo*. Zajęcia praktyczne to nie tylko nauka umiejętności, jak nie spowodować zagrożenia – to także nauka, jak przeciwdziałać zagrożeniom powodowanym przez kierowców. Nawet noszenie kamizelek odblaskowych na zajęciach nie chroni w 100% przed kierowcami wymuszającymi pierwszeństwo na uczniach i instruktorach, dlatego też nie należy przywiązywać się za bardzo do hasła *jestem widoczny – jestem bezpieczny*.



Zawsze jadąc po jezdni, należy zachować bezpieczny odstęp od krawężnika lub zaparkowanych pojazdów, omijać studzienki, piach, kałuże lub ubytki w jezdni

Ćwiczenia indywidualne

Najwięcej wiedzy oraz niezbędnych umiejętności uczniowie nabywają, wykonując ćwiczenia indywidualne, podczas których nie mogą „schować się” w grupie. Podczas standardowych zajęć trwających 3×45 min grupa jest w stanie wykonać do 5–7 ćwiczeń na różnego typu drogach, skrzyżowaniach lub infrastrukturze rowerowej.

W pierwszych latach praktycznej edukacji rowerowej ćwiczenia indywidualne polegały na pojedynczym pokonywaniu np. skrzyżowania, gdzie uczniowie ruszali z punktu startu, wykonywali manewr, a następnie kończyli go w punkcie mety. Taki tryb sprawia jednak, że większość uczniów stoi i czeka, a ćwiczenie wykonują maksymalnie 1–2 osoby. Przy większej grupie powoduje to zniecierpliwienie i rozproszenie uwagi, co dla niektórych uczniów jest zachętą do popisów na drodze i niekoniecznie bezpiecznych zachowań.

Z tego względu, poza uzasadnionymi przypadkami, warto realizować ćwiczenia indywidualne w trybie ciągłym, tj. takie, które obejmują co najmniej kilka manewrów, w tym zawracanie i powrót do punktu startu. Dobrze dobrany układ manewrów sprawia, że w danym momencie w ruchu może być nawet do 5–7 uczniów, a czas oczekiwania na ćwiczenie ulega znacznemu skróceniu.

W sytuacji, w której w danej chwili na drodze nie ma żadnych samochodów, uczniowie swoją obecnością generują dodatkowy ruch, który sprawia, że warunki są jak najbardziej realne.

Każde ćwiczenie indywidualne musi być szczegółowo omówione przez instruktora, a następnie pokazane podczas przejazdu. Uczniowie w tym czasie powinni widzieć od początku do końca wszystkie elementy manewru, a gdy nie jest to możliwe z miejsca startu – powinni podejść np. na wlot skrzyżowania bez rowerów.



Miejsce startu do ćwiczeń indywidualnych powinno znajdować się w odpowiedniej (20–30 m) odległości od najbliższego skrzyżowania, co zapewnia odpowiednią dynamikę jazdy

Ćwiczenia indywidualne

Nauczyciel-instruktor powinien co do zasady znajdować się w miejscu, gdzie uczniowie wykonują najważniejsze manewry na ćwiczeniach. Ponieważ z grupą powinno jechać co najmniej dwóch opiekunów, mogą bez problemu „obstawić” dwa sąsiednie skrzyżowania. Ważne jest, by nie tylko obserwować sytuację na drodze i reagować na potencjalne zagrożenia, ale także by podpowiadać uczniom, jak poprawnie wykonywać manewry i informować o popełnionych błędach.

Ważnym aspektem ćwiczeń indywidualnych są odpowiednie różnice czasowe pomiędzy kolejnymi uczniami ruszającymi na trasę. Zbyt gęsty ruch powoduje, że uczniowie patrzą się na siebie i popełniają powtarzalne błędy. Dodatkowo – kierowcy widząc kumulację uczniów na drodze, bardzo często zatrzymują się i ich przepuszczają, nawet podczas ćwiczeń wyjazdu z dróg podporządkowanych.

Najlepszym miejscem na ćwiczenia indywidualne są tereny osiedli jedno- lub wielorodzinnych w strefach ograniczonej prędkości do 30 km/h lub strefach zamieszkania bądź mniej ruchliwe drogi o prędkości do 50 km/h. Podstawowym wyznacznikiem decyzji do ćwiczeń jest brak ruchu tranzytowego, w szczególności ruchu pojazdów ciężarowych oraz ulic o dużym natężeniu ruchu pojazdów samochodów osobowych. Drogi lokalne z niskimi prędkościami pojazdów, ale o dużym natężeniu ruchu samochodów osobowych są trudnym miejscem do ćwiczeń, gdyż czas oczekiwania na wyjazd z drogi podporządkowanej znacznie się wydłuża, a uczniowie „znikają” pomiędzy samochodami.

Ćwiczenia indywidualne można również przeprowadzać na drogach o dozwolonej prędkości powyżej 50 km/h, jeżeli ruch pojazdów nie stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa uczniów. Dotyczy to głównie terenów wiejskich, gdzie grupy bardzo często poruszają się po drogach poza obszarem zabudowanym.

Pojedyncze ćwiczenie indywidualne może obejmować wiele elementów, takich jak skręt w prawo, skręt w lewo, jazdę na wprost, zawracanie i in. Przy odpowiednio długim odcinku może w nim jednocześnie brać udział prawie cała grupa uczniów



Przejazd dla rowerów

Z uwagi na znaczną liczbę kolizji i wypadków na przejazdach dla rowerów niezwykle ważne jest, by ćwiczenia na nich znalazły się w programie zajęć praktycznych.

Przejazd dla rowerów jest wyznaczony na przedłużeniu drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, zwykle w formie czerwonego pasa we wnętrzu linii poziomej P-11 lub też w formie łączonej z przejściem dla pieszych. Od strony kierujących samochodami jest on oznakowany znakiem pionowym D-6a lub D-6b.

Co warto przekazać uczniom:

- Przejazd dla rowerów służy do przejeżdżania rowerem, nie do prowadzenia roweru. Sytuacja, w której rowerzyści schodzą z roweru przed przejazdem, wprowadza zamieszanie na drodze;
- Przed wjechaniem na przejazd dla rowerów uczeń powinien uważnie obserwować otoczenie drogi i wszystkie możliwe kierunki, z których mogą nadjechać inne pojazdy;
- W każdej sytuacji, w której uczeń nie będzie pewien, że wjazd na przejazd dla rowerów odbędzie się w sposób bezpieczny, powinien on zwolnić lub zatrzymać się, by uniknąć potencjalnego zagrożenia;
- Przy wjeździe na przejazd wyznaczony przez co najmniej dwa pasy ruchu w jednym kierunku należy zawsze upewnić się, że oba pasy można pokonać w bezpieczny sposób. Zatrzymanie się na jednym z pasów pojazdu o dużych gabarytach częściowo lub całkowicie zasłania pole widzenia rowerzyście. W takiej sytuacji należy powoli „wynurzyć się” zza pierwszego samochodu i ocenić warunki ruchu na drugim pasie ruchu.

UWAGA: Powielane w mediach nieprawdziwe informacje na temat zasad pierwszeństwa na przejazdach dla rowerów przyczyniły się do pogorszenia bezpieczeństwa rowerzystów. Narzekała ta wytworzyła u części kierowców poczucie zwolnienia z prawnego obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejazdu. Dlatego na tym etapie nauki tak ważne jest utrwalenie u uczniów potrzeby rozglądania się przed wjechaniem na przejazd i pewności, że wjazd na niego jest bezpieczny.

Ćwiczenie jazdy po przejeździe dla rowerów powinno być powtórzone co najmniej kilka razy. Jeżeli w ciągu drogi dla rowerów występuje kilka kolejnych przejazdów, uczniowie mogą je pokonywać w jednej turze ćwiczeń, a następnie zawrócić i pojechać w przeciwnym kierunku. Dobrym do ćwiczeń typem skrzyżowań są rondo z wyznaczonymi wokół przejazdami. Wtedy z zachowaniem odstępów od siebie uczniowie mogą wykonywać pętlę i są dobrze widoczni dla opiekunów.



Ćwiczenie na przejeździe dla rowerów

Kontraruch, kontrapasy rowerowe i pasy ruchu dla rowerów



Jazda kontraruchem rowerowym

Wszystkie trzy rozwiązania są zwykle spotykane w większych miastach, dlatego w mniejszych miejscowościach i na wsiach przeprowadzanie na nich ćwiczeń z uczniami często nie jest możliwe.

Pas ruchu dla rowerów to część jezdni przeznaczona do jazdy rowerem w jednym kierunku, zgodnie z zasadami ruchu prawostronnego. Ćwiczenie nie jest skomplikowane, gdyż wystarczy po prostu wypuszczać uczniów na trasę w odstępach czasu, tak by jechali po pasie ruchu dla rowerów, uważając zwłaszcza na parkujące po prawej stronie pojazdy.

Niezwykle ważne jest natomiast ćwiczenie na drogach jednokierunkowych z dopuszczonym ruchem dla rowerów „pod prąd”. W Polsce spotykany jest on w dwóch postaciach – z wyznaczonym pasem ruchu tzw. kontrapasem oraz bez tego pasa, czyli jako kontraruch.

Ćwiczenie na kontraruchu to po prostu jazda po prawej stronie jezdni „pod prąd” za znakiem B-2 „zakaz wjazdu” z tabliczką „Nie dotyczy rowerów”. Główna uwaga uczniów powinna być skupiona na pojazdach jadących z naprzeciwka, parkujących, a zwłaszcza na wlotach skrzyżowań. Jeżeli wloty nie są oznakowane liniami poziomymi, to kierowcy bardzo często dojeżdżają do lewej krawędzi jezdni, fizycznie blokując możliwość wjazdu rowerem „pod prąd”.



Ćwiczenie na kontrapasie to z kolei jazda jak po zwykłym pasie ruchu dla rowerów, tyle że na drodze jednokierunkowej „pod prąd”. Kontrapas zapewnia uczniom więcej przestrzeni do jazdy i jest bardziej widoczny dla kierowców. Jeżeli ćwiczenie obejmuje jazdę w obu kierunkach na takiej drodze, należy pamiętać, że dla podstawowego kierunku ruchu jazda rowerem odbywa się razem z samochodami po prawej stronie drogi, a nie po kontrapasie.

Pas ruchu dla rowerów

Jazda po ulicy na zasadach ogólnych i zawracanie

Jest to podstawowe i najprostsze ćwiczenie, które można przeprowadzić z uczniami. Dla wielu z nich będzie to pierwsza jazda po jezdni, gdyż niektórzy „od zawsze” poruszają się wyłącznie po chodniku. Ruch na drodze nie powinien być intensywny, a parkujące pojazdy będą dodatkowym elementem nauki. Najlepiej wybrać na to ćwiczenie ulicę o spokojnym ruchu na osiedlu domów jednorodzinnych.

Grupa uczniów powinna ustawić się przy krawędzi jezdni lub na zjeździe/parkingu. W każdym przypadku po ruszeniu uczeń będzie włączać się do ruchu – należy się rozejrzeć i ustąpić pierwszeństwa. Jazda po ulicy odbywa się po prawej stronie jezdni, z zachowaniem art. 16. ust. 4. UPOrD, jednak zbyt mała odległość od krawędzi jezdni zawsze stanowi zagrożenie dla rowerzysty.

Rower jest pojazdem wywrotnym, a ryzyko upadku i kolizji rośnie tym bardziej, im gorszy jest stan drogi, pojazdy wyprzedzają rowerzystę zbyt blisko lub też pogoda jest wietrzna.

Wśród potencjalnych zagrożeń, które można omówić z uczniami, a które występują na jezdni i mogą powodować upadek, należy wymienić:

- 1) ubytki w jezdni i ostre krawężniki w nawierzchni;
- 2) koleiny;
- 3) zapadnięte studzienki kanalizacyjne lub też kratki o otworach równoległych do toru ruchu roweru;
- 4) kamienie, piach i inne zanieczyszczenia skupiające się przy krawężniku;
- 5) kałuże – zwłaszcza te, gdzie nie widać powierzchni jezdni.

W każdym przypadku uczeń powinien wybierać taki tor jazdy, by koło roweru poruszało się po drodze wolnej od ww. elementów. Jeżeli nie jest to możliwe, niezbędne jest zwiększenie ostrożności podczas jazdy.

Innym zagrożeniem są parkujące pojazdy, zarówno na jezdni, jak i w zatokach poza jezdnią. Każdy taki pojazd należy omijać rowerem w odległości co najmniej 1 metra, a gdy wymaga to zmiany toru jazdy – dodatkowo obejrzeć się za siebie, by nie doprowadzić do kolizji z pojazdem jadącym z tyłu.

Odległość ta jest ważna, gdyż zapobiega ryzyku uderzenia w nagle otwierające się drzwi pojazdu parkującego równolegle do toru jazdy, ale też uderzeniu przez pojazd wyjeżdżający z miejsca skośnego lub prostopadłego. Gdy uczeń dostrzeże taki pojazd, powinien zachować ostrożność i zawsze zakładać, że kierowca w samochodzie może go nie widzieć.

Zawracanie na zwykłej drodze zawsze należy wykonywać od prawej do lewej strony – im większy promień łuku, tym większa stabilność roweru. Przed zawracaniem zawsze należy obejrzeć się oraz ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z naprzeciwka.



Jazda po ulicy na zasadach ogólnych, oswajanie się z obecnością samochodów

Skręt w prawo z drogi z pierwszeństwem / drogi podporządkowanej

Drugim względnie łatwym ćwiczeniem na ulicy jest skręcanie w prawo. Przy zachowaniu bezpiecznej odległości od krawędzi jezdni uczniowie mają za zadanie zasygnalizować odpowiednio wcześniej wystawieniem prawej ręki swój zamiar, a następnie dojechać do krawędzi drogi poprzecznej.

Jeżeli ćwiczenie skrętu w prawo odbywa się z drogi z pierwszeństwem, to w czasie skrętu wystarczy zwykła obserwacja całego obszaru skrzyżowania, tak by uniknąć ryzyka np. wymuszenia pierwszeństwa przejazdu przez pojazd jadący z naprzeciwka i skręcający w lewo w tę samą drogę.

Dużo więcej uwagi i ostrożności należy zachować, gdy skręt w prawo odbywa się z drogi podporządkowanej. Tam rozróżniamy dwie sytuacje: skręt przy znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa” oraz znaku B-20 „STOP”. Jedyną różnicą polega na tym, że na pierwszym znaku nie ma obowiązku zatrzymania się, a na drugim trzeba to zrobić zawsze – nawet gdy nic nie jedzie. Jeżeli uczniowie czują się mało pewnie, to mogą dla bezpieczeństwa robić zatrzymanie także przy znaku A-7. Linie warunkowego/obowiązkowego zatrzymania się wyznaczają trójkąty (dla znaku A-7) lub linia ciągła (dla znaku STOP). Jeżeli na skrzyżowaniu brak jest oznakowania poziomego, to miejsce zatrzymania wyznacza krawędź jezdni poprzecznej.



Skręt w prawo na skrzyżowaniu z łamanym pierwszeństwem

Najważniejsze w ćwiczeniu skrętu w prawo z drogi podporządkowanej jest nauczanie uczniów, by przy dojeździe do skrzyżowania i na skrzyżowaniu rozglądali się w obie strony. Logika może podpowiadać, że przy skręcie w prawo wystarczy popatrzeć w lewą stronę, natomiast dla bezpieczeństwa przed wjechaniem na drogę z pierwszeństwem obowiązkowo należy popatrzeć w obie strony. Wynika to z faktu, że na skrzyżowaniu może dojść do niezgodnego z prawem wyprzedzania jednego pojazdu przez drugi na drodze z pierwszeństwem lub też kierowca skręcający w lewo z drogi z pierwszeństwem może „ściąć” skrzyżowanie. O występowaniu obu tych zagrożeń należy obowiązkowo poinformować uczniów, by potrafili im przeciwdziałać.

Skręt w lewo z drogi z pierwszeństwem

To ćwiczenie jest bez wątpienia najważniejszym i najtrudniejszym ze wszystkich, jakie uczniowie mogą i powinni wykonywać na zajęciach praktycznych. Wynika to z dwóch przesłanek – większe prędkości na jezdni, gdyż jest to droga z pierwszeństwem, oraz konieczność zjazdu do środka jezdni, mając za sobą oraz przed sobą jadące pojazdy. W statystykach zdarzeń z udziałem rowerzystów manewr skrętu w lewo znajduje się niestety w niechlubnej czołówce, dlatego jest on tak ważnym elementem nauki bezpiecznej jazdy rowerem.

Naukę zasad jazdy najlepiej zacząć na drodze o małym natężeniu ruchu, tak by wyćwiczyć u uczniów poprawną kolejność działań, a będą to:

- 1) ruszenie z miejsca postoju – włączanie się do ruchu i ustąpienie pierwszeństwa;
- 2) jazda po prawej stronie jezdni na zasadach ogólnych;
- 3) obrócenie głowy za siebie – ocena, czy z tyłu jedzie pojazd, jaki to pojazd i jak jest daleko;
- 4) wystawienie lewej ręki na ok. 2 sekundy – sygnalizacja zamiaru skrętu/zjeżdżania do osi jezdni;
- 5) dojechanie prawie do osi jezdni lub linii środkowej wyznaczającej tę oś – w celu zajęcia poprawnej pozycji przy skręcie w lewo z drogi jednojezdniowej dwukierunkowej;
- 6) rozejrzenie się po skrzyżowaniu, ocena sytuacji na drodze, ustąpienie pierwszeństwa pojazdom jadącym z naprzeciwka (jeżeli są na drodze);
- 7) wykonanie manewru skrętu w lewo – szerokim łukiem, do prawej krawędzi jezdni, bez ścinania łuku;
- 8) kontynuowanie jazdy po jezdni na wprost na zasadach ogólnych.

Inna kolejność działań w tym manewrze lub pominięcie któregoś z elementów w każdej sytuacji może powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa na drodze, dlatego tak ważne jest, by powtórzyć je co najmniej kilka razy.



Pierwszym i bardzo ważnym elementem ćwiczenia skrętu w lewo jest obrócenie głowy za siebie i ocena sytuacji na drodze

Skręt w lewo z drogi z pierwszeństwem



Po obejrzeniu się za siebie kolejnym elementem jest sygnalizacja manewru lewą ręką

natężenia ruchu pojazdów uczeń zatrzymujący się przy osi jezdni (by ustąpić pierwszeństwa) będzie znajdować się zbyt blisko jadących z naprzeciwka pojazdów. Dlatego też warto przekazać uczniom, by na węższych drogach nie dojeżdżali do środka jezdni, a ewentualne zatrzymanie się robili np. na środku swojego pasa ruchu. Taka sytuacja będzie w dalszym ciągu czytelna dla kierujących znajdujących się za nimi, a także bezpieczna w razie mijania się z innymi pojazdami.

Część uczniów będąc na środku jezdni, powtarza sygnalizację manewru lewą ręką, natomiast z punktu widzenia bezpieczeństwa najważniejsza jest stabilność roweru i kontrola nad hamulcami (zwłaszcza na mokrej drodze lub mającej pewne pochylenie podłużne). W takiej sytuacji już samo znajdowanie się na środku jezdni jednoznacznie informuje innych uczestników ruchu, że kierujący rowerem będzie wykonywał manewr skrętu w lewo.

Jeżeli ćwiczenie skrętu w lewo jest wykonywane na jezdniach o szerokości poniżej 6 m, nie zawsze wykonanie manewru będzie możliwe ze środka jezdni. W przypadku większego



Po dojechaniu do środka jezdni (lub linii środkowej – jeżeli jest wyznaczona) uczniowie zanim skręcą w lewo, muszą jeszcze ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z naprzeciwka

Skręt w lewo z drogi podporządkowanej

To ćwiczenie od skręcania w lewo z drogi z pierwszeństwem różni się tylko tym, że uczeń musi ustąpić pierwszeństwa przejazdu wszystkim pojazdom na drodze z pierwszeństwem oraz pojazdom na przeciwnieległym podporządkowanym wlocie skrzyżowania (o ile występuje). Mimo iż wymagana jest tu większa cierpliwość od ucznia i wyjazd w lewo często trwa dłużej, jest to mniej stresujący manewr, gdyż prędkości pojazdów na wlotach podporządkowanych są dużo mniejsze niż na drodze z pierwszeństwem.

Ważne jest, by uczniowie przed ćwiczeniem otrzymali jasną wskazówkę – jeżeli nie są pewni, czy wjazd na skrzyżowanie jest bezpieczny, mogą czekać do skutku. Powyższe wynika z faktu, że dzieci mają gorszą niż dorośli ocenę prędkości pojazdów na drodze i nie powinny być w żaden sposób popędzane do wykonywania manewrów.

Uczeń powinien więc powtórzyć całą sekwencję działań z punktu opisanego wcześniej, różniącą się jedynie kwestią ustępowania pierwszeństwa. Przy wlotach o mniejszej szerokości jezdni, należy także stosować zasadę opisaną na str. 22.

Jeżeli na jezdni są wyznaczone linie poziome, zatrzymanie się lub miejsce dojazdu wyznaczać będą linia ciągła P-4 oraz linie zatrzymania P-12 „STOP” lub P-13 „warunkowa złożona z trójkątów”.



Skręt w lewo przy znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa” i linią warunkowego zatrzymania



Skręt w lewo przy znaku B-20 „STOP” i wzorcowe zatrzymanie się w narożniku linii

Jazda na wprost przez skrzyżowanie z drogi podporządkowanej



Jazda na wprost środkiem pasa ruchu na skrzyżowaniu ze znakiem STOP

wloty są względem siebie przesunięte – dla bezpieczeństwa najlepiej jest więc, gdy uczeń już na swoim wlocie „wyceluje” we wlot przeciwny, co pozwoli mu na zachowanie czytelnego i prostego toru jazdy przez skrzyżowanie, bez gwałtownych manewrów.

Jeżeli uczniowie podczas manewru będą zjeżdżać do środka pasa ruchu lub środka jezdni, powinni zgodnie z zasadami kolejno: włączyć się do ruchu, obejrzeć za siebie, wystawić rękę, zjechać do środka pasa/środku jezdni.

Skrzyżowania równorzędne

Skrzyżowanie równorzędne to najlepsze miejsce do ćwiczenia na drodze zasady działania reguły prawej ręki, czyli pierwszeństwa pojazdu po prawej stronie. Najwięcej kłopotów uczniom sprawia skrzyżowanie w układzie litery T, gdyż wielu z nich sądzi, że pierwszeństwo ma pojazd jadący na wprost.

Na skrzyżowaniu równorzędnym nie występują znaki ustalające pierwszeństwo przejazdu, tj. D-1, A-7 lub B-20, może natomiast znajdować się przed nim znak A-5 „skrzyżowanie równorzędne”.



Z uwagi na przesunięte wloty skrzyżowania uczeń jadący na wprost, ustawia się jak do skrętu w lewo, przy osi jezdni

Inne ćwiczenia indywidualne

Jeżeli tylko w rejonie szkoły znajdują się przejazdy kolejowe, zdecydowanie warto omówić i przećwiczyć z uczniami zasady zachowania się na nich. Dotyczy to przede wszystkim absolutnego zakazu wjeżdżania na przejazd, gdy włączone są sygnalizatory świetlne (nawet przy podniesionych szlabanach). Niezbędne jest też każdorazowe wcześniejsze rozejrzenie się na boki, czy jedzie pociąg (brak zaufania do urządzeń sterowania ruchem kolejowym) oraz zachowanie ostrożności przy przejeżdżaniu przez tory. Na niektórych przejazdach drogowo-kolejowych tory znajdują się pod mniejszym kątem, co zawsze zwiększa ryzyko zakleszczenia koła lub poślizgu na szynie podczas deszczu lub zimy.



Ćwiczenie na przejeździe kolejowym

Drugim z ćwiczeń jest przechodzenie z rowerem przez przejście dla pieszych. Zwykle podczas zajęć nie ma takiej potrzeby, gdyż trasa wiedzie albo po ulicach, albo po infrastrukturze rowerowej. W przypadku ćwiczenia indywidualnego uczniowie powinni w odstępach dochodzić do przejścia, rozejrzeć się w obie strony, a następnie po upewnieniu się, że jest to bezpieczne – przejść z rowerem na drugą stronę drogi.



Jazda po małym rondzie



Jazda środkiem pasa ruchu na małym rondzie

jezdni na jazdę wokół wyspy zakończonej zjazdem w prawo. Obserwacje zachowań uczniów na zajęciach praktycznych jednoznacznie pokazują, że wykonywanie manewrów na małym rondzie jest dla nich dużo łatwiejsze i szybsze do nauczenia niż na zwykłym skrzyżowaniu.

Do jazdy po małym rondzie należy w każdym przypadku stosować zapisy art. 16. ust. 7. UPOrD, mówiące, że kierujący rowerem może na skrzyżowaniu i bezpośrednio przed nim poruszać się środkiem pasa ruchu, jeżeli umożliwia on opuszczenie skrzyżowania w więcej niż jednym kierunku. Jazda środkiem pasa ruchu na małym rondzie przede wszystkim uniemożliwia kierującym samochodami wykonanie niebezpiecznego manewru wyprzedzania na rondzie i zajeżdżania drogi rowerzysty przy skręcie. Uczeń już na dojeździe do ronda powinien potrafić zjechać na środek pasa ruchu (wcześniej oglądając się za siebie), następnie po ustąpieniu pierwszeństwa pojazdom wjeżdżającym na rondo, a bezpośrednio przed drogą, w którą skręci, zaszykalizować manewr prawą ręką.



Dobrze zaprojektowane ronda to rozwiązania, które znacząco poprawiają bezpieczeństwo rowerzystów jadących po jezdni. Ćwiczenia podczas zajęć najczęściej można przeprowadzić na rondach w wersji mini (tzw. pinezka) lub rondach małych, mających po jednym pasie ruchu wokół wyspy. Wraz z rozwojem infrastruktury rowerowej wokół większych rond (np. dwupasowych, turbinowych) znajdują się już drogi dla rowerów, więc tam zamiast jazdy po ulicy można ćwiczyć jazdę po przejazdach dla rowerów.

Zaletą małych rond wynika z faktu, że zamieniają one typowy manewr skrętu w lewo ze środka

Wybierając trasę do ćwiczeń na rondzie, należy wybierać takie drogi, na których możliwe jest zorganizowanie bezpiecznego punktu startu i mety oraz miejsc do zawracania, z uwzględnieniem oznakowania poziomego – na odcinku, gdzie występuje linia podwójna ciągła, zawracanie nie jest możliwe. Uczniowie podczas ćwiczenia mogą nie tylko wykonać dany manewr, ale także zrobić dodatkowy pełny objazd ronda przed zjazdem – ćwiczy to dynamikę jazdy na pochylonym rowerze.

Minirondo

Egzamin rowerowy w ruchu drogowym

Rowerowy egzamin w ruchu drogowym typu holenderskiego to innowacyjna jakość edukacji rowerowej. W Polsce tradycyjna edukacja rowerowa opiera się głównie na egzaminie na kartę rowerową, który odbywa się na placu manewrowym i sprawdza tylko podstawowe umiejętności jazdy na rowerze. Tymczasem coraz więcej szkół i samorządów sięga po wzorce z Holandii, wprowadzając praktyczne egzaminy w realnym ruchu drogowym, znane tam jako *Verkeersexamen*.

Egzamin typu holenderskiego polega na tym, że uczniowie nie jeżdżą po szkolnym boisku, lecz indywidualnie w kamizelkach z numerami poruszają się w realnym ruchu drogowym i podlegają przekrojowej ocenie na punktach kontrolnych obejmującej:

- znajomość zasad ruchu drogowego,
- zachowanie na skrzyżowaniach,
- ocenę sytuacji na drodze i reagowanie na zagrożenia,
- interakcje z innymi uczestnikami ruchu.

Uzgodniona przed egzaminem trasa obejmuje różne rozwiązania z zakresu infrastruktury drogowej i rowerowej w rejonie szkoły i liczy zwykle do 2–3 km (w Holandii ok. 4 km). Na punktach kontrolnych oceny uczniów dokonują przeszkoleni wcześniej nauczyciele i rodzice uczniów. Łączna suma ocen z ok. 7–10 punktów daje rzetelny obraz umiejętności i końcową ocenę z egzaminu (pozytywna, pozytywna z uwagami, negatywna). Dużą wartością dodaną egzaminu jest to, że wielu uczniów ćwiczy wcześniej na trasie razem z rodzicami, nabierając tym samym coraz lepszych umiejętności do jazdy w ruchu drogowym.



Grupa uczniów przed wyjazdem na egzamin



Ocena manewru skrętu w lewo

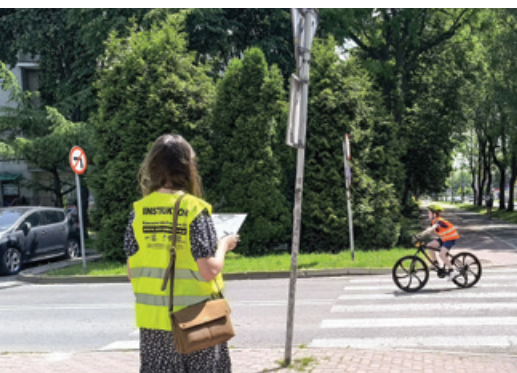
Lublin jako prekursor egzaminów w ruchu drogowym



Jazda na wprost podczas egzaminu



Ocena skrętu w lewo na drodze jednokierunkowej z kontrapasem



Ocena zjazdu z drogi dla rowerów na ulicy

Pierwszy taki egzamin odbył się w Polsce w czerwcu 2018 roku w Szkole Podstawowej nr 52 w Lublinie. Od tego czasu program ten stale się rozwija. W 2025 roku egzamin typu holenderskiego przeprowadzono m.in. w Szkole Podstawowej nr 58 w Lublinie, gdzie w ciągu 2 dni wzięło w nim udział ponad 150 uczniów. Egzaminy odbywają się także w Świdniku, Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu i Łodzi.

Holenderski model edukacji rowerowej opiera się na założeniu, że najlepszym sposobem nauki jest praktyka w rzeczywistych warunkach. Dzięki temu dzieci uczą się odpowiedzialności i samodzielności, nabierają pewności siebie jako uczestnicy ruchu i są lepiej przygotowane do codziennego dojeżdżania rowerem do szkoły.

Choć egzaminy w ruchu drogowym nie są jeszcze częścią ogólnopolskiego systemu edukacji, ich rosnąca popularność pokazuje, że zastąpienie nimi egzaminu na kartę rowerową jest możliwe. Potrzebne są jednak do tego:

- zmiany w przepisach dotyczących egzaminowania na kartę rowerową,
- wsparcie samorządów w organizacji infrastruktury w rejonie szkół i logistyki zabezpieczenia trasy,
- szkolenie nauczycieli i instruktorów.

Uwaga!

Zgodnie z obecnym systemem prawnym egzamin typu holenderskiego nie zastępuje egzaminu na kartę rowerową. Odbywa się on w oparciu o ogólne przepisy ruchu drogowego, jego wynik nie ma wpływu na posiadanie uprawnień do kierowania rowerem, a udział w nim mogą wziąć uczniowie posiadający kartę rowerową.

Wyciąg z przepisów

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. 2025 poz. 1226).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz.U. 2023 poz. 1101).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2024 poz. 502 z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz.U. 2013 poz. 512).

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej (Dz.U. 2017 poz. 356 z późn. zm.).

Kwalifikacja rynkowa „Edukowanie dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego” (M.P. 2023 poz. 46).

Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2025 poz. 91 z późn. zm.).

Stan prawny aktualny na listopad 2025 roku.



FUNDACJA MOBILNOŚCI AKTYWNEJ powstała w 2018 roku, by wspierać i inicjować działania związane z rozwojem szeroko rozumianego zrównoważonego transportu, w tym ruchu rowerowego, pieszego, kolejowego, transportu publicznego miejskiego i regionalnego, efektywnym wykorzystywaniem samochodów, edukacją rowerową i bezpieczeństwem na drodze, przygotowywaniem raportów, analiz i prowadzeniem badań z tym związanym, turystyką rowerową, połączeniami transgranicznymi czy współpracą międzynarodową.

W realizacji celów statutowych wykorzystujemy bogate doświadczenie zdobyte w ramach działań związanych z tematyką transportu zrównoważonego. Bierzymy udział w licznych konferencjach, szkoleniach, warsztatach i wizytach studyjnych w kraju i za granicą. Mamy wiedzę i doświadczenie nabyte zarówno w czasie pracy w jednostkach samorządu terytorialnego, organizacjach pozarządowych, jak i podczas współpracy z mieszkańcami i biznesem, a także partnerami w kraju i za granicą.

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

Aktualnie głównym obszarem działalności Fundacji jest edukacja rowerowa. W tym celu w 2019 roku została zainaugurowana kampania „Edukacja Rowerowa 2.0”, której celem jest stworzenie w Polsce nowoczesnego systemu szkolenia rowerzystów, opartego na praktycznej nauce umiejętności jazdy w prawdziwym ruchu drogowym.

Projekt *Edukacja rowerowa 2.0. Kampania na rzecz poprawy bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym* realizowany w latach 2023–2025 to największy w historii Fundacji pakiet działań poświęcony edukacji rowerowej. Dzięki jego realizacji w ponad 80 szkołach podstawowych woj. lubelskiego zostało krajowym liderem w zakresie regionalnej edukacji rowerowej, przede wszystkim w prawdziwym ruchu drogowym.

Zapraszamy do współpracy!

- zajęcia teoretyczne w szkołach
- zajęcia praktyczne w ruchu drogowym
- egzaminy rowerowe typu holenderskiego
- szkolenia dla nauczycieli



Więcej informacji dotyczących edukacji rowerowej, przepisów prawa, zajęć w ruchu drogowym, porad, jak bezpiecznie jeździć rowerem, można znaleźć na:

www.edukacjarowerowa.pl

ISBN 978-83-978452-0-6