

W Warszawie hulajnogi wg nowych zasad

1 grudnia 2021

Warszawa wprowadza nowe zasady korzystania z elektrycznych hulajnóg. Pięciu operatorów wypożyczających pojazdy podpisało z miastem porozumienie regulujące zasady poruszania się i parkowania w przestrzeni publicznej. Pozwoli to uporządkować chaos i poprawić bezpieczeństwo - informuje Urząd m.st. Warszawy.

Pierwsze elektryczne hulajnogi pojawiły się na ulicach Warszawy w 2018 r. Szybko zdobyły popularność, ale też stały się źródłem licznych problemów, głównie ze względu na niebezpieczną jazdę i chaos związany z porzucaniem sprzętu na ulicach. Źródłem tych problemów był brak odpowiednich przepisów, określających czym jest e-hulajnoga, gdzie może się poruszać i parkować. Po licznych apelach samorządów, udało się tę kwestię uregulować - od 20 maja 2021 r. obowiązuje ustawa regulująca podstawowe zasady i definicje związane z e-hulajnogami, a od początku listopada – rozporządzenie regulujące warunki techniczne i wyposażenie dla tych pojazdów. Dzięki nowym przepisom możliwe stało się uporządkowanie zasad poruszania się e-hulajnóg po mieście i tego, gdzie są parkowane. Od kilku miesięcy wspólnie z operatorami oferującymi e-hulajnogi do wypożyczenia pracowano nad szczegółowymi zasadami. Porozumienie z pięcioma firmami działającymi w Warszawie (Bolt, Dott, Lime, Blinker i TIER) zostało właśnie podpisane.

Co zostanie uporządkowane?

Parkowanie. Zgodnie z przepisami parkowanie elektrycznych hulajnóg jest dozwolone tylko w miejscach do tego przeznaczonych, a jeśli ich nie ma – na chodniku, równoległe do jego zewnętrznej krawędzi. Dla zapewnienia porządku, konieczne jest wyznaczenie możliwie gęstej sieci miejsc postojowych, aby uniknąć zostawiania sharingowych hulajnóg w miejscach utrudniających ruch pieszych. Dlatego ZDM oznakowuje kilka tysięcy miejskich stojaków dla rowerów odpowiednią naklejką, wskazującą że jest to wyznaczone miejsce postoju rowerów i e-hulajnóg. W ten sposób szybko miasto zyska gęstą sieć kilku tysięcy parkingów, dostępnych niemal na każdym rogu, ograniczając tym samym liczbę urządzeń zaparkowanych w miejscach przypadkowych. Stojak gwarantuje też, że hulajnoga nie będzie się przewracać, co było dotąd złą złączęmi wielu części miasta.

Oprócz tego, przygotowana jest sieć „stref postoju” dla e-hulajnóg z wypożyczalni. Mają one być widoczne w aplikacjach mobilnych służących do wypożyczenia i odpowiednio oznaczone w terenie. Operatorzy zobowiązali się zapłacić za wyznaczenie takich stref i ich użytkowanie.

Dzięki tak przygotowanej sieci parkingów, operatorzy będą rozwozić e-hulajnogi tylko do wyznaczonych miejsc. Również użytkownicy będą zachęceni do tego, by korzystać z takich miejsc i nie zostawiać pojazdu na chodniku. E-hulajnogi nie będą już porzucane byle

gdzie, w sposób niebezpieczny dla innych. Osobom, które mimo wszystko postawią e-hulajnogę w nieprawidłowym miejscu, grozi mandat od straży miejskiej. Przez ostatnie pół roku dzięki działaniom Straży Miejskich i ZDM z ulic centrum wywieziono ok. 2 tys. źle zaparkowanych e-hulajnog. Opłata naliczana za usunięcie wynosi 123 zł.

Prędkość. Zgodnie z ustawą, e-hulajnogi nie mogą poruszać się z prędkością większą niż 20 km/h. Operatorzy zablokują możliwość przekroczenia tej prędkości w swoich pojazdach. W wybranych miejscach prędkość będzie dodatkowo ograniczona do 12 km/h, aby zapewnić bezpieczeństwo pieszym: Na Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie, w czasie gdy ulice te są deptakiem; Na Chmielnej na odcinku, który jest deptakiem; Na Bulwarach Wiślanych, na odcinku na którym nie ma wydzielonej drogi dla rowerów.

Strefy wyłączone. E-hulajnog dotyczą podobne przepisy, co rowery. Zatem podobnie jak w przypadku rowerów wjazd taką hulajnogą w niektóre miejsca jest zabroniony. Dotyczy to choćby Starego Miasta, gdzie ruch pojazdów na tak małych kołach jest niebezpieczny nie tylko dla pieszych, ale także dla samych hulajnogistów. Nie ma też miejsca, żeby pozostawić sprzęt na wąskich uliczkach nie blokując przejścia. Zakaz wjazdu dotyczy również Łazienek Królewskich i Ogrodu Krasińskich. Operatorzy zobowiązali się do maksymalnego ograniczenia dostępu do tych obszarów.

Kampania informacyjna i edukacja. Potrzebę kampanii informacyjnej skierowanej do użytkowników dotyczącej zasad poruszania się i parkowania e-hulajnog podkreślał wielokrotnie i ZDM, i operatorzy. Użytkowników urządzeń należy przecież poinformować o tym, jak powinni się zachowywać po wejściu w życie przepisów. ZDM chce wspólnie z operatorami przygotować taką kampanię i wykorzystać kanały kontaktu dostępne dla operatorów, aby dotrzeć do hulajnogistów - np. poprzez aplikację mobilną czy zawieszki na kierownicach.

Otwarte dane. Podpisane właśnie porozumienie jest pewnym pilotażem. Aby móc obserwować i analizować skuteczność poszczególnych zasad, niezbędne są dane. Operatorzy udostępnią miastu część danych o przejazdach i wypożyczeniach oraz innych statystyk, mogących ułatwić planowanie sieci parkingów czy infrastruktury dla e-hulajnog.

(Źródło: Urząd m.st. Warszawy)

Źródło: Prawo Drogowe