

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 18, wrzesień 2026 10:30

Mateusz Jabłoński

Odslony: 43

W środę, 16 września 2026 r., odbyło się posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury oraz Podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, które dotyczyło przedstawienia przez Ministra Infrastruktury informacji na temat problemu niewłaściwego parkowania hulajnóg elektrycznych oraz propozycji zmian w przepisach Prawa o ruchu drogowym.

Przedstawiciel resortu poinformował, że projektowane rozwiązania zostały ujęte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (UD402). Istotą propozycji jest wprowadzenie obowiązku pozostawiania hulajnóg wynajmowanych w ramach mobilności współdzielonej wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządców dróg. Rozwiązanie uzasadniono potrzebą ochrony pieszych i pozostałych uczestników ruchu — do ministerstwa wpływają wnioski i petycje dotyczące urządzeń porzucanych w przypadkowych miejscach, które stwarzają zagrożenie i ograniczają możliwość poruszania się przede wszystkim osobom ze szczególnymi potrzebami. Reżim regulacyjny ma zostać rozdzielony: ściślejsze wymogi obejmą floty operatorów, a nie sprzęt prywatny. Projekt przewiduje roczny okres przejściowy na przeanalizowanie organizacji ruchu, uzgodnienie lokalizacji i fizyczne oznakowanie stref oraz na dostosowanie się operatorów do nowych wymogów. Resort podkreślił przy tym, że projektowane regulacje mają objąć wszystkie pojazdy udostępniane w formule mikromobilności dzielonej — hulajnogi elektryczne, rowery i urządzenia transportu osobistego — a samo parkowanie jest tylko jednym z wielu wątków szerszego problemu.

Podczas dyskusji zgromadzeni posłowie pytali o sposób egzekwowania nowych przepisów i o to, kto poniesie odpowiedzialność za nieprawidłowo pozostawione urządzenie. Padło również pytanie, czy resort zbadał, które samorządy korzystają z obowiązujących już możliwości wyznaczania stref parkowania oraz czy planowana jest ingerencja w przepisy techniczne — mimo ustawowego limitu 20 km/h prędkości faktycznie rozwijane przez użytkowników bywają znacznie wyższe. W toku posiedzenia poruszono także kwestię obowiązkowego ubezpieczenia hulajnóg i rowerów elektrycznych, możliwości ograniczenia dopuszczania pewnych kategorii urządzeń do ruchu miejskiego oraz jednoznacznego przesądzenia, po jakich częściach drogi urządzenia te mogą się poruszać. Na skalę problemu i oczekiwania mieszkańców zwróciła uwagę m.in. radna Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy.

Przedstawiciel Związku Powiatów Polskich – mec. Mateusz Jabłoński zwrócił uwagę przede wszystkim na to, że projekt nie nakłada na operatorów urządzeń mikromobilności dzielonej żadnych obowiązków prewencyjnych ani informacyjnych. Nie przewiduje ani geofencingu uniemożliwiającego zakończenie najmu poza miejscem wyznaczonym, mimo że sam OSR opisuje go jako najskuteczniejszy instrument w tym zakresie, ani obowiązku przekazywania właściwym służbom danych identyfikujących użytkownika, bez czego ustalenie sprawcy jest w praktyce niewykonalne — tym bardziej że dane podawane w aplikacjach nie zawsze są prawdziwe. Podniósł też, że nowa przesłanka usunięcia została ujęta wśród przypadków, w których urządzenie „jest usuwane”, a nie tych, w których usunięcie jest fakultatywne, co pozbawia powiaty możliwości miarkowania reakcji i wymusza obsłużenie każdego zgłoszenia niezależnie od tego, czy urządzenie komukolwiek realnie przeszkadza. Zwrócił uwagę na sprzeczność pomiędzy brzmieniem projektowanego przepisu ustawy o drogach publicznych, który umieszcza wyznaczanie miejsc postoju wśród zadań obligatoryjnych, a OSR kwalifikującym je jako kompetencję fakultatywną oraz na pominięcie straży gminnych i miejskich wśród organów uprawnionych do wydania dyspozycji usunięcia. Osobno wskazał na całkowity brak wyceny skutków finansowych po stronie powiatów — usuwania i przechowywania urządzeń, konieczności zapewnienia powierzchni parkingów strzeżonych, postępowań kosztowych wobec operatorów i postępowań o przepadek — przy wydatkach jednostek samorządu terytorialnego wykazanych jako zerowe w każdym z dziesięciu lat. Drugim, odrębnym źródłem obciążeń są koszty samego wyznaczenia i oznakowania miejsc postoju, których uzasadnienie

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 18, wrzesień 2026 10:30

Mateusz Jabłoński

Odsłony: 43

---

szacuje w większych miastach na kilkaset lub kilka tysięcy lokalizacji.

Przedstawiciel Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie ocenił kierunek resortu jako słuszny, wskazując, że urządzenia porzucone lub blokujące ruch to praktycznie wyłącznie sprzęt operatorski, a obecnie operatorzy współpracują z miastami wyłącznie z własnej woli, bez jakiegokolwiek obowiązku ustawowego.

Komenda Główna Policji przedstawiła dane za okres od stycznia do sierpnia br.: 1074 wypadki z udziałem hulajnog, 14 osób zabitych i 957 rannych, co oznacza istotny wzrost wobec analogicznego okresu roku poprzedniego i ok. 8% ogółu wypadków. Największy odsetek uczestników takich zdarzeń stanowią dzieci i młodzież. Od 3 czerwca do końca sierpnia ujawniono też 1355 naruszeń obowiązku używania kasku przez użytkowników hulajnog i 1426 przez rowerzystów.

Na koniec, odnosząc się do postulatów dotyczących geofencingu i danych użytkowników, resort wskazał, że projekt nie ingeruje w relacje umowne pomiędzy zarządcą drogi a operatorem. Przedstawiciel ministerstwa zadeklarował jednocześnie, że projekt spotkał się z bardzo szerokim odzewem, a opracowywanie uwag pozostaje w toku. Analizowany jest chociażby wariant, w którym obowiązek wyznaczenia miejsc postoju obciążałby wyłącznie tych zarządców, którzy zdecydują się dopuścić działalność operatorów na swoim terenie.

Z pełnym przebiegiem posiedzenia można zapoznać się [tutaj](#)