



Zidentyfikowane problemy związane z hulajnogami w miastach

Hulajnogi elektryczne stały się jednym z najpopularniejszych środków transportu miejskiego, jednak ich szybki rozwój przyniósł ze sobą szereg problemów:

- **chaos przestrzenny** – nieprawidłowe parkowanie hulajnóg, blokowanie chodników, przejść dla pieszych oraz miejsc publicznych stwarza trudności w poruszaniu się po mieście.
- **bezpieczeństwo pieszych** – przekraczanie dopuszczalnej prędkości, szybka i nieostrożna jazda po chodnikach i w zatłoczonych obszarach stanowi zagrożenie dla pieszych.
- **brak regulacji i egzekwowania przepisów** – mimo wprowadzenia zasad dotyczących prędkości i miejsc parkowania, przepisy często są łamane, a egzekwowanie prawa jest ograniczone.
- **zanieczyszczenie przestrzeni publicznej** – porzucanie hulajnóg w przypadkowych miejscach, a nawet wrzucanie ich do rzek lub innych trudno dostępnych lokalizacji.
- **wypadki i zagrożenie dla zdrowia** – coraz więcej zgłoszeń o wypadkach, które skutkują poważnymi urazami, zwłaszcza z udziałem nietrzeźwych użytkowników.
- **brak systemu monitorowania** – brak dokładnych danych o liczbie hulajnóg w miastach oraz ich sposobie użytkowania, co utrudnia wdrażanie skutecznych regulacji.

Rozwiązania

Aby przeciwdziałać wyżej wymienionym problemom, miasta wdrażają różne strategie regulacyjne i organizacyjne:

- **podpisanie porozumień z operatorami hulajnóg**
- **wyznaczanie stref parkowania**, tzw. punktów mobilnych – nakaz pozostawiania hulajnóg wyłącznie w określonych miejscach, tak aby nie blokowały chodników i przejść dla pieszych.
- **strefy zakazu parkowania** – wprowadzenie obszarów, gdzie hulajnogi nie mogą być pozostawiane (np. historyczne centra miast, parki, okolice szkół i przystanków).
- **obniżenie prędkości** – strefy ograniczonej prędkości do 12 km/h w miejscach o dużym ruchu pieszym.
- **limitowanie liczby hulajnóg** – niektóre miasta ustalają maksymalną liczbę pojazdów w określonych strefach, aby uniknąć ich nadmiernego zagęszczenia.
- **obowiązek rotacji pojazdów** – wymuszenie przemieszczania hulajnóg między dzielnicami, aby nie zalegały w centrach miast.
- **opłaty dla operatorów** – wprowadzenie opłat za zajmowanie pasa drogowego przez hulajnogi.
- **system raportowania** – zobowiązanie operatorów do dostarczania danych o liczbie i lokalizacji hulajnóg w czasie rzeczywistym.
- **ograniczenia czasowe wynajmu** – niektóre miasta, np. Oslo, wprowadziły zakaz wynajmu hulajnóg w godzinach nocnych (1:00-5:00), aby ograniczyć liczbę wypadków.
- **kampanie edukacyjne i szkolenia** – organizowanie akcji informacyjnych dotyczących bezpiecznego korzystania z hulajnóg oraz prowadzenie szkoleń dla użytkowników.



Porozumienie z operatorem na przykładzie Krakowa

Prywatne firmy, wynajmujące hulajnogi elektryczne, podpisały umowę z miastem, w których zobowiązały się do współpracy przy utrzymaniu porządku z hulajnogami na określonym terenie Krakowa:

- po pierwsze – ponoszą one opłaty za wykorzystywaną na swoją działalność przestrzeń – za wynajem miejsca pod punkty mobilności, czyli miejsca parkowania hulajnóg. Takich punktów wyznaczonych w Krakowie jest obecnie ponad 300 i tylko tam, w tym obszarze miasta, można zgodnie z prawem pozostawiać pojazd po zakończeniu podróży. Tam też hulajnogi czekają oczywiście na kolejnych użytkowników. Każdy z tych punktów ma ściśle określoną pojemność (w sztukach), dzieloną sprawiedliwie między operatorów.
- po drugie – firmy płacą za relokowanie, czyli przeniesienie lub przewiezienie swojej hulajnogi, jeśli ta zostanie porzucona przez użytkownika poza punktem mobilności (znowu podkreślmy: wewnątrz określonego terenu miasta).

Dodatkowo, na podstawie porozumienia z operatorami, Kraków zaoszczędził blisko 170 tysięcy złotych w ciągu roku na kosztach usuwania źle zaparkowanych hulajnóg. Operatorzy ponoszą również opłaty za wynajem miejsc parkingowych dla swoich pojazdów, co przyniosło miastu dodatkowe 200 tysięcy złotych rocznie.

Przykłady miast i ich rozwiązania

Polska

- *Lublin* – Wyznaczono 100 miejsc do parkowania hulajnóg (ulożone w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji miejskiej bądź stacji Lubelskiego Roweru Miejskiego, miejsca ogólnodostępne – dla użytkowników hulajnóg prywatnych, jak i tych oferowanych przez operatorów), ograniczono prędkość w centrum do 12 km/h oraz wyznaczono miejsca gdzie nie można pozostawiać hulajnóg. Podpisano porozumienie z operatorami hulajnóg.
- *Kraków* – Wprowadzono strefy bez wypożyczania oraz 260 miejsc parkingowych dla hulajnóg. Operatorzy, na ich koszt, są zobowiązani do usuwania porzuconych pojazdów. Jeśli tego nie zrobią, zajmą się tym służby miejskie, ale kosztami obciążą operatora. Podpisano porozumienie z operatorami hulajnóg. W ścisłym centrum Krakowa nie można wypożyczać hulajnóg, na krakowskich Plantach wprowadzono maksymalną prędkość - 18 km/h, a na terenie parków ograniczenie prędkości do 20 km/h.
- *Warszawa* – parkowanie przy stojakach rowerowych i zakup dodatkowych stojaków przez operatora, wprowadzenie opłat dla operatorów za zajmowanie pasa drogowego.
- *Gdańsk* – ograniczenie prędkości do 12 km/h na Głównym Mieście, wyznaczenie miejsc przeznaczonych do parkowania współdzielonych hulajnóg, zachęty dla użytkowników współdzielonych hulajnóg za odstawianie ich na wyznaczone miejsca.



Świat

- *Paryż* – Całkowity zakaz wynajmu hulajnóg elektrycznych na minuty w wyniku referendum.
- *Oslo* – Ograniczenie liczby hulajnóg do 8 tys. (Obowiązują roczne licencje, które operatorzy otrzymują od miasta. To wprowadza konkurencję między firmami, które chcą jak najlepiej spełnić oczekiwania władz miasta. Taka zdrowa konkurencja zapewnia większy porządek na ulicach i przestrzeganie uzgodnień.), obowiązek rotacji między dzielnicami, zakaz wynajmu w godzinach nocnych (w godzinach od 1 do 5 rano, kiedy to dochodziło do wypadków pod wpływem alkoholu)
- *Wiedeń* – Redukcja liczby hulajnóg w centrum z 1500 do 500 w jednym momencie, zakaz parkowania na chodnikach (wytoczono parkingi mobilności, w obrębie 100 metrów od takiego punktu nie da się zwrócić hulajnogi poza wyznaczoną strefą), monitoring GPS hulajnóg z dostępem do systemu przez miejskie służby. Nieprawidłowo zaparkowane hulajnogi można zgłaszać bezpośrednio przez miejską aplikację.