



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KPRM



Kraków, 21 PAZ. 2020

KD-06.415.5.21.2020

Szanowny Pan  
Mateusz Morawiecki  
Prezes Rady Ministrów

Szanowny Pan  
Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury

Dotyczy: REGULACJI DOTYCZĄCYCH URZĄDZEŃ TRANSPORTU OSOBISTEGO

*Wielce honorowny Panie Premier!*

Od dłuższego czasu wiele polskich miast wyczekuje koniecznych decyzji Rządu w odniesieniu do niezbędnych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym, które uregulowałyby w sposób kompleksowy status prawny urządzeń transportu osobistego i przyczyniłyby się do ujednoczenia wykładni przepisów, dokonywanej przez organy ochrony prawnej oraz sądy.

Bieżący rok jest niezwykle trudny i wymagający, gdyż spotykamy się z przeciwnościami dotychczas nam nieznanymi. Historyczne i turystyczne miejsca, do grona których zalicza się Kraków, pandemia wirusa Sars-Cov-2 dotknęła w sposób szczególny, powodując przede wszystkim drastyczny spadek liczby turystów. Dodatkowo, niesłabnący niepokój o zdrowie zmienił sposób pracy, komunikacji i ogólnego funkcjonowania mieszkańców i odwiedzających Kraków. Profil podróży, dotychczas w dużej mierze oparty na komunikacji zbiorowej, ze względu na obawę przed zakażeniem, zmienił się na korzyść transportu indywidualnego. Ubolewam nad tym, gdyż jako główny kierunek zmian obrano samochody osobowe oraz wciąż nieuregulowane prawnie hulajnogi elektryczne. Wzrosło w mieście zainteresowanie tymże środkiem lokomocji, co niestety przyczyniło się tylko do eskalacji problemu, jakim jest nieodpowiedzialne i bezrefleksyjne użytkowanie oraz pozostawianie w spoczynku tychże urządzeń w przestrzeni publicznej miasta.

Problem luki legislacyjnej dotyczy możliwego sposobu korzystania z urządzeń transportu osobistego (UTO) w przestrzeniach oraz na drogach publicznych i narasta z każdym miesiącem, dotykając przede wszystkim największe miasta, w tym w szczególności historyczne centra miast, starówki, przestrzenie parkowe, bulwary. Każdego dnia media donoszą o przypadkach potrażeń, kolizji i o związanych z nimi problemami interpretacji przepisów, gdyż hulajnogi poruszają się po jezdniach, chodnikach, parkowych alejkach. Dalsze istnienie luki prawnej jest równoznaczne z korzystaniem z hulajnóg elektrycznych w każdy możliwy sposób, często skrajnie nieprzewidywalny i nieodpowiedzialny, narażający na niebezpieczeństwo zarówno samych poruszających się z wykorzystaniem UTO, ale także niechronionych uczestników ruchu. Użytkownicy pędzący na elektrycznych hulajnogach w parkach,

na chodnikach, jezdniach, czy ścieżkach rowerowych to dzisiaj niestety widok zwyczajny. Nie można również bagatelizować tego, że mimo przygotowania przez służby miejskie specjalnych punktów mobilności na terenie całego miasta (tj. wyznaczonych miejsc, gdzie można pozostawić hulajnogę), wciąż widać brak uporządkowania zarządzania pojazdami, a także wyobraźni i zdrowego rozsądku wśród użytkowników, co objawia się porzucaniem hulajnóg wszędzie wokół. Stwarza to niebezpieczeństwo dla osób niewidomych, niedowidzących, a także osób o ograniczonej mobilności, jak osoby niepełnosprawne fizycznie, starsze, czy dzieci.

Uwzględniając oczywiste problemy, dotyczące występowania realnego zagrożenia bezpieczeństwa, zarówno dla pieszych, kierowców samochodów i innych pojazdów, ale i samych użytkowników UTO, dalsze utrzymywanie się stanu, w którym brak jest ustawowych regulacji, dotyczących tych urządzeń, jest wysoce nieodpowiedzialne. Należy w tym miejscu jednoznacznie podkreślić, iż brak reakcji ze strony ustawodawcy w sprawie określenia jasnych zasad, co do sposobów zarówno użytkowania, jak i pozostawiania w spoczynku UTO może narazić użytkowników przestrzeni publicznej na niebezpieczeństwo uszczerbku na zdrowiu lub życiu. Obecne przepisy nie pozwalają egzekwować odpowiedniego użycia tych urządzeń w ruchu drogowym, ponieważ w świetle prawa nie są one zdefiniowane. Miasta nie mają także podstaw do skutecznego ścigania operatorów na okoliczność porzuconego w przestrzeni publicznej mienia wartościowego. Dodatkowo pandemia spowodowała rozdrobnienie podmiotów i firm operujących flotami hulajnóg. Pojawiły się małe firmy wypożyczające, dysponujące kilkoma pojazdami, dochodzi do skomplikowanych konfiguracji właścicielskich i francyz.

Niezależnie od aspektów związanych z ruchem tych urządzeń, brakiem powszechnie stosowanego kodeksu zachowań użytkowników, brakiem oznaczenia urządzeń (np. numerów rejestracyjnych), wreszcie masowym porzucaniem w przestrzeni publicznej hulajnóg, których operatorzy nie odprowadzają żadnych opłat z tytułu zajmowania pasa drogowego, należy stwierdzić, że ich wysyp w ścisłych centrach wpływa negatywnie na codzienne funkcjonowanie miast, jak również na krajobraz kulturowy oraz historyczne dziedzictwo na obszarach objętych szczególnymi formami ochrony zabytków, takimi jak pomniki historii i parki kulturowe czy też w obszarach wpisanych na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Negatywny wpływ UTO na krajobraz kulturowy wybrzmiał wyraźnie podczas prac powołanego przeze mnie Zespołu ds. parków kulturowych, który zajmuje się powyższą problematyką. Kraków zmaga się, szczególnie w jego historycznym centrum, z działalnością zdalnych wypożyczalni hulajnóg elektrycznych, czego efektem są ulice i zaułki Starego Miasta usłane o każdej porze dnia i nocy tymi pojazdami, które użytkownicy odstawiają w niezorganizowany i niezwykle chaotyczny sposób. Widok z jakim muszą się stykać codziennie mieszkańcy Krakowa oraz napływający do naszego miasta turyści, tj. leżących w pasach drogowych czy na zieleńcach, a nawet opartych o zabytki klasy zerowej hulajnóg elektrycznych, jest całkiem nieodosobniony, o czym zapewniają mnie także władze innych miast. Brak podstaw prawnych rangi krajowej do jednoznacznych i konsekwentnych działań zaprzeczających tak staranną i wielopozłomową pracę samorządu miasta Krakowa wykonaną w ostatnich dziesięcioleciach w kwestii ochrony zabytkowego Starego Miasta. W tej sprawie interweniowały u mnie także stowarzyszenia i instytucje zajmujące się problematyką włączenia społecznego i eliminacji barier dla osób ze specjalnymi potrzebami, w tym osób niepełnosprawnych.

Wartość historyczna zabudowy Starego Miasta w Krakowie jest faktem nie podlegającym dyskusji i sprawą oczywistą jest, że należy tak ważne miejsce odpowiednio pielęgnować i chronić. Z tego właśnie powodu w 1978 roku, jako jedno z pierwszych 12 obiektów, właśnie Stare Miasto w Krakowie zostało wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, a w roku 1994 zarządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej uznane zostało za pomnik historii. Mając na względzie jeszcze intensywniejszą opiekę nad powierzonym dziedzictwem kulturowym, począwszy od Rynku Głównego wyprowadzany był w ostatnich dziesięcioleciach ze ścisłego centrum ruch samochodowy, ulice były poddawane rewitalizacji, a obszar zyskiwał w oczach użytkowników. W roku 2010 Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę w sprawie utworzenia Parku Kulturowego Stare Miasto. Tym oto sposobem, jako samorząd staramy się możliwie najszczerniej domknąć wszelkie możliwe drogi szpecenia

najbardziej wartościowych obszarów w Krakowie.

Jak pokazały jednak nasze doświadczenia, nawet kompleksowe oraz ukierunkowane na konkretne efekty działania specjalistycznych służb miejskich, wobec skali problemu są niewystarczające, a zagadnienie wymaga pilnego, kompleksowego i ustawowego uregulowania. Także próby wypełnienia tej luki przepisami lokalnymi, jak wskazuje analiza poglądów doktryny oraz judykatury, nie pozwolą na osiągnięcie pożądanego, a przede wszystkim legalnego skutku.

Mając powyższe na uwadze zwracam się do Panów o zintensyfikowanie wspólnych działań, zmierzających do jak najpilniejszego uregulowania prawnego statusu urządzeń transportu osobistego. Dalsze pozostawanie tego zagadnienia poza zainteresowaniem krajowego ustawodawstwa może mieć daleko idące i negatywne skutki nie tylko w sferze związanej z zarządzaniem ruchem drogowym i bezpieczeństwem (w tym bezpieczeństwem osób niepełnosprawnych) ale jak pokazuje przykład Krakowa, także w kwestii ochrony krajobrazu kulturowego, dziedzictwa historycznego oraz zabytków.

*Łukasz Łukasz*

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

*Jacek Majchrowski*

Otrzymują:

1. Pan Mateusz Morawiecki – Prezes Rady Ministrów,
2. Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury,
3. aa.

