

HULAJNOGA ELEKTRYCZNA W EDUKACJI KOMUNIKACYJNEJ UCZNIA

Praktyczne wnioski z projektu edukacyjnego realizowanego w Rzeszowie



Mateusz Szarek

Prezes Polskiego Stowarzyszenia Lekkiej Elektromobilności

Grafika wygenerowana z wykorzystaniem licencjonowanego programu Adobe Firefly.

Artykuł przedstawia doświadczenia projektu edukacyjnego realizowanego w Rzeszowie, którego celem było praktyczne wsparcie dzieci, rodziców, nauczycieli oraz instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Programem objęto pięć szkół podstawowych i około 400 uczniów, a działania obejmowały zarówno część teoretyczną, jak i praktyczną naukę korzystania z hulajnowy elektrycznej w kontrolowanych warunkach. Szczególne znaczenie miało także pierwsze w Polsce uzupełnienie egzaminu na kartę rowerową w WORD Rzeszów o elementy teoretyczne i praktyczne dotyczące hulajnowy elektrycznej.

W artykule wskazano, że skuteczna profilaktyka powinna obejmować nie tylko zasady poruszania się po drodze, lecz także warunki techniczne pojazdu, odpowiedzialność rodzica przy zakupie hulajnowy oraz ryzyka związane z nabywaniem pojazdów niespełniających wymogów obowiązujących w Polsce. Karta rowerowa została przedstawiona jako wartościowe i istniejące już narzędzie edukacji komunikacyjnej, które nie powinno być marginalizowane, lecz rozwijane i dostosowywane do współczesnych realiów mobilności. Wnioski z projektu wskazują, że bezpieczeństwo dzieci korzystających z hulajnowy elektrycznych wymaga połączenia regulacji prawnych, edukacji praktycznej, odpowiedzialności rodziców oraz współpracy szkół, Policji, WORD, straży miejskich, samorządów i organizacji branżowych.

Wprowadzenie

Rozwój hulajnowy elektrycznych jako jednej z najpopularniejszych nowych form mobilności ostatnich lat wymaga spojrzenia wykraczającego poza samą kontrolę i sankcje. Szczęólnego znaczenia nabiera to w odniesieniu do dzieci i młodzieży, ponieważ korzystanie z hulajnowy elektrycznej w ruchu drogowym wymaga nie tylko umiejętności technicznego prowadzenia pojazdu, lecz także znajomości przepisów, odpowiedniego wieku, wymaganych upraw-

nień oraz świadomości zagrożeń. Od 3 marca 2026 r. obowiązuje zakaz dopuszczania dziecka w wieku do 13 lat do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze¹. Osoby niepełnoletnie, które ukończyły 13 lat, powinny posiadać odpowiednie uprawnienia, w praktyce najczęściej kartę rowerową². Od 3 czerwca 2026 r. dodatkowo zacznie obowiązywać nakaz używania kasku ochronnego przez osoby poniżej 16. roku życia kierujące m.in. hulajnogą elektryczną³.

EDUKACJA DOT. HULAJNOGI ELEKTRYCZNEJ



Fot. 1. Szkolenie dla nauczycieli w WORD Rzeszów w zakresie prowadzenia zajęć oraz egzaminowania uczniów ubiegających się o kartę rowerową.

Hulajnoga elektryczna w ciągu kilku lat stała się jednym z najbardziej rozpoznawalnych symboli nowych form mobilności. Dla dorosłych bywa sposobem na szybkie przemieszczanie się po mieście. Dla dzieci i młodzieży często jest natomiast atrakcyjnym urządzeniem kojarzonym z niezależnością, nowoczesnością i zabawą. Problem polega na tym, że w sensie prawnym hulajnoga elektryczna jest pojazdem, którego użytkowanie w ruchu drogowym wymaga znajomości przepisów, odpowiedniego wieku, a w przypadku osób niepełnoletnich także określonych uprawnień.

W praktyce społecznej ta świadomość nie zawsze jest wystarczająca. Wielu rodziców kupuje hulajnogę elektryczną przede wszystkim przez pryzmat ceny, wyglądu, zasięgu lub deklarowanej prędkości. Rzadziej analizowane są parametry techniczne, wymagania prawne, dokumentacja pojazdu, obecność podmiotu odpowiedzialnego za produkt na rynku europejskim czy faktyczna możliwość bezpiecznego serwisowania urządzenia. W efekcie dziecko może otrzymać pojazd, którego nie powinno używać w ruchu drogowym albo którego parametry nie odpowiadają obowiązującym ograniczeniom.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego problem nie zaczyna się więc dopiero na drodze. Bardzo często zaczyna się wcześniej, czyli w sklepie internetowym, na platformie marketplace, podczas rodzinnej decyzji zakupowej lub w momencie, gdy dorosły dopuszcza dziecko do korzystania z pojazdu bez pełnej wiedzy o przepisach. Dlatego edukacja dotycząca hulajnóg elektrycznych powinna być rozumiana szerzej niż tylko przypomnienie kilku zasad ruchu drogowego. Powinna obejmować dziecko jako przyszłego uczestnika ruchu, rodzica jako osobę podejmującą decyzję zakupową i wychowawczą, nauczyciela jako osobę wspierającą edukację komunikacyjną oraz instytucje publiczne, które odpowiadają za profilaktykę, egzaminowanie, organizację ruchu i bezpieczeństwo lokalne.

Łałożenia projektu edukacyjnego w Rzeszowie

Projekt edukacyjny „Edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieci i młodzieży w zakresie nowych form mobilności, w tym hulajnóg elektrycznych” został zainicjowany przez Polskie Stowarzyszenie Lekkiej Elektromobilności

jako odpowiedź na rosnącą potrzebę praktycznego wsparcia dzieci, rodziców, nauczycieli i instytucji w zakresie bezpiecznego korzystania z nowych form mobilności⁴.

Programem objęto pięć szkół podstawowych z terenu Rzeszowa: Szkołę Podstawową nr 6, Szkołę Podstawową nr 19, Szkołę Podstawową nr 24, Szkołę Podstawową nr 25 oraz Szkołę Podstawową nr 29. Łącznie w działaniach uczestniczyło około 400 uczniów, przede wszystkim z klas IV, czyli z grupy wiekowej przygotowującej się do uzyskania karty rowerowej⁵.

Założenie projektu było proste: dzieciom nie wystarczy powiedzieć, że mają przestrzegać przepisów. Trzeba im pokazać, które zasady mają znaczenie w codziennych sytuacjach, dlaczego istnieją i w jaki sposób wpływają na ich bezpieczeństwo. W przypadku hulajnoги elektrycznej szczególnie ważne jest używanie jej w przestrzeni publicznej, co wiąże się z konkretnymi obowiązkami.

Projekt był realizowany przy współpracy instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i edukację komunikacyjną. W działania zaangażowane były m.in. Komenda Miejska Policji w Rzeszowie, Wydział Ruchu Drogowego KMP w Rzeszowie, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Rzeszowie, Straż Miejska w Rzeszowie, Wydział Edukacji Urzędu Miasta Rzeszowa, Rzeszowski Ruch Miejski oraz szkoły podstawowe uczestniczące w projekcie.

Wybór klas IV nie był przypadkowy. To właśnie na tym etapie uczniowie przygotowują się do uzyskania karty rowerowej, zaczynają samodzielnie poruszać się w przestrzeni publicznej i coraz częściej spotykają się z hulajnogami elektrycznymi – jako użytkownicy, uczestnicy ruchu albo obserwatorzy zachowań dorosłych i rówieśników. Dlatego projekt nie miał charakteru jednorazowej pogadanki, lecz był próbą praktycznego uzupełnienia edukacji komunikacyjnej o temat, który już realnie funkcjonuje w życiu dzieci. Zakres działań obejmował część teoretyczną, materiały edukacyjne, spotkania informacyjne oraz elementy praktyczne. Istotnym założeniem projektu było połączenie rozmowy o przepisach z praktyczną nauką korzystania z hulajnoги elektrycznej w kontrolowanych warunkach. Uczniowie mogli zapoznać się z podstawami prowadzenia pojazdu, hamowania, utrzymywania toru jazdy, zachowania ostrożności oraz reagowania na sytuacje, które mogą wystąpić w ruchu drogowym.

Nowy kontekst prawny

Zmiany obowiązujące od 2026 r. wzmacniają znaczenie edukacji komunikacyjnej. Od 3 marca 2026 r. w ustawie – Prawo o ruchu drogowym obowiązuje zakaz dopuszczania dziecka w wieku do 13 lat do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze⁶. Ustawodawca przewidział jednak wyjątek odnoszący się do strefy zamieszkania. W tym przypadku dziecko poniżej 13. roku życia może kierować hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego wyłącznie pod opieką osoby dorosłej⁷.

W przypadku osób, które ukończyły 13 lat, ale nie są jeszcze pełnoletnie, samo osiągnięcie wymaganego wieku nie jest wystarczające. Do kierowania hulajnogą elektryczną przez osobę niepełnoletnią wymagane jest posiadanie od-



Fot. 2. Zajęcia teoretyczne dotyczące uprawnień do kierowania hulajnogą elektryczną w klasie IV Szkoły Podstawowej nr 25 w Rzeszowie.

Fot. 3. Spotkanie z rodzicami uczniów klas IV–VIII w Szkole Podstawowej nr 24 w Rzeszowie, poświęcone bezpiecznemu zakupowi oraz korzystaniu z hulajnóg elektrycznych.

Fot. 4. Zajęcia praktyczne z jazdy na hulajnodze elektrycznej dla uczniów klasy IV Szkoły Podstawowej nr 24 w Rzeszowie.

powiednich uprawnień. W praktyce najczęściej będzie to karta rowerowa, choć przepisy dopuszczają również określone kategorie prawa jazdy, tj. AM, A1, B1, B lub T⁸.

Osoby pełnoletnie mogą kierować hulajnogą elektryczną bez dodatkowych uprawnień. Nie oznacza to jednak dowolności w wyborze miejsca jazdy. Kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów albo pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić⁹. W przypadku braku takiej infrastruktury może korzystać z jezdni, ale tylko wtedy, gdy ruch pojazdów na tej jezdni jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h¹⁰. Korzystanie z drogi dla pieszych ma charakter wyjątkowy i jest dopuszczalne jedynie wtedy, gdy droga dla pieszych jest usytuowana wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h, a jednocześnie brakuje drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów¹¹.

W praktyce oznacza to, że użytkownik hulajnogi elektrycznej powinien każdorazowo ocenić nie tylko własny wiek i posiadane uprawnienia, ale również rodzaj drogi, po której zamierza się poruszać. Jeżeli korzysta z drogi dla pieszych, ma obowiązek jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu¹². Przepisy zabraniają również przewożenia hulajnogą elektryczną innej osoby, zwierzęcia lub ładunku, ciągnięcia albo holowania innego pojazdu oraz jazdy po jezdni poza przypadkami wyraźnie dopuszczonymi w ustawie¹³.

Odrębnym zagadnieniem są warunki techniczne samego pojazdu. Hulajnoga elektryczna, aby mogła być traktowana jako pojazd zgodny z obowiązującymi wymaganiami, powinna spełniać kryteria wynikające z przepisów technicznych, w tym ograniczenie prędkości konstrukcyjnej do 20 km/h¹⁴. Jej masa własna nie może przekraczać 30 kg¹⁵. Pojazd powinien być wyposażony m.in. w co najmniej jedno światło pozycyjne barwy białej albo żółtej selektywnej z przodu, co najmniej jedno światło pozycyjne barwy czer-

wonej oraz czerwony odbłask z tyłu, elementy odbłaskowe po bokach, co najmniej jeden skutecznie działający hamulec oraz dzwonek albo inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerażliwym dźwięku¹⁶. Ponadto hulajnoga elektryczna powinna być wyposażona w numer rozpoznawczy nadany i umieszczony przez producenta w sposób trwały na ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym, a także w podpórkę lub podpórki zapewniające stabilne ustawienie hulajnogi elektrycznej na podłożu¹⁷.

Kolejna istotna zmiana została przewidziana od 3 czerwca 2026 r. Od tego dnia osoby poniżej 16. roku życia będą obowiązane do używania kasku ochronnego podczas kierowania rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego¹⁸. Przepis ten wzmacnia profilaktyczny charakter nowych regulacji, ponieważ odnosi się bezpośrednio do ograniczenia skutków ewentualnych upadków i zdarzeń drogowych z udziałem najmłodszych uczestników ruchu¹⁹.

Zmiany te pokazują, że ustawodawca coraz wyraźniej dostrzega potrzebę ochrony najmłodszych uczestników ruchu. Sam przepis nie jest jednak wystarczający, jeżeli nie zostanie zrozumiany przez tych, których dotyczy. Dziecko musi wiedzieć, dlaczego nie może jechać określoną drogą. Rodzic musi wiedzieć, kiedy może dopuścić dziecko do korzystania z hulajnogi. Nauczyciel powinien mieć możliwość omówienia tego zagadnienia w sposób prosty i zgodny z prawem. Policjant prowadzący działania profilaktyczne powinien dysponować materiałem, który nie tylko wskazuje zakazy, ale wyjaśnia ich sens.

Hulajnoga elektryczna jako temat edukacyjny, techniczny i wychowawczy

W mediach hulajnoga elektryczna bywa przedstawiana głównie w kontekście wypadków, nieprawidłowego parkowania, jazdy po drogach dla pieszych lub zachowań niezgodnych z przepisami. Taka perspektywa jest zrozumiała, ponieważ to właśnie zdarzenia niebezpieczne najczęściej przyciągają uwagę opinii publicznej. Nie wyczerpuje ona jednak problemu. Nadmierne uproszczenie tej narracji

EDUKACJA DOT. HULAJNOGI ELEKTRYCZNEJ

może prowadzić do wniosku, że podstawową odpowiedzią na rozwój nowych form mobilności powinny być wyłączenie zakazy, kontrole i sankcje.

W przypadku dzieci i młodzieży hulajnoga elektryczna powinna być traktowana równocześnie jako temat edukacyjny, techniczny i wychowawczy. Edukacyjny, ponieważ jej użytkowanie wymaga znajomości zasad ruchu drogowego. Techniczny, ponieważ nie każdy pojazd oferowany w sprzedaży spełnia wymagania, które pozwalają na bezpieczne i legalne korzystanie z niego w Polsce. Wychowawczy, ponieważ decyzja o dopuszczeniu dziecka do jazdy należy w dużej mierze do osoby dorosłej.

W praktyce szkolnej naturalnym punktem odniesienia pozostaje karta rowerowa. Jej uzyskanie jest uregulowane odrębnymi przepisami, które określają m.in. wymagania oraz sposób organizacji zajęć, a także tryb i warunki przeprowadzania egzaminu w zakresie karty rowerowej²⁰. W tym sensie karta rowerowa pozostaje podstawowym formalnym narzędziem przygotowania dzieci do samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Znaczenie tego narzędzia potwierdzają dane zebrane w Rzeszowie w ramach działań Polskiego Stowarzyszenia Lekkiej Elektromobilności. Badaniem objęto szkoły podstawowe z terenu miasta Rzeszowa, pozostające w obszarze właściwości Wydziału Edukacji Urzędu Miasta Rzeszowa. Z informacji przekazanych przez szkoły wynika, że spośród 9986 uczniów klas IV–VIII kartę rowerową posiada 7144 uczniów, co stanowi około 72% badanej grupy. Karty rowerowej nie posiada 2506 uczniów, natomiast w przypadku 336 uczniów szkoły nie posiadały danych²¹.

Tabela 1. Status uczniów klas IV–VIII w zakresie posiadania karty rowerowej w Rzeszowie.

STATUS UCZNIÓW KLAS IV–VIII W ZAKRESIE POSIADANIA KARTY ROWEROWEJ	LICZBA UCZNIÓW	UDZIAŁ W BADANEJ GRUPIE
Uczniowie posiadający kartę rowerową	7144	72%
Uczniowie nieposiadający karty rowerowej	2506	25%
Brak danych uczniów	336	3%
Łącznie	9986	100%

Źródło: dane zebrane przez Polskie Stowarzyszenie Lekkiej Elektromobilności w ramach projektu edukacyjnego „Edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieci i młodzieży w zakresie nowych form mobilności, w tym hulajnóg elektrycznych”, na podstawie informacji przekazanych przez szkoły podstawowe z terenu miasta Rzeszowa w roku szkolnym 2025/2026.

Dane te prowadzą do dwóch istotnych wniosków. Po pierwsze, karta rowerowa jest realnie obecna w systemie edukacji komunikacyjnej dzieci i młodzieży, dlatego może stanowić naturalny punkt wyjścia do rozmowy o hulajnogach elektrycznych. Po drugie, sama informacja o posiadaniu karty rowerowej nie rozwiązuje wszystkich problemów prak-

tycznych. Obecnie brakuje jednolitego, łatwego i szybkiego sposobu weryfikacji uprawnień dziecka w codziennych sytuacjach, poza fizycznym posiadaniem dokumentu przy sobie. Z tego względu interesującym kierunkiem są prowadzone w Rzeszowie prace nad możliwością powiązania informacji o posiadaniu karty rowerowej z Kartą Mieszkańca. Takie rozwiązanie mogłoby w przyszłości ułatwić potwierdzanie uprawnień bez konieczności każdorazowego posiadania przy sobie tradycyjnego dokumentu. Wymaga to jednak dalszych analiz organizacyjnych, prawnych i technicznych, w szczególności w zakresie ochrony danych, sposobu potwierdzania informacji oraz dostępu do niej przez uprawnione podmioty²². Nowe formy mobilności nie powinny zastępować dotychczasowego systemu edukacji komunikacyjnej, lecz go uzupełniać. Dziecko, które uczy się zasad pierwszeństwa, znaków drogowych, zachowania wobec pieszych czy obowiązków na przejazdach dla rowerów, powinno równocześnie rozumieć, że te same zasady mają znaczenie również wtedy, gdy korzysta z hulajnogi elektrycznej. Szczególnie ważne jest pokazanie, że hulajnoga elektryczna nie jest wyłącznie urządzeniem rekreacyjnym, ale pojazdem, którego używanie w przestrzeni publicznej wiąże się z obowiązkami.

Nie chodzi zatem o tworzenie odrębnego, skomplikowanego systemu edukacji dla hulajnóg elektrycznych. Chodzi o praktyczne rozszerzenie już istniejącej edukacji komunikacyjnej o pojazd, który realnie pojawił się w życiu dzieci i młodzieży. Karta rowerowa może pozostać podstawowym narzędziem formalnym, ale powinna być uzupełniana o zagadnienia wynikające z nowych form mobilności, w tym o zasady korzystania z hulajnogi elektrycznej, warunki techniczne pojazdu, obowiązki rodzica oraz odpowiedzialność za zachowania w ruchu drogowym.

Rodzic, zakup pojazdu i pozorne bezpieczeństwo platform sprzedażowych

Jednym z najważniejszych wniosków płynących z projektu edukacyjnego realizowanego w Rzeszowie jest potrzeba objęcia profilaktyką nie tylko dzieci, lecz także rodziców. To rodzic najczęściej podejmuje decyzję o zakupie hulajnogi elektrycznej, wybiera model, ocenia ofertę i dopuszcza dziecko do korzystania z pojazdu. Dlatego w ramach projektu szczególny nacisk położono na wyjaśnienie rodzicom, czym w świetle przepisów jest hulajnoga elektryczna i dlaczego nie każdy pojazd sprzedawany pod taką nazwą może być legalnie używany w ruchu drogowym. Przekaz edukacyjny objął ponad 3000 rodziców²³.

Zagadnienie to ma szczególne znaczenie w przypadku zakupów dokonywanych za pośrednictwem platform sprzedażowych działających na rynku polskim. Taka platforma często wzbudza większe zaufanie rodzica, ponieważ w razie problemów to ona pomaga klientowi w kontakcie z producentem lub dystrybutorem, dodatkowo oferta jest łatwo dostępna, a cena bywa niższa niż w tradycyjnej dystrybucji. Nie zawsze oznacza to jednak, że pojazd spełnia wymagania techniczne i formalne pozwalające na jego bezpieczne oraz legalne używanie w ruchu drogowym.

W praktyce konsument może mieć trudność z oceną, czy pojazd oferowany za pośrednictwem platformy internetowej spełnia wymagania obowiązujące w Polsce. Problem

jest szczególnie istotny wtedy, gdy w ofercie brakuje jednoznacznych danych producenta, importera albo innego podmiotu odpowiedzialnego za produkt na rynku Unii Europejskiej²⁴. Znaczenie ma również dostępność dokumentacji, instrukcji, informacji o parametrach technicznych oraz ostrzeżeń dotyczących bezpiecznego użytkowania produktu²⁵.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa dzieci jest to problem poważny. Rodzic może być przekonany, że kupuje „hulajnogę dla dziecka”, podczas gdy w rzeczywistości nabywa pojazd, który nie powinien być używany przez dziecko w ruchu drogowym. Może to dotyczyć zarówno zbyt dużej prędkości lub masy, braku właściwego wyposażenia, jak i braku dokumentów pozwalających ocenić zgodność produktu z wymaganiami obowiązującymi w Polsce. Dlatego działania edukacyjne powinny obejmować także pytanie, jak kupować bezpiecznie i odpowiedzialnie. W przypadku hulajnóg elektrycznych profilaktyka nie zaczyna się dopiero od założenia kasku albo przypomnienia zasad jazdy. Zaczyna się już na etapie wyboru pojazdu.

Praktyczne uzupełnienie edukacji do karty rowerowej

Jednym z najważniejszych elementów projektu było sprawdzenie, czy edukację związaną z kartą rowerową można praktycznie uzupełnić o zagadnienia dotyczące hulajnóg elektrycznych. We współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Rzeszowie oraz Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie przeprowadzono egzamin na kartę rowerową z udziałem hulajnogi elektrycznej jako elementu edukacyjnego i praktycznego²⁶.

Do egzaminu w WORD Rzeszów przystąpiło blisko 20 uczniów. Było to pierwsze tego typu działanie w Polsce, w którym standardowe przygotowanie do karty rowerowej zostało uzupełnione o temat hulajnóg elektrycznych. Do części teoretycznej dotyczącej roweru dodano zagadnienia związane z zasadami korzystania z hulajnogi elektrycznej, natomiast część praktyczna została rozszerzona o jazdę hulajnogą w kontrolowanych warunkach na placu manewrowym WORD.

Należy podkreślić, że celem nie było zastąpienie obowiązującego modelu egzaminu na kartę rowerową. Egzamin zachował swój podstawowy charakter wynikający z obowiązujących zasad. Hulajnoga elektryczna została potraktowana jako praktyczne uzupełnienie, pozwalające odnieść wiedzę uczniów do pojazdu, który realnie funkcjonuje w przestrzeni publicznej i który, zgodnie z przepisami, wymaga od osoby niepełnoletniej posiadania odpowiednich uprawnień.

Takie podejście pozwoliło połączyć trzy elementy: znajomość przepisów, praktyczne zachowanie na placu manewrowym oraz rozmowę o odpowiedzialności. Uczniowie mogli zobaczyć, że hulajnoga elektryczna wymaga innego



Fot. 5. St. asp. Małgorzata Dencikowska oraz asp. Martyna Osowska, koordynatorki działań profilaktycznych z ramienia WRD KMP w Rzeszowie w projekcie edukacyjnym realizowanym w Rzeszowie.

sposobu prowadzenia niż rower, inaczej reaguje podczas hamowania, ma inną stabilność i może sprawiać wrażenie prostszej w obsłudze, niż jest w rzeczywistości.

Z punktu widzenia edukacji komunikacyjnej szczególnie ważne było pokazanie, że sama umiejętność uruchomienia pojazdu i utrzymania równowagi nie oznacza jeszcze gotowości do samodzielnego udziału w ruchu drogowym. Dziecko może technicznie potrafić jechać hulajnogą, ale nie rozumieć zasad pierwszeństwa, obowiązków wobec pieszych, znaczenia ograniczenia prędkości czy konsekwencji jazdy po niewłaściwej części drogi.

W tym sensie hulajnoga elektryczna stała się narzędziem edukacyjnym. Pozwoliła przełożyć przepisy na sytuacje praktyczne i pokazać, że bezpieczeństwo nie wynika wyłącznie z zakazów, lecz z rozumienia własnej roli w ruchu drogowym.

Materiały edukacyjne jako narzędzie pracy

W projekcie przygotowano materiały edukacyjne dostępne za pośrednictwem QR kodu. Ich celem było stworzenie prostego i łatwo dostępnego narzędzia, które może zostać wykorzystane przez różne grupy odbiorców: dzieci, rodziców, nauczycieli, policjantów prowadzących działania profilaktyczne, strażników miejskich, instruktorów oraz przedstawicieli samorządów²⁷.

Ich zadaniem jest uporządkowanie podstawowych informacji dotyczących hulajnóg elektrycznych: wieku użytkownika, wymaganych uprawnień, zasad poruszania się, obowiązkowego wyposażenia, bezpieczeństwa technicznego, kasków oraz odpowiedzialności rodzica.

Z punktu widzenia praktyki ważne jest, aby takie materiały były krótkie, czytelne i możliwe do wykorzystania bez konieczności prowadzenia specjalistycznego szkolenia. Policjant prowadzący spotkanie profilaktyczne w szkole, nauczyciel przygotowujący uczniów do karty rowerowej czy rodzic chcący sprawdzić podstawowe zasady przed zakupem pojazdu powinni otrzymać informacje w formie, która pozwala szybko przejść od przepisu do praktycznego wniosku.

Od kontroli do profilaktyki

W przypadku dzieci i młodzieży działania kontrolne powinny być poprzedzone możliwie szeroką profilaktyką. Dziecko, które nie zna zasad korzystania z hulajnogi elektrycznej, nie zawsze działa z lekceważenia prawa. Często powiela zachowania dorosłych, obserwuje rówieśników albo korzysta z pojazdu kupionego przez rodzica bez pełnej świadomości ograniczeń prawnych i technicznych.

Nie oznacza to rezygnacji z egzekwowania przepisów. Oznacza natomiast, że w przypadku nowych form mobilności szczególnie ważne jest wcześniejsze wyjaśnienie zasad. Przepis, którego dziecko i rodzic nie rozumieją,

EDUKACJA DOT. HULAJNOGI ELEKTRYCZNEJ

będzie traktowany jako formalny zakaz. Przepis, który zostanie powiązany z konkretną sytuacją drogową, może stać się elementem codziennego bezpieczeństwa.

Dobrym przykładem jest obowiązek używania kasku ochronnego przez osoby poniżej 16. roku życia. Można go przedstawić wyłącznie jako nakaz. Można jednak wyjaśnić, że dziecko korzystające z hulajnogę elektrycznej lub roweru porusza się pojazdem, który przy upadku nie chroni głowy, nie posiada pasów bezpieczeństwa, karo-serii ani stref zgniotu, a nawet niewielka prędkość może prowadzić do poważnych obrażeń. Takie wyjaśnienie nie osłabia przepisu. Przeciwnie, zwiększa szansę, że zostanie przyjęty jako racjonalny element ochrony zdrowia.

Wnioski praktyczne

Doświadczenia projektu edukacyjnego realizowanego w Rzeszowie pozwalają sformułować kilka wniosków praktycznych.

Po pierwsze, hulajnoga elektryczna powinna być omawiana w edukacji nie jako dodatek, lecz jako realny pojazd używany przez dzieci, młodzież i dorosłych. Jej obecność w przestrzeni publicznej wymaga uwzględnienia w działaniach profilaktycznych.

Po drugie, rodzic powinien być jednym z głównych adresatów edukacji. To on najczęściej decyduje o zakupie pojazdu, dopuszczeniu dziecka do jazdy, wyborze kasku, sprawdzeniu stanu technicznego i reakcji na zachowania ryzykowne.

Po trzecie, karta rowerowa może stanowić naturalny punkt wyjścia do edukacji o hulajnogach elektrycznych oraz innych nowych formach mobilności. Nie ma potrzeby budowania odrębnego systemu od podstaw, ale konieczne jest praktyczne uzupełnienie istniejących treści o zagadnienia, które realnie pojawiły się w codziennym uczestnictwie dzieci i młodzieży w ruchu drogowym. W tym kontekście szczególnej ostrożności wymaga dyskusja o ewentualnym fakultatywnym charakterze karty rowerowej. Ograniczenie jej znaczenia mogłoby w praktyce osłabić jeden z niewielu powszechnych mechanizmów przygotowania dzieci do samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym. Lepszym kierunkiem wydaje się nie rezygnacja z karty rowerowej, lecz jej dostosowanie do współczesnych realiów mobilności. Obecny model ma dużą wartość edukacyjną, ponieważ łączy szkołę, przepisy, odpowiedzialność rodzica oraz praktyczne przygotowanie dziecka do poruszania się w przestrzeni publicznej. Właśnie dlatego karta rowerowa powinna zostać zachowana i rozwijana jako istotny element edukacji komunikacyjnej, a nie traktowana wyłącznie jako formalny dodatek do programu nauczania.

Po czwarte, część praktyczna ma szczególne znaczenie. Sama znajomość przepisu nie oznacza, że dziecko potrafi prawidłowo zachować się na drodze. Ćwiczenia praktyczne pozwalają szybciej zauważyć błędne nawyki, brak kontroli nad pojazdem, zbyt dużą pewność siebie albo niezrozumienie relacji z pieszymi.

Po piąte, edukacja powinna obejmować także wybór pojazdu. Pojazd niespełniający wymagań technicznych, zbyt szybki, zbyt ciężki lub pozbawiony właściwej dokumentacji może zwiększać ryzyko już na etapie zakupu.

Po szóste, współpraca Policji, WORD, szkoły, samorządu, straży miejskiej i organizacji branżowej pozwala połą-



Fot. 6. Egzamin teoretyczny i praktyczny na kartę rowerową w WORD Rzeszów, uzupełniony o segment dotyczący hulajnog elektrycznych.



Fot. 7. Przygotowanie toru egzaminacyjnego w WORD Rzeszów przez st. asp. Małgorzatę Sanecką-Kuźniar z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie.



Fot. 8-9. Dodatkowa część egzaminu praktycznego na kartę rowerową z uwzględnieniem jazdy na hulajnodze elektrycznej, prowadzona przez sierż. szt. Kingę Żuławska.



czyć kompetencje, których nie posiada samodzielnie żaden z tych podmiotów. Taki model współpracy może być możliwy do odtworzenia w innych miastach.

Po siódme, materiały edukacyjne powinny być dostępne, proste i możliwe do wykorzystania przez różne instytucje. Kod QR prowadzący do materiałów może wspierać kontynuację edukacji po zakończeniu spotkania lub zajęć.

Po ósme, regulacja prawna bez edukacji praktycznej może nie przynieść oczekiwanego efektu. Bezpieczeństwo dzieci korzystających z hulajnog elektrycznych wymaga połączenia prawa, profilaktyki, odpowiedzialności rodziców i realnych ćwiczeń.

Podsumowanie

Hulajnoga elektryczna stała się trwałym elementem współczesnej mobilności miejskiej. W przypadku dzieci i młodzieży jej obecność wymaga jednak szczególnej ostrożności. Nie wystarczy przyjąć, że skoro dziecko potrafi utrzymać równowagę i uruchomić pojazd, jest gotowe do samodzielnego udziału w ruchu drogowym. Gotowość ta wymaga znajomości przepisów, dojrzałości, praktycznych umiejętności, odpowiedniego pojazdu i wsparcia dorosłych.

Projekt edukacyjny realizowany w Rzeszowie pokazał, że temat hulajnog elektrycznych można włączyć do edukacji komunikacyjnej w sposób praktyczny, spokojny i oparty na współpracy instytucjonalnej. Szczególnie ważne okazało się połączenie perspektywy Policji, WORD, szkoły, samorządu, straży miejskiej oraz organizacji branżowej. Dzięki temu możliwe było pokazanie hulajnogi elektrycznej nie tylko jako potencjalnego źródła zagrożenia, ale także jako tematu, który można uporządkować przez edukację.

Wnioski z projektu wskazują, że skuteczna profilaktyka powinna zaczynać się przed wykroczeniem, przed wypadkiem i często także przed zakupem pojazdu. Rodzic, który wie, jaki pojazd kupuje, nauczyciel, który potrafi omówić podstawowe zasady, policjant, który dysponuje praktycznym materiałem profilaktycznym, oraz dziecko, które rozumie swoją rolę w ruchu drogowym, tworzą wspólnie warunki do realnej poprawy bezpieczeństwa.

Hulajnoga elektryczna nie powinna być traktowana wyłącznie jako problem kontrolny. Jest również tematem edukacyjnym, technicznym i wychowawczym. Dlatego odpowiedzią na nowe formy mobilności powinno być nie tylko stanowienie kolejnych przepisów, lecz także tworzenie praktycznych narzędzi, które pozwolą te przepisy zrozumieć i stosować w codziennym życiu.

ruchu drogowego dzieci i młodzieży w zakresie nowych form mobilności, w tym hulajnog elektrycznych”, Rzeszów 2026.

⁵ Dokumentacja projektowa PSLE, WORD Rzeszów oraz Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie dotycząca działań edukacyjnych i praktycznych z udziałem hulajnogi elektrycznej w ramach przygotowania uczniów do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, Rzeszów 2026.

⁶ Art. 33d ust. 1 p.r.d.

⁷ Art. 33d ust. 2 p.r.d.

⁸ Art. 7 ust. 1 pkt 2 u.k.p.

⁹ Art. 33 ust. 1 p.r.d.

¹⁰ Art. 33a ust. 1 p.r.d.

¹¹ Art. 33a ust. 2 p.r.d.

¹² Art. 33c p.r.d.

¹³ Art. 33a ust. 3 p.r.d.

¹⁴ § 55d rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502; dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów).

¹⁵ § 3 ust. 13a rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów.

¹⁶ § 55a ust. 1 pkt 1–5 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów.

¹⁷ § 55a ust. 4 pkt 1–2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów.

¹⁸ Art. 33 ust. 1b p.r.d., w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

¹⁹ Por. Ministerstwo Infrastruktury, *Obowiązek jazdy w kasku do 16. roku życia – rekomendacje po posiedzeniu KRBRD*, 14.07.2025 r.

²⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz. U. poz. 512).

²¹ Dane zebrane przez Polskie Stowarzyszenie Lekkiej Elektromobilności w ramach projektu edukacyjnego „Edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieci i młodzieży w zakresie nowych form mobilności, w tym hulajnog elektrycznych”, na podstawie informacji przekazanych przez szkoły podstawowe z terenu miasta Rzeszowa, Rzeszów 2026.

²² Materiały robocze dotyczące możliwości powiązania informacji o posiadaniu karty rowerowej z Kartą Mieszkańca w Rzeszowie, opracowywane w ramach działań związanych z projektem edukacyjnym PSLE, Rzeszów 2026.

²³ Dane własne Polskiego Stowarzyszenia Lekkiej Elektromobilności z realizacji projektu „Edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieci i młodzieży w zakresie nowych form mobilności, w tym hulajnog elektrycznych”, obejmujące działania informacyjne skierowane do rodziców uczniów rzeszowskich szkół podstawowych, Rzeszów 2026.

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1828 oraz uchylające dyrektywę 2001/95/WE i dyrektywę Rady 87/357/EWG, Dz. Urz. UE L 135 z 23.05.2023.

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniające dyrektywę 2004/42/WE i rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011, Dz. Urz. UE L 169 z 25.06.2019.

²⁶ Dokumentacja projektowa PSLE, WORD Rzeszów oraz Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie dotycząca egzaminu na kartę rowerową z elementem teoretycznym i praktycznym obejmującym hulajnogę elektryczną, Rzeszów 2026.

²⁷ Polskie Stowarzyszenie Lekkiej Elektromobilności, *Materiały edukacyjne dla dzieci, rodziców, nauczycieli i instytucji dotyczące hulajnog elektrycznych*, <https://psle.org.pl/projekt-edukacja/> [dostęp: 18.05.2026 r.].

¹ Art. 33d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.; dalej: p.r.d.), w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1676).

² Art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.; dalej: u.k.p.).

³ Art. 33 ust. 1b p.r.d., w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

⁴ Dokumentacja projektowa Polskiego Stowarzyszenia Lekkiej Elektromobilności dotycząca projektu „Edukacja bezpieczeństwa

Bibliografia

Akty prawne krajowe:

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

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

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

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

Akty prawne Unii Europejskiej:

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniające dyrektywę 2004/42/WE i rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011, Dz. Urz. UE L 169 z 25.06.2019.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1828 oraz uchylające dyrektywę 2001/95/WE i dyrektywę Rady 87/357/EWG, Dz. Urz. UE L 135 z 23.05.2023.

Źródła internetowe i komunikaty instytucjonalne:

Ministerstwo Infrastruktury, *Obowiązek jazdy w kasku do 16. roku życia – rekomendacje po posiedzeniu KRBRD*, 14.07.2025 r., <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/obowiazek-jazdy-w-kasku-do-16-roku-zycia--rekomendacje-po-posiedzeniu-krbrd> [dostęp: 14.05.2026 r.].

Polskie Stowarzyszenie Lekkiej Elektromobilności, *Materiały edukacyjne dla dzieci, rodziców, nauczycieli i instytucji dotyczące hulajnog elektrycznych*, <https://psle.org.pl/projekt-edukacja/> [dostęp: 14.05.2026 r.].

Dokumentacja projektowa i materiały własne:

Dokumentacja projektowa Polskiego Stowarzyszenia Lekkiej Elektromobilności dotycząca projektu „Edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieci i młodzieży w zakresie nowych form mobilności, w tym hulajnog elektrycznych”, Rzeszów 2026.

Dokumentacja projektowa PSLE, WORD Rzeszów oraz Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie dotycząca działań edukacyjnych i praktycznych z udziałem hulajnog elektrycznej w ramach przygotowania uczniów do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, Rzeszów 2026.

Dokumentacja projektowa PSLE, WORD Rzeszów oraz Komendy Miejskiej Policji w Rzeszowie dotycząca egzaminu na kartę rowerową z elementem teoretycznym i praktycznym obejmującym hulajnogę elektryczną, Rzeszów 2026.

Dane zebrane przez Polskie Stowarzyszenie Lekkiej Elektromobilności w ramach projektu „Edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieci i młodzieży w zakresie nowych form mobilności, w tym hulajnog elektrycznych”, na podstawie informacji przekazanych przez szkoły podstawowe z terenu miasta Rzeszowa, Rzeszów 2026.

Dane własne Polskiego Stowarzyszenia Lekkiej Elektromobilności z realizacji projektu „Edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieci i młodzieży w za-

kresie nowych form mobilności, w tym hulajnog elektrycznych”, obejmujące działania informacyjne skierowane do rodziców uczniów rzeszowskich szkół podstawowych, Rzeszów 2026.

Materiały robocze dotyczące możliwości powiązania informacji o posiadaniu karty rowerowej z Kartą Mieszkańca w Rzeszowie, opracowywane w ramach działań związanych z projektem edukacyjnym PSLE, Rzeszów 2026.

Summary

Electric scooters in traffic education for kids. Practical conclusions from an educational project implemented in Rzeszów

Electric scooters have become one of the most visible forms of modern urban mobility. For children and young people, their use should not be seen only as individual behaviour, but also as part of road safety education, parental responsibility, technical requirements for vehicles and prevention. This article discusses an educational project implemented in Rzeszów, showing how electric scooters can be included in practical traffic education for kids.

The project covered five primary schools in Rzeszów: Primary School No. 6, Primary School No. 19, Primary School No. 24, Primary School No. 25 and Primary School No. 29. About 400 children, mainly from fourth grades, took part in the activities. The project combined theory with practical exercises in controlled conditions. Children learned the basic principles of riding an electric scooter, braking, keeping the correct path of travel and reacting to situations that may occur in road traffic. The educational activities also reached more than 3,000 parents, with particular emphasis on explaining that not every vehicle sold as an electric scooter may be legally and safely used on public roads.

An important part of the project was checking whether the existing bicycle card education system could be supplemented with topics related to electric scooters. In cooperation with the Regional Road Traffic Centre in Rzeszów and the Traffic Department of the Municipal Police Headquarters in Rzeszów, nearly 20 children took part in a bicycle card examination extended with theoretical and practical elements concerning electric scooters. This was the first activity of this kind in Poland. The experience showed that the bicycle card can remain a valuable tool for preparing children for independent participation in road traffic, provided that it is developed and adapted to new forms of mobility.

The article also refers to data collected in Rzeszów on bicycle card possession among children in grades IV–VIII. Out of 9,986 children covered by the survey, 7,144 had a bicycle card, which is about 72% of the group. At the same time, 2,506 children did not have such a document, and in the case of 336 children no data were available. These figures show that the bicycle card is still an important element of traffic education, but they also point to the need for better practical use of this tool.

The conclusions from the Rzeszów project show that legal regulations alone are not enough to improve the safety of children using electric scooters. Effective prevention requires practical education, clear materials for schools and parents, awareness of technical requirements, responsible purchasing decisions and cooperation between the Police, road traffic education centres, schools, municipal guards, local authorities and industry experts. Electric scooters should therefore be treated not only as a legal challenge, but also as an educational, technical and preventive issue directly connected with the safety of children and young people in road traffic.

Thumaczenie: Autor