

**ITYKA MIEJSKA 2030****1. KARTA ROZWIĄZANIA:**

ID:	T.01d-1
Typ instrumentarium (a do f) ¹	a
Kategoria rozwiązania (A do C) ²	A
Data aktualizacji wpisu:	14.04.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T01d. Harmonijny rozwój mobilności współdzielonej
Autorzy:	Maciej Lubaś
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.³]:

Narzędzia wspierające mikromobilność

2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:

Pakiet składający się z propozycji ustawowych zapisów, narzędzi służących do monitorowania przepisów oraz dobrych praktyk, związanych z budową infrastruktury i zarządzaniem przestrzenią publiczną. Wpłynie on na lepsze funkcjonowanie ruchu hulajnóg elektrycznych, UTO i UWRów w Polsce. Na tej podstawie samorządy otrzymają przejrzyste i spójne przepisy regulujące usługi mikromobilności, które przełożą się na realne modelowanie i zarządzanie mikromobilnością współdzieloną.

Miasta mierzą się z nowymi wyzwaniami. Z jednej strony chcąc umożliwić najlepsze i najbardziej optymalne korzystanie z elektrycznych hulajnóg, a z drugiej strony pojawiają się problemy z bezpieczeństwem czy zarządzaniem przestrzenią (chaotyczne parkowanie hulajnóg na minuty).

Problemy wynikają przede wszystkim z braku ustawy, w ramach której definiowana jest nowa mikromobilność. Wchodzące w życie dnia 20 maja 2021 r. zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym, mimo iż stanowi pewną poprawę, nie uwzględnia wielu kwestii, które wpłyną na bezpieczne i rozsądne zarządzanie mikromobilnością na terenie gmin. Należy monitorować stan prawny i szukać rozwiązań wraz z samorządami. Dodatkowo podczas pomiarów ruchu oraz w kartach zdarzeń drogowych, należy uwzględnić nowych użytkowników pasa drogowego e-hulajnóg, UTO i UWR

Pomimo początkowych postanowień związanych z narzędziami umożliwiającymi porządkowanie i zarządzanie ruchem e-hulajnóg w ramach aktualizacji PoRD, niestety finalnie nie pojawiły się w procedowanej ustawie. Dawały one samorządom możliwość podpisywania umów z operatorami urządzeń na wynajem, które miałyby być dostępne w przestrzeni publicznej miasta. Obecnie funkcjonują porozumienia, czyli formy dobrowolnej umowy, do której może przystąpić operator, ale nie musi.

W ramach aktualizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym zostaną także wydzielone trzy typy środków transportu: Elektryczne Hulajnogi (EH), Urządzenia Transportu Osobistego (UTO) oraz Urządzenia Wspomagające Ruch (UWR).

-
- 1 a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.
 - b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych
 - c) Dedykowane programy krajowe
 - d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.
 - e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe
 - f) Inne

2 A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

3 Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

KRAJOWA POLITYKA MIEJSKA 2030

Przy czym tylko elektryczne hulajnogi oraz UTO zdefiniowane są jako pojazd. Wprowadzenie tak dużej i szerokiej grupy środków transportu może spowodować nieczytelność przepisów. Warto wspomnieć, że głównymi odbiorcami pasa drogowego będą elektryczne hulajnogi. Należy spodziewać się więc, że precyzowanie i rozbijanie grupy elektrycznych hulajnóg oraz UTO nie przyniesie pożądanego efektu, czyli bezpieczeństwa w szczególności na drogach dla rowerów oraz infrastrukturze rowerowej. Zaskakujące jest też wydzielenie UWR, które w rzeczywistości powinny pozostać przypisane do grupy pieszej.

3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

1. Dopuszczenie możliwość tworzenia parkingów dla rowerów rowerowych oraz dla hulajnóg (np. zabezpieczonych na krańcach, po obu stronach stojakami) w pobliżu przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów czy niektórych powierzchni wyłączonych. Ażurowa budowa hulajnóg i rowerów nie zakłóca dobrej widoczności, w przeciwieństwie do pojazdu samochodowego, który może zasłaniać pieszego wkraczającego na przejście dla pieszych. W ten sposób zmniejsza się proceder nielegalnego parkowania samochodów, a jednocześnie nie odbiera miejsca pieszym na chodnikach parkingami dla hulajnóg.
2. Należy zmienić przepis w wchodzącej w życie ustawie o zmienia ustawy – Prawo o Ruchu Drogowym stanowiący, że hulajnogi można umieszczać jedynie w miejscach wyznaczonych przez samorządy lub wzdłuż fasady budynków. Ustawianie wzdłuż fasad niesie ryzyko dla osób niewidomych, niedowidzących czy z ograniczoną mobilnością w miejscach, gdzie chodniki są wąskie. PRD art. 47 ust. 3.
3. Dyskusyjny jest także przepis określający minimalny wiek osoby korzystającej z EH na 10 lat. Urządzenia te lawinowo zyskują na popularności, także jako prezenty komunijne. Ze względu na ich małą wagę połączoną z dużą prędkością, korzystniejszą byłaby granica wiekowa ustalona na poziomie 16 lub nawet 14 lat. Problem ten nie będzie występował w przypadku komercyjnych hulajnóg funkcjonujących w wypożyczalniach, gdyż operator „odgórnie” może zaprogramować maksymalną prędkość urządzenia, także na obszarach wskazanych przez samorządy.
4. Obowiązek podpisywania umów pomiędzy operatorami a samorządami, w ramach których regulowane byłyby ograniczenia prędkości, liniowe i obszarowe.
5. W przypadku umowy operatorów z samorządem należy uwzględnić liczbę operatorów, zasięg działania oraz liczebność floty. W przypadku wejścia na rynek większej liczby operatorów może dojść do nadpodaży usług, która była np. obserwowana w sytuacji dużej liczby operatorów rowerów na minuty.
6. Konieczność uzupełnienia rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych o ustanowienie znaki poziome i pionowe dla miejsc parkowania hulajnóg.
7. Obowiązek wyposażania hulajnóg w oświetlenie kierunkowe (kierunkowskazy). Kierownica hulajnogi oraz dość małe koła (8 – 10”) sprawiają, że ten środek transportu po puszczeniu kierownicy staje się mało stabilny. Sygnalizowanie zamiaru skrętu bywa niebezpieczne.
8. Usunięcie z postanowień ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicji Urządzeń Wspomagających Ruch. Nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadza 3 typy środków transportu:
 1. Elektryczne hulajnogi
 2. Urządzenia Transportu Osobistego

KRAJOWA POLITYKA MIEJSKA 2030

3. Urządzenia Wspomagania Ruchu (wszystko co napędzane siłą mięśni, a nie będące rowerem czy wózkiem rowerowym)
9. Wskazane w ppkt. a) i b) wg ww. ustawy są pojazdami i obowiązuje ich wyposażenie min. w hamulec, światło oraz dzwonek. UWR nie są traktowane jako pojazd. Ponadto, grupa ta będzie mogła poruszać się po infrastrukturze pieszej i rowerowej bez wymaganego obowiązku przestrzegania znaków drogowych, bez konieczności wyposażenia w dodatkowe elementy bezpieczeństwa. Będzie to rodziło konflikty i sytuacje niebezpieczne.
10. Należy ustawowo ujednoczyć prędkość (do 25 km/h) dla rowerów ze wspomaganie elektrycznym oraz hulajnóg. Art. 20 w ust. 6 w pkt 4.
11. Wprowadzenie obowiązków parkowania hulajnóg tylko w wyznaczonych miejscach. W tym celu konieczne jest zapewnienie, w szczególności w centrach miast, dość gęstej siatki miejsc zdawczo-odbiorczych (przyjmując pewien standard, np. nie rzadziej niż 150 m).
12. Infrastruktura – dbałość o odpowiednią jakość i bezkolizyjność. Wątpliwości budzi zapis ustawy stanowiący obowiązek z korzystania przez jadących hulajnogą z infrastruktury rowerowej. Hulajnogi mają wyższe wymagania (w szczególności, jeśli chodzi o rodzaj nawierzchni, krawężniki - uskoki podłużne i poprzeczne) od rowerów, zatem hulajnogi obnażają rzeczywistą jakość infrastruktury rowerowej w polskich miastach. Dlatego należy budować tak aby infrastruktura rowerowa była zsieciovana oraz jak najwyższych standardów technicznych.
13. Konieczność zapewnienie przez samorządy w Strefach Płatnego Parkowania np. 2% miejsc parkingowych dla lokalizacji na nich bezpłatnych parkingów pod hulajnogi i rowery w strefach płatnego parkowania.

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Ministerstwo Infrastruktury.

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

- 20.05.2021 – wprowadzenie zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym, w ramach którego zdefiniowana zostanie e-hulajnoga, UTO i UWR.
- do 30.11.2021 – monitoring prasy oraz współpraca z miastami średnimi i dużymi, w szczególności tymi powyżej, na rzecz wypracowania rozwiązań dotyczących zarządzania mikromobilnością współdzieloną, wymiany doświadczeń wynikających ze współpracy z operatorami itp.
- do 30.11.2021 - monitoring zdarzeń drogowych z udziałem e-hulajnóg
- do 1.02.2022 – aktualizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym uwzględniająca ww. rekomendacje.

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Ze względu na szybki rozwój tego segmentu mobilności należy nadać wysoki priorytet pracom legislacyjnym oraz wymianie wiedzy i doświadczeń.

7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

- Kotowski W., Burtowy M. (2020). Hulajnogi elektryczne oraz inne mikropojazdy. Regulacje prawne i rozwiązania samorządowe. Wolters Kluwer, Warszawa
- Mair O., Wurm M., Müller M., Greve F., Pesch S., Pörringer D., Zyskowski M. (2021). *E-Scooter-Unfälle und deren Folgen*. Der Unfallchirurg, 124(5), 382-390.

KRAJOWA POLITYKA MIEJSKA 2030

- Rösler K., Veyry J. (2021). E-Scooter und Kleinstfahrzeuge – Fluch oder realistische Mobilitätslösung. [w:] Heike Proff (red.), Making Connected Mobility Work, pages 707-721, Springer Verlag, Wiesbaden.
- 8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):**
 - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
- 9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)**
 - Niemcy: Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756)