



Straż Miejska Wrocławia
ul. Na Grobli 14/16, 50-421 Wrocław

tel. 071 347 16 35, fax. 071 347 16 34
straz@smwroclaw.pl

Wrocław, dnia 29.07.2025 r.

WW.4011.3.2025.PS

Sz.P.
Elwira Nowak
Dyrektor Wydziału
Wydział Inżynierii Miejskiej
ul. Gabrieli Zapolskiej 4
50-032 Wrocław
wim@um.wroc.pl

Dotyczy: interpelacja radnego Rady Miejskiej Wrocławia Pana Andrzeja Kilijanka

Szanowna Pani Dyrektor!

W odpowiedzi na interpelację radnego Rady Miejskiej Wrocławia, Pana Andrzeja Kilijanka, w zakresie działań podejmowanych przez Straż Miejską Wrocławia, uprzejmie informuję, że:

straże gminne pozbawione zostały uprawnienia do kontroli prędkości pojazdów. Artykuł 129b ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, upoważniający uprzednio do tego rodzaju kontroli z wykorzystaniem urządzeń pomiarowych, został uchylony przez art. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. (Dz.U.2015.1335) zmieniającej nin. ustawę z dniem 1 stycznia 2016 r.

Strażnicy Straży Miejskiej Wrocławia kontrolują natomiast przestrzeganie pozostałych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym przez kierujących rowerami i hulajnogami elektrycznymi, weryfikując, czy kierujący korzystający z drogi dla pieszych (wtedy, gdy jest to dopuszczone) bądź drogi dla pieszych i rowerów:

- porusza się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego
- zachowuje szczególną ostrożność

- ustępuje pierwszeństwa pieszemu
- nie utrudnia jego ruchu.

W trakcie prowadzonych działań, okresie od 1 stycznia 2025 r. do 27 lipca 2025 r., wobec kierujących rowerami i hulajnogami elektrycznymi, m.in.:

- na ulicy Rynek we Wrocławiu nałożono 16 mandatów (na kwotę 4100,00 zł) z tytułu niestosowania się do znaku B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”
- raz stosowano postępowanie mandatowe wobec kierującego niestosującego się do sygnalizatora S-1 nadającego sygnał czerwony (grzywna 500,00 zł)
- pięciokrotnie karano rowerzystów niestosujących się do sygnalizatora S-6 nadającego sygnał czerwony (łącznie kwota 2500,00 zł)
- trzykrotnie sankcjonowano przejazd po przejściu dla pieszych
- 17 razy poprzestano wobec rowerzystów na zastosowaniu środka oddziaływania wychowawczego w postaci pouczenia
- dwie sprawy znajdują swój finał przed wydziałem karnym sądu rejonowego
- 30 hulajnóg elektrycznych usunięto na parking strzeżony w związku z pozostawieniem w miejscach, gdzie jest to zabronione oraz w sposób taki, że został utrudniony ruch pieszych.

Zarazem należy wskazać, że Prezydent Wrocławia wzmacnia podległą mu Straż, podejmując działania zmierzające do zmniejszenia liczby wakatów, wyposaża przy tym jednostkę w sprzęt niezbędny do realizacji obowiązków przez strażników.

Obecnie działają zatem patrole rowerowe, które w sezonie zwiększonej aktywności rowerzystów oraz kierujących hulajnogami elektrycznymi kontrolują i kontrolować będą stosowanie się do przepisów przez te grupy uczestników ruchu.

Komendant Straży Miejskiej Wrocławia otrzymał od Prezydenta Wrocławia polecenie, by szczególną pieczę objąć okolice szkół wraz z rozpoczęciem nowego roku szkolnego, także w ramach cyklicznej akcji „Bezpieczna droga do szkoły”, ze wskazaniem konieczności zwrócenia uwagi na zachowanie kierujących.

Uruchomiono także dodatkowe patrole na osiedlach. W ramach prowadzonych tam działań strażnicy zwrócą uwagę w szczególności na zachowanie kierujących hulajnogami i rowerami względem pieszych, a także na to, czy przestrzegają oni nakazów i zakazów wskazanych w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

Co ważne, już przed kilkoma miesiącami Prezydent Wrocławia polecił Komendantowi Straży Miejskiej Wrocławia analizę przepisów regulujących poruszane kwestie, celem zbadania, czy praktyka stosowania wpływających z nich norm wskazuje na konieczność dokonania zmian w prawie.

Ostatecznie Komendant Straży Miejskiej Wrocławia pismem z dnia 4 lipca 2025 r. zwrócił się do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (znak sprawy WW.405.272.2025.PS, korespondencja doręczona w dniu 11.07.2025 r.) z prośbą o

rozważenie możliwości zmiany definicji roweru, zawartej w art. 2 pkt 47 ustawy Prawo o ruchu drogowym, poprzez dodanie w zdaniu „rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały” wyrazów „i podtrzymywany wyłącznie” przed wyrazem „naciskiem”, tak by definicja przyjęła brzmienie:

„Rower - pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w **uruchamiany i podtrzymywany wyłącznie** naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h”.

Ponadto wniósł o udzielenie informacji, czy strażnicy gminni są uprawnieni do używania – w ramach przeprowadzanej kontroli drogowej - niewielkich, przenośnych hamowni do pomiaru mocy rzeczywistej rowerów, pozwalających mierzyć również ich prędkość maksymalną.

Obecnie rower to pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.

Na ulicach zauważa się jednak wielu użytkowników tego rodzaju pojazdów, którzy poruszają się z prędkościami znacznie wyższymi niż 25 km/h pomimo braku nacisku na pedały, co wskazuje na dokonaną modyfikację, a tym samym wykroczenie poza definicję roweru i spełnienie wartości zastrzeżonych dla motoroweru. Osoby kierujące do utrzymywania wyższej prędkości używają manetek przy kierownicy.

Samo wyposażenie roweru w manetkę przyspieszenia nie jest jednak wystarczające do stwierdzenia popełnienia wykroczenia przez kierującego już nie rowerem, lecz motorowerem.

Pojazd bowiem, którego napęd elektryczny jest uruchamiany naciskiem na pedały, a jedynie podtrzymywany jest manetką przyspieszenia, w dalszym ciągu mieści się w definicji roweru, skoro prawodawca nie zastrzegł, iż napęd elektryczny powinien być uruchamiany i podtrzymywany wyłącznie naciskiem na pedały.

Dodatkowo nieodzowne jest uzyskanie informacji, czy strażnik gminny, uprawniony do kontroli ruchu drogowego zarówno wobec rowerzysty, jak i motorowerzysty (art. 129b ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy Prawo o ruchu drogowym w zw. z art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o strażach gminnych), byłby uprawniony do używania przenośnych urządzeń (hamowni) do pomiaru mocy i prędkości pojazdów deklarowanych przez użytkownika jako

rower, celem zweryfikowania, w związku z podejrzeniem popełnienia czynu zabronionego, czy pojazd nie mieści się w definicji motoroweru.

Ustalenie podczas kontroli, na podstawie danych technicznych pojazdu, czy mamy do czynienia z rowerem, czy motorowerem, nie jest wiarygodne z uwagi na możliwość dokonania modyfikacji pojazdu już po wejściu w jego posiadanie.

W razie ustalenia, że pojazd, którym porusza się osoba, jest motorowerem, możliwe byłoby powiadomienie Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego o niespełnieniu obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia oraz powiadomienie starosty o potrzebie zbadania, czy istnieją podstawy do nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 140mb p.r.d. Ujawnia się przy tym wykroczenie z art. 94 § 2 ustawy Kodeks wykroczeń (dalej k.w.) w sytuacji, gdy dojdzie do ustalenia, że rower jest motorowerem niedopuszczonym do ruchu oraz, ewentualnie, wykroczenie z art. 94 § 1 k.w.

Podejmowane działania, tak z własnej inicjatywy organu ścigania wykroczeń, jak i wskazywane i zlecane przez Prezydenta Wrocławia, przyczyniają się do utrzymania porządku i bezpieczeństwa na ulicach Wrocławia.

Z poważaniem