



OBSERWATORIUM
POLITYKI MIEJSKIEJ
IRMiR

Raport roboczy grupy eksperckiej kongresu polityki miejskiej ds. **TRANSPORTU I MOBILNOŚCI**

Redakcja:

Paweł Górny

Wersja:

2019-11-06



Zaprezentowany materiał ma charakter roboczy i będzie podlegał dalszym pracom. Finalny materiał zostanie opublikowany po poddaniu dyskusjom w trakcie Kongresu Polityki Miejskiej oraz uzupełnieniu i redakcji wykonanej przez autorów.

Podstawowa metodologia pracy zespołu:

Przedstawiony materiał został wypracowany w ramach dwóch spotkań roboczych uzupełnionych komunikacją mailową.

Na pierwszym spotkaniu we wrześniu 2019 r. nastąpiła analiza sytuacji polskich miast w kwestiach transportu - gdzie polskie miasta są obecnie w porównaniu gdzie były kilka lat temu. Czy stoimy przed podobnymi wyzwaniami, czy przed nieco zmienionymi czy zupełnie nowymi? Celem jest opis diagnozy polskich miast w ujęciu mobilności i zdefiniowanie problemów / wyzwań.

Na drugim spotkaniu w październiku 2019 r. celem był opis rekomendacji względem zdefiniowanych uprzednio problemów / wyzwań, propozycje wymaganych zmian w prawie oraz możliwych zadań dla rządu, samorządu, sektora pozarządowego.

Zdiagnozowane problemy zebrano w kilka głównych grup, wzajemnie się przenikających tematycznie. Przedstawione zagadnienia nie wyczerpują całości problematyki związanej z transportem i mobilnością w mieście, stanowią wybór najistotniejszych tematów i propozycji do wdrożenia w pierwszej kolejności.

Koordinacja prac zespołu:

- Paweł **Górny** – Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy, ekspert Instytutu Rozwoju Miast i Regionów ds. transportu i mobilności

Eksperci zespołu roboczego:

- Hubert **Barański**, Fundacja Normalne Miasto Fenomen
- Marta **Jaskulska**, Katedra Socjologii UKW w Bydgoszczy
- Paweł **Mrozek**, Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej
- Jakub **Nowotarski**, Stowarzyszenie Akcja Miasto, Wrocław
- Arkadiusz **Pacholski**, Stowarzyszenie Kalisz Literacki
- Łukasz **Puchalski**, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie
- Andrzej **Ryński**, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni
- Michał **Rzymyszkiewicz**, radny miasta Torunia
- Tomasz **Tosza**, Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie
- Karol **Trammer**, magazyn „Z Biegiem Szyn”
- Anna **Zielińska**, Instytut Transportu Samochodowego
- Katarzyna **Zbrojkiewicz-Zamecka**, Jakub **Kosowski**, Mikołaj **Korsak**, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju
- Karol **Janas**, Rajmund **Ryś**, Borys **Martela**, Obserwatorium Polityki Miejskiej

UKŁAD DOKUMENTU

Materiał wypracowany przez zespół ekspercki został podzielony według sześciu głównych zagadnień związanych z transportem i mobilnością w polskich miastach. Opisowi sytuacji i uwarunkowań w poszczególnych punktach towarzyszą wnioski i rekomendacje działań, które naszym zdaniem warto byłoby podjąć.

WYZWANIA I ROZWIĄZANIA

1. Polityka transportowa polskich miast w procesach urbanistycznych i tego konsekwencje

Układy dróg w polskich miastach najczęściej są określone na podstawie założeń sprzed kilkudziesięciu lat, gdzie na miasto nałożono „szkielet dróg układu podstawowego”, a następnie przez kolejne dziesięciolecia to realizowano, nie zwracając uwagi na zmieniające się uwarunkowania, np. rosnącą ilość pojazdów, smog od-samochodowy, wzrost ruchu rowerowego. Dawno planowany układ dróg jest często „kopiowany” w kolejnych dokumentach planistycznych - w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a zatem i w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które są zbyt rzadko aktualizowane i nie są w stanie nadążać za współczesnymi zmianami. Można ocenić, iż przyczyna została przez włodarzy miast pomyłona ze skutkiem: przybywa samochodów¹, to „musi” przybywać dróg. Niejednokrotnie brak jest natomiast w omawianych dokumentach planistycznych należytego uwzględnienia i planowania dróg rowerowych i traktów pieszych jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego i jako powiązanej sieci tras, której niezbędnym i podstawowym warunkiem jest ciągłość. Obecnie niestety drogi rowerowe i chodniki najczęściej powstają jedynie przy budowie / przebudowie infrastruktury ulicznej, rzadko kiedy jako samodzielne inwestycje. Należy też wskazać, iż dokumenty Studium są przewidziane do zastąpienia przez „Plany przeznaczenia”, które miałyby dzielić miasto na 6 stref funkcjonalnych: śródmiejską, miejską, podmiejską, wiejską, rolniczą i leśną oraz naturalną² (należy zauważyć podobieństwo do idei Transect³), brak jest jednak w chwili obecnej szczegółowych i jednoznacznych propozycji w tej materii.

Jednym ze zdiagnozowanych powodów prymatu podejścia drogowego nad podejściem ogólno-transportowym jest charakterystyka specustawy drogowej, która skupia się na technikaliach procesu budowy dróg, a nie zawiera odniesienia do kwestii społecznej - transportu jako potrzeby przemieszczania się ludzi w mieście. Jak zauważono w pracach grupy ekspertów, nie sama jednak specustawa drogowa jest przyczyną tego stanu rzeczy, a podejście indywidualnych samorządów,

¹ A. Pacholski, Prezentacja „Auta pożerają polskie miasta” podczas IX Kongresu Mobilności Aktywnej; por. też: <https://oko.press/w-zielonej-gorze-dwa-razy-wiecej-aut-na-1000-mieszkanow-niz-w-nowym-jorku-auta-pozeraja-polskie-miasta/>, <https://oko.press/monokultura-samochodowa-dobija-polskie-miasta-jest-coraz-gorzej-ale-politycy-tkwia-w-spalinowej-bance/>.

² Np. J. Ojczyk, Resort inwestycji szykuje rewolucję w planowaniu przestrzennym, <https://www.prawo.pl/biznes/zmiany-w-planowaniu-przestrzennym-i-warunkach-zabudowy,427497.html>.

³ A. Duany, J. Speck, The Smart Growth. Manual, 2010, Rozdz. 1.4.

wykorzystujących jej zapisy do jak najszybszej budowy dróg, szczególnie z wykorzystaniem dostępnych środków finansowania z funduszy europejskich. Jak podkreślono, można z ustawy korzystać racjonalnie, wspierając zrównoważony transport, ale nie jest to łatwe ani oczywiste i zależy od indywidualnego podejścia decydentów w poszczególnych samorządach.

W tym kontekście eksperci zauważyli brak właściwego podejścia do tworzenia planów transportowych, o których mowa w art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Należycie przygotowany przez władze samorządowe plan transportowy powinien określać priorytety potrzeb transportowych w mieście i z niego winna wynikać istotna dla danej społeczności rola transportu publicznego oraz komunikacji pieszej i rowerowej jako alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego, jak też winien zawierać studium wykonalności i/lub analizę SWOT efektywności. Ważne ponadto w planowaniu transportu jest podkreślanie, że powinien być to sieciowy układ dróg umożliwiający dziesiątki różnych sposobów przejechania przez miasto, a nie skupianie potoków w dużych drogach zbiorczych, które rozcinają dzielnice i powodują ich zamieranie. (Por. art. 12 ust. 2 pkt 2 i 3 cyt. ustawy: [Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności] sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru; wpływ transportu na środowisko).

Wnioski i rekomendacje:

- Należy stwierdzić, iż rola zrównoważonej mobilności powinna być wyraźnie obecna w dokumentach planowania przestrzennego gminy, szczególnie w Studium, oraz dobrze zaplanowana w długoletniej perspektywie i restrykcyjnie przestrzegana zgodnie z planem transportowym, co niezależnie te procesy od decyzji zmiennych politycznie. Specustawa nie powinna być wykorzystywana do obchodzenia zapisów Studium - polityka transportowa musi być zgodna z planowaniem przestrzennym, zatem w specustawie drogowej powinien znaleźć się zapis o konieczności bezwzględnej zgodności miejskich inwestycji drogowych ze Studium (należy wykreślić zapis o możliwości niezgodności), jak również o możliwości wykonywania w ramach specustawy samodzielnych inwestycji w postaci linii tramwajowych czy dróg dla rowerów.

- Z uwagi na fakt, iż gminy nie odczuwają wsparcia systemowego ze strony państwa, by budowały dobrej jakości infrastrukturę rowerową i pieszą, obecnie podejmowane działania zależą od inicjatywy indywidualnych samorządów. Proponuje się zatem wprowadzenie krajowego funduszu kierowanego na rozbudowę infrastruktury rowerowej i pieszej. Dotacje powinny być zależne od dotychczasowych działań samorządu: taki, który już może się pochwalić dobrą infrastrukturą dla pieszych i rowerzystów, zamykaniem dla ruchu samochodowego ulic przy szkołach lub chociażby wprowadzaniem stref Tempo-30 lub stref zamieszkania, powinien być premiowany większą dotacją, w myśl konieczności zapewnienia efektu skali i powiązania układu w spójną sieć. W ślad za tym należy rozważyć wprowadzenie obowiązku sporządzenia dokumentu planistycznego nt. „koncepcji przebiegu tras rowerowych”, jak też „standardów budowy chodników” na terenie miasta/gminy (standardy rowerowe przyjęte przez poszczególne samorządy pozwoliły zbudować dosyć dobrej jakości infrastrukturę, jednak standardy te są różne w różnych gminach). Ogólnokrajowe „standardy piesze” powinny zarówno zapewnić odpowiednią jakość infrastruktury pieszej, jak i ujednoczyć wymagania w tym zakresie, winny też mieć rangę

analogiczną jak standardy dostępności / uniwersalnego projektowania⁴, z którymi powinny się pokrywać w zakresie przestrzeni zewnętrznych (ulice, place, parki itp.).

- Jedną z ważnych przeszkód swobodnego i adekwatnego planowania sieci transportowej przez gminy są zapisy rozporządzenia ministra właściwego w sprawach transportu określające podział dróg na poszczególne klasy i wymuszające określone parametry budowy według danej klasy⁵. Wpływa to negatywnie na kolejne ulice w mieście i usytuowanie rozwiązań dla innych niż kierowcy uczestników ruchu drogowego (odległość pomiędzy skrzyżowaniami i pomiędzy przejściami dla pieszych, szerokość pasa ruchu wg klasy drogi itd.). Ekspertcy zaproponowali, aby wyłączyć obszar miasta (lub przynajmniej centrum) z obowiązywania zapisów o warunkach technicznych dróg i pozostawić decyzje w tym zakresie samorządom, jak chcą kształtować ulice na swoim obszarze, niezależnie od przepisów dotyczących dróg krajowych i autostrad. Należy promować wyspecjalizowanie w przyszłości kształcenia na uczelniach technicznych w podziale na specjalistów od autostrad i węzłów drogowych oraz od dróg miejskich i zrównoważonej mobilności. Alternatywnie, konieczna jest zmiana szczegółowych przepisów rozporządzenia, jak np. obniżenie widełek szerokości pasa ruchu w zależności od klasy drogi i/lub uproszczenie procedury odstępstw od wymogów (por. pkt 2 poniżej).

2. Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych

Skala wypadków śmiertelnych na polskich drogach jest alarmująca. Co roku na polskich drogach ginie blisko 3 tysiące osób⁶, z czego 38% to piesi i rowerzyści (w 2018 roku 803 pieszych i 286 rowerzystów). W dużych miastach ta grupa niechronionych uczestników ruchu to ponad 60% wszystkich ofiar śmiertelnych. W ostatnich kilku latach maleje ogólna liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych, jednak bardzo niepokojący jest wzrost ofiar śmiertelnych na przejściach dla pieszych (w 2018 roku 271 zabitych pieszych). Rośnie także liczba rowerzystów biorących udział w wypadkach (w 2008 roku więcej o 30% ofiar śmiertelnych i o 13% rannych rowerzystów). W latach 2015-2018 długość infrastruktury dla rowerzystów wzrosła o 28%⁷ (z 10.797 km do 13.904 km). W dużych miastach znacznie wzrasta udział ruchu rowerowego w podróżach nie-pieszach (w Warszawie w latach 2015-2017 wzrost o 40%⁸), coraz gęstsza jest też sieć wypożyczalni rowerów publicznych. Jednak wzrost popularności rowerów nie powinien oznaczać większej liczby ofiar wśród rowerzystów.

Zgodnie z zaleceniami międzynarodowymi (Bank Światowy, Unia Europejska) dla uzyskania wymiernych efektów (Vision Zero, czyli zero zabitych i rannych w wypadkach drogowych) należy wdrożyć działania mające na celu stworzenie bezpiecznego systemu (Safety System Approach)⁹. Uznaje się, że ciało ludzkie jest bardzo narażone na obrażenia i że ludzie popełniają błędy, dlatego twórcy systemu przy jego

⁴ W myśl ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. 2019 poz. 1696).

⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r. (Dz.U. Nr 43, poz. 430), tj. z dnia 23 grudnia 2015 r. (Dz.U. 2016 poz. 124).

⁶ E. Symon, Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku, Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

⁷ <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/tablica>.

⁸ <https://zdm.waw.pl/aktualnosci/wiecej-rowerzystow-na-ulicach/>.

⁹ Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021-2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-pl-tra-00.pdf.

projektowaniu powinni uwzględniać odporność ciała ludzkiego na uderzenie (odpowiednie zarządzanie prędkością) a przyjęte rozwiązania powinny minimalizować ciężkość konsekwencji błędu człowieka („wybaczące drogi”). Na poziomie miast skuteczne wdrażanie tej filozofii wymaga przyjęcia długofalowego planu działania, zaangażowania i ścisłej współpracy różnych instytucji miejskich (transport, zdrowie, policja) i włączeniu społeczności lokalnej.

Najpoważniejszym czynnikiem zagrożenia na drogach jest nadmierna prędkość, dlatego szczególnie w obszarach zabudowanych należy promować i stosować różne środki uspokojenia ruchu (legislacyjne, infrastrukturalne, organizacyjne). Tworzenie infrastruktury bezpiecznej dla niechronionych uczestników ruchu sprzyja poprawie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg. „Projektowanie w sposób zapewniający bezpieczeństwo rowerzystom gwarantuje większą różnorodność w funkcjonowaniu ulicy, która staje się przyjaźniejsza dla wszystkich użytkowników, bo ludzie są na niej lepiej widoczni, a ich zachowania bardziej przewidywalne”¹⁰.

Władze samorządowe poruszają się jednak w dość ściśle określonych przepisach o budowie infrastruktury, niechętnie szukają i stosują rozwiązania infrastrukturalne dozwolone ale niedookreślone w przepisach. Miasta, które podjęły takie decyzje, są wyjątkiem, a miasto, które podjęło taką decyzję jako swoją całościową politykę transportu w mieście, jest w Polsce dotychczas jedno - Jaworzno. Należałoby wprowadzić rozwiązania systemowe zachęcające samorządy do odważnego stosowania „bezpiecznej” infrastruktury. Same rekomendacje czy standardy to za mało, nie zobowiązują urzędników do ich wdrażania, w przeciwieństwie do ściśle określonych przepisów prawa, za niestosowanie których są określone sankcje; jak również decydenci polityczni nie wybiorą pewnych rozwiązań bez bezpośrednich przepisów prawnych.

Wnioski i rekomendacje:

- Zmiana pakietu przepisów dot. warunków technicznych projektowania dróg (por. pkt 1): m.in. szerokość pasów ruchu względem klasy drogi, przepisów zwiększających szerokość miejsc parkingowych, zapisów o odległościach przejść dla pieszych i skrzyżowań względem klasy drogi, zmniejszenie minimalnej odległości progu zwalniającego od przejścia dla pieszych, konieczność projektowania bezpiecznych rozwiązań drogowych w danych sytuacjach: np. mini-ronda, odgięte dojazdy do ronda, obowiązkowe przystanki wiedeńskie (to odstępstwem od wymogu może być brak takich przystanków). Należy rozważyć infrastrukturalną kontrolę przestrzegania przepisów przez kierowców, np. automatyczne kamery rejestrujące przejazd na czerwonym świetle. Konieczne są regulacje prawne dotyczące systemowego zabezpieczenia bezpieczeństwa podczas prowadzenia prac drogowych w czasie budów i przebudów dróg.

- Pilne nadanie pierwszeństwa przejścia przez jezdnię pieszym zbliżającym się do przejścia dla pieszych - w obecnej sytuacji brak jednoznacznego określenia pierwszeństwa między aktami ustawowymi a rozporządzeniem. Powoduje to psychologiczną konsekwencję, że kierowcy „nie widzą” pieszego nie będąc zmuszeni do takiego obowiązku. Zmiana spowoduje jednoznaczną interpretację przepisów i w ślad za tym zwiększenie uwagi kierowcy na otoczenie przejść dla pieszych i zachowanie wymaganej tam szczególnej ostrożności. Rekomenduje się nałożenie na samorządy obowiązek przeprowadzenia

¹⁰ J. Saadik-Khan, S. Solomonow, Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi, Kraków 2017.

audytów przejść dla pieszych, w szczególności pod kątem zapewnienia pola widoczności, oznakowania, oświetlenia czy wdrażania rozwiązań infrastrukturalnych uniemożliwiających rozwijanie nieprzepisowej prędkości.

- Konieczność znaczącego podwyższenia kwot mandatów, ilości fotoradarów i zmniejszenia limitów prędkości (postulaty kampanii społecznej Chodzi o Życie dot. bezpieczeństwa pieszych¹¹): tj. podwyższenie mandatów za wykroczenia drogowe plus ich stała waloryzacja oraz powiązanie stawki OC z liczbą i rodzajem wykroczeń (od 1997 roku maksymalny mandat wynosi 500 zł, podczas gdy średnia pensja wynosiła 1100 zł, obecnie to ponad 5000 zł); propozycja zwiększenia liczby fotoradarów do co najmniej 2000 (teraz jest ich zaledwie ponad 400) oraz wprowadzenia co najmniej 300 odcinkowych pomiarów prędkości; pilna rezygnacja z dopuszczenia podwyższonego nocnego limitu prędkości w miastach do 60 km/h w godz. 23:00-5:00, tj. w okresie kiedy warunki widoczności są gorsze i mniej widać pieszego.

- Konieczność przywrócenia gminom prawa instalowania fotoradarów (nieoznakowanych) przy proponowanym obowiązkowym minimalnym wskaźniku 1 fotoradar na 10.000 mieszkańców, pozostawienie samorządom decyzji o lokalizacji fotoradarów i wyznaczania odcinkowych pomiarów prędkości, przy roli Inspekcji Transportu Drogowego ograniczonej do zatwierdzania urządzeń i opiniowania lokalizacji. Przyjęcie regulacji stanowiącej, że kwota równoważna dochodom z mandatów wystawionych dzięki radarom trafia do samorządu z przeznaczeniem na poprawę infrastruktury, w szczególności rowerowej i pieszej oraz na poprawę funkcjonowania lokalnej komunikacji zbiorowej.

- Podstawą do podejmowania skutecznych działań w zakresie bezpieczeństwa winna być wiedza o charakterze i przyczynach zagrożeń. Źródłem tej wiedzy powinny być badania zachowań uczestników ruchu i pogłębione analizy najcięższych zdarzeń drogowych (wizje lokalne, analiza dokumentacji dochodzeniowej itp.). Jedną z form pozyskania szczegółowych danych może być powoływanie komisji powypadkowych na miejscu w terenie (pracujących po wypadku, celem oceny infrastruktury) o interdyscyplinarnym składzie (m.in. policja, pogotowie, straż pożarna, zarządca drogi, specjalista projektowania infrastruktury), jako jednego z elementów w procesie wdrażania nowego podejścia do BRD w myśl „Safety System Approach” („Vision Zero” to cel ilościowy i jako taki jest tylko elementem szerszego podejścia „Safety System Approach”).

- Priorytetem wdrożenia zmian poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego powinny być obszary wokół szkół, np. poprzez wypracowanie „standardu ulicy szkolnej” ze strefą uspokojonego ruchu (lub z czasowym zamknięciem ruchu), zapewnionymi strefami bezpiecznego dojścia pieszo oraz dojazdu rowerem, w tym od przystanku komunikacji publicznej, z szeroko stosowanymi rozwiązaniami uspokojenia ruchu (np. wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych, progi zwalniające, przystanki klepsydrowe).

- Powołanie krajowego pełnomocnika ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, we współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, umocowanego przy ministrze właściwym do spraw transportu, do którego zadań należeć będzie systemowe wdrażanie zmian (m.in. wyżej zaproponowanych)

¹¹ Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze / Federacja Piesza Polska, <https://miastojestnasze.org/chodziozycie-mamy-dosc-smierci-na-drogach/>.

prawnych, infrastrukturalnych i edukacyjnych w zakresie bezpieczeństwa drogowego w Polsce. Należy odnotować pojawiające się w ostatnim czasie poparcie decydentów parlamentarnych i samorządowych dla wdrożenia nowych przepisów i wymogów zawierających nawet znaczne restrykcje w ruchu drogowym celem poprawy bezpieczeństwa¹².

3. Rola roweru w mieście jako alternatywy dla samochodu w podróżach codziennych i okazjonalnych oraz w transporcie towarów

Lawinowo powstały w Polsce systemy rowerów „miejskich” (tj. publicznych) generalnie oceniane jako duży sukces samorządów, nierzadko we współpracy z organizacjami pozarządowymi. Systemy sharingowe (współdzielenia) mogą stanowić ważny bodziec do zachęcania do korzystania z roweru w codziennych podróżach lub w ich uzupełnieniu na ostatnim, docelowym odcinku (np. w połączeniu z komunikacją zbiorową). Są też dobrą odpowiedzią na potrzebę podróży okazjonalnych. Ale same systemy rowerów publicznych bynajmniej nie wystarczą do osiągnięcia realnego efektu zwiększenia procenta udziału rowerzystów w podróżach miejskich- nie uda się to bez spójnej sieci dróg rowerowych i traktowania roweru zarówno przez prawo jak i przez samorzady jako równoprawnych uczestników ruchu drogowego.

Czy zatem transport rowerowy, w tym z wykorzystaniem systemu roweru publicznego, ma szansę stać się w Polsce realną alternatywą dla transportu samochodowego, z wynikiem 40-50% podróży po mieście (jak Kopenhaga, Amsterdam, Utrecht¹³)? Należy tu odpowiedzieć, iż podstawą jest spojrzenie na projektowanie i budowanie infrastruktury rowerowej nie jako dla rowerzystów (profesjonalnych), a dla wszystkich mieszkańców (młodszych, starszych, z dziećmi). Kluczowe są w tej materii standardy budowy dróg rowerowych, które obecnie niestety są w poszczególnych samorządach inne i rozbieżne od siebie. Brakuje też realnego przyspieszenia budowy infrastruktury rowerowej w kontekście aglomeracyjnym, jako zapewnienie dojazdu między miastem rdzeniowym a otaczającymi gminami.

Nie do pominięcia jest też funkcja roweru w transporcie towarów, szczególnie w kontekście dostaw w śródmieściach miast i wdrażanych tam ograniczeń w ruchu samochodowym. Rowery cargo mogą stanowić tu alternatywę dla dostawców towarów, a władze miejskie winny rozważyć stworzenie miejsc przeładunku (transport „ostatniej mili”). Takie działanie jednocześnie musi być wsparte prawnie możliwością tworzenia stref wolnych od samochodów. Kluczowe znaczenie miałoby przekonanie największych przewoźników do użytkowania rowerów cargo (np. Poczta Polska). Należy tu zauważyć, że zgodnie ze światowymi trendami dostawy kurierskie będą w najbliższej przyszłości rosły lawinowo, a zdecydowana większość tych paczek jest małogabarytowa i mieści się w przestrzeni ładunkowej rowerów cargo. Podobnie oferta wypożyczalni cargo może być przyczynkiem dla ograniczenia ruchu samochodowego w mieście, jednak ważne jest by cargo były widziane w przestrzeni publicznej –

¹² Np. Warszawa: J. Dybalski, Trzaskowski: Chcemy fotoradarów, wyższych mandatów i pierwszeństwa pieszych, <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/rafal-trzaskowski-chcemy-fotoradarow-wyzszych-mandatow-i-pierwszenstwa-piesznych-62973.html>; M. Walus, Aby już nikt nie ginął na pasach. Co zrobi nowy Sejm?, <http://wyborcza.pl/7,162657,25339753,aby-juz-nikt-nie-ginal-na-pasach-co-zrobi-nowy-sejm.html>.

¹³ Bicycle Dutch, <https://bicycledutch.files.wordpress.com/2018/11/copenhagen121.jpg>.

w miejskich wypożyczalniach, u dużych przewoźników (np. kurierów), wykorzystywane w usługach świadczonych czy zlecanych przez samorząd (np. sprzątanie ulic).

Wnioski i rekomendacje:

- Propozycja stworzenia ujednoczonych standardów budowy infrastruktury rowerowej umocowanych w przepisach prawa: obecnie standardy budowy funkcjonują niezależnie w każdym samorządzie lub wręcz ich brak, co jest szczególnie dotkliwe w przypadku zwartych miejskich aglomeracji (np. Łódź-Zgierz-Pabianice, Trójmiasto czy konurbacja śląska), gdzie infrastruktura jest budowana cząstkowo, a poszczególne fragmenty niezależnie od siebie. Wspólne standardy winny też zapewniać zgodność z zapisami konwencji wiedeńskiej czy jednoznacznie określać warunki budowy infrastruktury rowerowej (np. rodzaj nawierzchni, opaska rozdzielająca od chodnika, oddzielenie krawężnikiem od jezdni czy nie).

- Należy przeanalizować wdrożenie znacznie większych ułatwień prawnych tworzenia stref wolnych od ruchu samochodowego w centrach miast (np. szczególnie tych, które stanowią starówki listy Unesco czy sanatoria lecznicze), z zapewnieniem alternatywy transportem rowerami cargo.

- Upowszechnienie włączenia rowerów publicznych w funkcjonowanie komunikacji zbiorowej (wraz z dostosowaniem pojazdów) może wspomóc upowszechnianie i promowanie omawianego środka transportu.

- Należy rozważyć wdrożenie ogólnokrajowej polityki rowerowej, mającej na celu opracowanie i wprowadzenie wyżej wymienionych standardów budowy infrastruktury, jak i kształtowanie układu krajowych i międzynarodowych tras rowerowych (ustalenie i oznakowanie przebiegów tras, jednolita numeracja, określenie klas infrastruktury analogicznie do klas sieci dróg) oraz promowanie użytkowania roweru jako ważnego czynnika zdrowego trybu życia i przeciwdziałania chorobom cywilizacyjnym.

- Należy też tak kształcić specjalistów drogownictwa, by uwzględniali wszystkie środki transportu jako równoprawne (specjaliści nie od poszczególnych środków transportu, a od zrównoważonej mobilności) oraz stosowali standardy dostępności.

4. Transport zbiorowy miejski / podmiejski

W pracach grupy ekspertów uzgodniono podstawowy wniosek, by nie stawiać wyraźnej granicy między transportem miejskim a podmiejskim. Komunikacja miejska nie może być organizowana w oderwaniu od komunikacji podmiejskiej regionu - musi być organizowana i finansowana zarówno przez miasto rdzeniowe, jak i okoliczne gminy (i posiadać wspólną taryfę z regionem). Rekomenduje się zatem powrót krajowej polityki miejskiej do idei związków metropolitalnych wokół największych miast.

Dla sprawnej komunikacji miejskiej / podmiejskiej absolutnie kluczowe znaczenie mają węzły przesiadkowe, dostosowane również do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, zapewniające m.in. dogodną zmianę środka transportu („drzwi w drzwi”), połączenie linii magistralnych i dowozowych, bliskie dojeżdżania na tym samym poziomie, informację pasażerską odnośnie całego węzła na każdym z przystanków itp. Węzły przesiadkowe muszą być bardzo dobrze zaplanowane, projektowane z punktu widzenia codziennego użytkownika, a nie wyłącznie architekta-urbanisty, bez oszczędności kosztów względem funkcjonalności. Węzły przesiadkowe powinny zapewniać możliwość wykorzystania

wszystkich dostępnych w danym miejscu środków transportu: autobusy i tramwaje (metro), rowery (i hulajnogi), autobusy podmiejskie, koleje miejskie / podmiejskie, parkingi Park&Ride, systemy sharingowe (współdzielenia) oraz bezpieczny i komfortowy ruch pieszy.

Należy ocenić, iż władze samorządowe słabo radzą sobie z projektowaniem funkcjonalnych węzłów przesiadkowych, problemem jest m.in. kwestia współpracy pomiędzy właścicielami terenu np. PKP a samorządem (problem granicy inwestycji). Planowanie węzłów przesiadkowych powinno być poprzedzone rzetelną pracą studialną, koncepcyjną i oparte w miejskich dokumentach planistycznych, konsekwentnie realizowanych (Studium, plan transportowy). Jednak plany te są często zlecane na zewnątrz, firmom nie znającym lokalnych uwarunkowań (gdzie podstawowym kryterium jest niska cena), wskutek czego lokalne władze z zawartymi propozycjami się nie identyfikują - miasta powinny robić to własnymi siłami (choć można zlecić poszczególne elementy, np. badania natężenia ruchu).

Nie mniejsze jest znaczenie systemów informacji pasażerskiej, adekwatna taryfa czy kanały dystrybucji biletów (płatności on-line, aplikacje telefonów komórkowych itp.) Warto odnotować efekt mechanizmów preferencyjnych, np. tanie bilety dla uczniów, wskutek czego odnotowano wzrost sprzedanych biletów pełnopłatnych (opiekunowie zaczęli odwozić dzieci komunikacją publiczną i kupować własne bilety)¹⁴. Zamiast pojęcia „wspólnego biletu” należy dążyć do „wspólnej taryfy” - mieszkańcy powinni płacić za przejazdy a nie za bilety; powinny powszechnie funkcjonować rozwiązania mobilne, bez konieczności posiadania fizycznych biletów (przykład Jaworzna: 70 tys. kart miejskich w mieście 90-tysięcznym).

Należy odnotować niekorzystne dążenie poszczególnych samorządów do finansowania zadań transportowych wyłącznie w granicach własnej gminy (finansowanie komunikacji miejskiej przez miasto, a podmiejskiej przez okoliczne gminy), nie zaś wspólnie, w czym widać brak prawnego uregulowania związków metropolitalnych. Miejski zarządca transportu częstokroć nie widzi powiązania, że jeśli miasto dopłaci do komunikacji na terenie podmiejskim, to zaoszczędzi na budowie dróg, parkingów, nie mówiąc korzyściach z czystszeo powietrza czy mniejszym prawdopodobieństwem wypadków drogowych. Z drugiej strony, trzeba mieć na uwadze zagrożenie, że dofinansowanie do transportu na zewnątrz miasta niesie ryzyko ułatwiania suburbanizacji.

Warta podkreślenia jest rola, jaką może pełnić kolej w obsłudze aglomeracji, co jednak jest utrudnione przez odnotowane wyżej potencjalne spory kompetencyjne pomiędzy właścicielami gruntów, wielością branżowych spółek kolejowych, trudnością w zaprojektowaniu funkcjonalnych węzłów przesiadkowych. W przypadku wykorzystania kolei, jak i integracji innych środków transportu, kluczowymi czynnikami są:

- częstotliwość - w ruchu miejskim pasażer powinien cieszyć się możliwością poruszania się koleją bez konieczności praktycznie sprawdzania rozkładów jazdy; w największych aglomeracjach najdłuższe odstępy między pociągami powinny wynosić nie więcej niż 30 minut;
- dostępność - kluczowym elementem jest odpowiednia lokalizacja stacji i przystanków kolejowych, tak by istniały one przy przecięciu linii kolejowych z najważniejszymi ulicami, przy dużych osiedlach oraz przy

¹⁴ Np. Warszawa: <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/warszawa-uczniowie-jezdza-za-darmo-ztm-i-tak-zarabia-56992.html> czy Pabianice: <http://www.transport-publiczny.pl/mobile/pabianice-obnizka-cen-biletow-zwiekszylo-popularnosc-autobusow-57652.html>.

dużych generatorach ruchu (centra handlowe, uczelnie, obiekty sportowe); w dobie modernizacji sieci kolejowej bardzo ważne jest, aby władze miast wpływały na spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, by przedsięwzięcia modernizacyjne na terenie aglomeracji obejmowały swym zakresem budowę nowych przystanków kolejowych oraz zmianę lokalizacji istniejących w celu przysunięcia ich do ważnych celów podróży; przy powstawaniu nowych przystanków i zmianie lokalizacji istniejących ważne jest także jak najlepsze ich dowiązanie do otoczenia poprzez stworzenie krótkich i wygodnych dojazdów do przystanków tramwajowych i autobusowych, na przykład poprzez lokalizację peronów pod wiadukdami z zapewnieniem wyjść bezpośrednio na przystanki;

- integracja taryfowa - warunkiem jest jak najpełniejsza integracja systemu taryfowego tradycyjnej komunikacji miejskiej (autobusy i tramwaje) z systemem taryfowym kolei na terenie aglomeracji miejskich (wzorowe jest rozwiązanie stosowane w stolicy Czech: w Pradze i okolicach w pociągach honorowane są wszystkie bez wyjątku bilety komunikacji miejskiej, a te krótkookresowe po prostu przed wejściem do pociągu kasuje się w kasowniku stojącym na peronie);

- relacje - znaczną barierą blokującą wzrost wykorzystania kolei w obsłudze aglomeracji jest planowanie tras pociągów regionalnych w sposób uznający centra dużych miast za docelowy punkt dojazdów; tymczasem w obliczu rozbudowy osiedli na przedmieściach oraz powstawania centrów biurowych i centrów handlowo-usługowych na obrzeżach potrzeby przejazdów w ramach aglomeracji coraz częściej przebiegają przez centra tranzytem, konieczne jest więc zapewnianie przelotowych relacji pociągów, które nie będą kończyć się na stacjach w centrach miast.

Wnioski i rekomendacje:

- Zaleca się pilny powrót w polityce miejskiej do idei związków metropolitalnych, zakładających jako swoją podstawę wspólne finansowanie usług transportowych przez miasto rdzeniowe i okoliczne gminy.

- Alternatywnie, należy tak skonstruować regionalne systemy transportowe, by organizowane były na poziomie samorządu województwa, co pozwoli uniknąć problemu „granicy” między transportem miejskim a podmiejskim, organizatorem przewozów w jednym powiecie a drugim czy pomiędzy poszczególnymi gminami. Marszałek województwa jako organizator przewozów winien ustalać trasy, częstotliwość, dopuszczenie przewoźników realizujących zlecone kontrakty, zagwarantować integrację taryfową i racjonalne wykorzystanie dostępnych środków transportu, w tym głównie kolei dowozowej.

- Rekomenduje się jest zaktualizowanie ustawy o transporcie publicznym, obecnie rozdzielającej kompetencje pomiędzy poszczególne szczeble samorządu, gdzie na jednej trasie może w rezultacie być trzech organizatorów transportu (w efekcie na żadnym szczeblu samorządu nie ma poczucia odpowiedzialności za daną trasę). Skupienie zadań transportowych w rękach jednego dużego organizatora na poziomie wojewódzkim spowoduje profesjonalizację usług, obniżenie cen przewozów wskutek korzyści skali, ujednoczenie odpowiedzialności za organizowanie transportu w szczególności na przecięciu granic miasta czy gmin, da możliwość właściwego zarządzania wielością środków transportu

(od autobusów miejskich poprzez komunikacje międzygminną aż do regionalnych połączeń kolejowych)¹⁵.

5. Polityka parkingowa

W sytuacji zapaści transportu regionalnego w Polsce, miasta borykają się z napływem niespotykanej dotąd ilości prywatnych samochodów (niejednokrotnie w ilości zbliżonej do liczby stałych mieszkańców¹⁶) z okolicznych gmin, wskutek czego narastają problemy komunikacyjne i środowiskowe¹⁷, tak w mieście jak i aglomeracji. Zauważalna jest „odwieczna” trudność w przekonaniu samorządów do wprowadzania i egzekwowania ograniczeń parkowania, w szczególności przy takiej presji kierowców. Powszechne nielegalne parkowanie jest traktowane jako zjawisko związane z rozwojem miasta, wzrostem wskaźnika motoryzacji, brakiem parkingów na osiedlach pobudowanych w okresie PRL. Niedawna deklaracja prezydenta Wrocławia walki z powszechnym nielegalnym parkowaniem jest tu wyjątkiem¹⁸. Generalnie istnieje raczej powszechna akceptacja (mieszkańców i władz) dla nielegalnego parkowania na chodnikach, na trawnikach, drogach pożarowych itp., przy całkowitym ignorowaniu faktu niszczenia (kosztownego) mienia komunalnego, jak i realnego zagrożenia dla zdrowia i życia w sytuacji zablokowania dojazdu służb ratunkowych.

Ostatnio powstały nowe możliwości kreowania przez samorzady polityki parkingowej po zmianie widełek ustawowych opłat wnoszonych za parkowanie pojazdów. Jednakże w ustawie nie powinno być maksymalnego limitu wysokości opłat za parkowanie, powinien być jedynie limit minimalny. Nie umieszczenie stawek w ogóle na poziomie ustawowym i oddanie decyzji samorządom może skutkować znacznymi rozbieżnościami w zależności od „czynnika ludzkiego”, czyli od włodarzy w poszczególnych samorządach (niektórzy będą stosować znaczne restrykcje, inni zaś nie będą chcieli ruszyć problemu i miasto pozostanie zdegradowane przez nadmierną ilość samochodów). Przykłady dobrych rozwiązań w pojedynczych miastach w praktyce jednak nie emanują na pozostałe samorzady i tworzą się niezależne „wyspy” przeróżnych standardów budowy infrastruktury i egzekwowania przepisów.

Wśród problemów obecnego prawa z punktu widzenia zarządcy drogi można wymienić fakt, iż dopuszczalne jest usuwanie samochodów z drogi w zasadzie tylko gdy zagrażają bezpieczeństwu ruchu, wskutek czego zarządca najczęściej nie decyduje się na odholowanie pojazdu. W tym zakresie obecne przepisy są niejednoznaczne i nadużywane przez kierowców (wydanie odholowanego

¹⁵ Por. „Koleje Mazowieckie, na zlecenie samorządu województwa mazowieckiego, wykonują usługę pasażerskich przewozów kolejowych w regionie, będąc w niektórych jego częściach jedynym środkiem transportu zbiorowego” - Ł. Malinowski, Robert Stępień: Koleje Mazowieckie diametralnie zmieniły region, <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/robert-stepien-koleje-mazowieckie-diametralnie-zmieniły-region-62707.html>.

¹⁶ Np. Warszawa: „Dziennie do Warszawy wjeżdża milion aut” - J. Osowski, Samochody uduszą miasto? Codziennie milion aut na rogatkach i pół miliona w centrum, <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,21478977,samochody-udusza-miasto-codziennie-milion-aut-na-rogatkach.html>.

¹⁷ Według Najwyższej Izby Kontroli smog od-samochodowy odpowiada za większą ilość zanieczyszczeń powietrza niż niska emisja z pieców, tj. do 80% zanieczyszczeń w centrach dużych miast - <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/jak-walczyć-z-nbsp-trującymi-samochodami-w-nbsp-dużych-miastach-goraca-debata-w-nbsp-nik.html>; <https://www.portalsamorządowy.pl/ochrona-srodowiska/nik-o-smogu-samochody-to-wiekszy-problem-niz-emisja-z-domowych-piecow,120576.html>.

¹⁸ M. Kokoszkiwicz, Sutryk deklaruje: To już ostatnie dni, kiedy oglądamy takie zachowania dziko parkujących kierowców, <https://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/7,35771,25120746,sutryk-deklaruje-to-juz-ostatnie-dni-kiedy-ogladamy-takie.html>.

samochodu nie może być za opłatą, nieprecyzyjne godziny funkcjonowania parkingów odstawczych, brak dookreślenia do kiedy należy ostatecznie uiścić opłatę, koszt opłaty za odholowanie pojazdu nie może być wyższy niż faktycznie poniesione wydatki - czyli brak efektu odstrasżającego wysokiej kary; niska kara za nielegalne parkowanie to niski zysk za usługę - czyli przeszkoda przy zleceniu zadania na wolny rynek).

Przy tej skali zjawiska, służby miejskie sobie nie radzą z tym problemem, wiele miast odnotowuje niedofinansowanie straży miejskich i braki kadrowe. Brak jest też decyzji władz samorządowych użycia straży miejskich do walki z parkowaniem lub do wdrożenia / poszerzenia stref płatnego parkowania. Policja zaś reaguje co do zasady tylko na zagrożenia związane z bezpieczeństwem (np. parkowanie na skrzyżowaniach czy przejściach dla pieszych).

Wnioski i rekomendacje:

- Konieczność przekonania samorządów, że nielegalne parkowanie przynosi więcej szkód dla jakości przestrzeni publicznej, bezpieczeństwa pieszych oraz realne straty materialne dla mienia komunalnego, niż ewentualnych „zysków” z nieporuszania tego problemu. Należy podejść do tego zagadnienia systemowo i zdecydowanie (np. jak w przypadku zmiany przepisów o paleniu papierosów - początkowo opór wydawał się poważny i powszechny, „strasżono” upadającymi biznesami i „zamachem na wolność”, a w efekcie w ciągu kilku-kilkunastu tygodni polskie lokale gastronomiczne stały się zdrowsze”, a ich właściciele odnotowali wyższe zyski z nowych klientów którzy wcześniej nigdy by nie przyszli, np. rodziny z dziećmi).

- Wdrożenie bezwzględne zakazu parkowania na chodnikach, co w sposób podstawowy zagraża bezpieczeństwu pieszych, niszczy infrastrukturę komunalną, stwarza warunki do nieprzestrzegania przepisów (parkowanie przed przejściami dla pieszych, w obrębie skrzyżowań, na drogach pożarowych). Jeżeli jest miejsce na wyznaczenie przepisowych miejsc postojowych na chodniku, to jest też miejsce na wykonanie zatoki parkingowej, co jednoznacznie określi jaka część przestrzeni ulicy jest dla aut i jaka dla pieszych.

- Wyposażenie służb miejskich w bezwzględne prawo odholowania pojazdu naruszającego przepisy o parkowaniu, w tym parkowaniu w obrębie przejść dla pieszych i skrzyżowań, na chodnikach, na trawnikach, na drogach pożarowych, wejściach do posesji itd. Wyposażenie służb ratunkowych w bezwzględne prawo usunięcia pojazdu w toku akcji ratunkowej, bez ponoszenia odpowiedzialności za ewentualne szkody.

- Systemowe ograniczanie wjazdu do centrów miast (szereg argumentów w publikacji „Odzyskajmy centra miast”¹⁹), np. wprowadzenie „dobrych praktyk” tworzenia systemów parkingów Park&Ride na obrzeżach miast, zatrzymujących napływ pojazdów mieszkańców okolicznych gmin; obecnie samorządy nie mają żadnych wytycznych w tym zakresie i tworzą je w zależności od subiektywne pojmowanej doraźnej polityki.

¹⁹ J. Wesołowski, W. Makowski, Odzyskajmy centra miast, Instytut Spraw Obywatelskich i Fundacja Po Staremu, Łódź 2017.

- Zniesienie z wymogów planowania przestrzennego wskazywania współczynnika parkingowego, tj. minimalnej ilości miejsc postojowych przypadających na lokal mieszkalny czy powierzchnię usługową. Alternatywnie, zastąpienie obecnego minimalnego poziomu maksymalnym.

- Zniesienie ustawowego górnego limitu opłaty za parkowanie, z pozostawieniem limitu dolnego, w określonej kwocie, np. związanej z procentem średniego wynagrodzenia lub średniej rynkowej ceny benzyny; wprowadzenie dynamicznych stawek za parkowanie, ustalanych w czasie rzeczywistym w zależności od zainteresowania parkowaniem w danym obszarze.

6. Wyzwania „nowej mobilności”: urządzenia transportu osobistego - UTO

Należy ocenić, iż polskie miasta bezwzględnie poddały się ekspansji komercyjnych systemów wypożyczalni skuterów czy hulajnóg, lecz nie nadążają za wynikającymi z tego problemami. Brak jest sprawdzonych uniwersalnych rozwiązań czy dobrych praktyk. Ponadto hulajnoga ze względu na swoją konstrukcję jest pojazdem do poruszania się po gładkiej nawierzchni np. asfaltowej, a nie po chodniku, który może być zbudowany z dowolnego rodzaju materiału. Jest jednak pojazdem niestabilnym, zatem poruszanie się jezdnią czy drogą rowerową nie jest bezpieczne, zostaje więc chodnik, gdzie z kolei zagraża pieszym. Z drugiej strony hulajnoga może łatwo uzupełnić intermodalność transportu (po zaparkowaniu samochodu podróż hulajnogą na ostatnim odcinku).

Skalę problemu zwiększa brak poczuwania się do odpowiedzialności operatorów systemów wypożyczania hulajnóg czy skuterów, w sytuacji gdy użytkownicy pozostawiają je „gdzie popadnie”, niejednokrotnie w miejscach zagrażających pieszym, np. z dysfunkcjami wzroku. Czy jednak są możliwości prawne wdrożenia przepisów wymuszających odpowiedzialność operatorów systemów sharingowych jako posiadających dane kierowcy niestosującego się do przepisów (np. parkowania)? Ekspertcy podnosili w tym miejscu szereg trudności egzekwowania odpowiedzialności operatorów: umowa jest zawierana zdalnie poza granicami kraju, problem różnych systemów prawnych i możliwości pociągnięcia operatora do odpowiedzialności; również zabieranie w depozyt przez zarządcę drogi nieprawidłowo pozostawionych hulajnóg może być niezgodne z prawem.

Wystąpiła zatem pilna konieczność wdrożenia przepisów prawa dla pojazdów niesamochodowych, szczególnie wspomaganych elektrycznie, ze względu na prędkość i potencjalne niebezpieczeństwo dla wolniejszych użytkowników ruchu drogowego ze strony użytkowników: skuterów, e-hulajnóg, deskorolek, jednokołowców itp. Finalnie ustawodawca określił, że „o zakwalifikowaniu sprzętu jako UTO mają decydować przede wszystkim waga (20 kg), prędkość (nie więcej niż 25 km/h) i długość (1, 25 m). Wszystko, co nie zmieści się w tych kryteriach, nie będzie kwalifikowane jako UTO i takim sprzętem nie będzie można handlować. UTO miałyby podróżować co do zasady po drodze rowerowej, co jest problematyczne, bo w miastach infrastruktura rowerowa wciąż pozostawia wiele do życzenia”, zaś „biznes szeringowy to klasyczny przykład uspołeczniania kosztów i prywatyzacji zysków. Rodzi problemy

społeczne i generuje koszty, a zysk pozostaje prywatny. Operator nie ponosi żadnych kosztów za użytkowanie przestrzeni miejskiej, która nie jest darmowa”²⁰.

Wnioski i rekomendacje:

- Przepisy o UTO pojawiły się pod presją czasu wymuszoną nagłym pojawieniem się nowego środka transportu i koniecznością pilnego dostosowania prawa, wymagają jednak refleksji nad koniecznością wprowadzenia kolejnych zmian; przykładowo nie ma uzasadnienia dla dopuszczania UTO po chodnikach (w najczęstszej typowo w miastach sytuacji, tj. prędkości na jezdni powyżej 30 km/h) w innym zakresie niż rowerów, w tym elektrycznych, ze względu na zbliżone osiągnięte prędkości, a obecna możliwość dopuszczenia ruchu takich pojazdów między pieszymi stwarza ryzyko wypadków z tymi najsłabszymi uczestnikami ruchu w miejscu stworzonym pod ich potrzeby, w którym powinno być zapewnione maksymalne bezpieczeństwo.

- Jeżeli w nowych przepisach UTO zdefiniowano jako pojazdy, należy określić ich obowiązkowe wyposażenie: np. 2 niezależne skuteczne hamulce (w tym jeden mechaniczny), oświetlenie przednie i tylne zapewniające odpowiednią widoczność, sygnał dźwiękowy oraz system sygnalizowania zmiany kierunku jazdy²¹.

- Propozycja nałożenia obowiązku negocjowania umowy samorządu z operatorem celem określenia wskazania miejsc zostawiania hulajnóg, np. poprzez przeniesienie tego zobowiązania na użytkownika pod groźbą naliczenia wyższej opłaty, w efekcie czego poprawnego zaparkowania pojazdu pilnuje sam użytkownik. W tym zakresie należy rozważyć prawne wdrożenie opracowanych przez Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze zasad „dekalogu operatora”, tj. odpłatność za korzystanie z przestrzeni publicznej do celów komercyjnych, możliwość wyłączenia pojazdów z użytkowania określonych obszarów, wymóg rejestru, zawarcia umowy z samorządem i możliwości regulowania liczby pojazdów, ponoszenie lokalnych podatków i obowiązkowe ubezpieczenie, zapewnienie serwisu obsługi klienta, obsługi w języku polskim oraz otwartych danych²².

²⁰ M. Romanowska, Status prawny UTO. Eksperti o mikromobilności i jej miejscu w przestrzeni miejskiej, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/status-prawny-uto-eksperti-o-mikromobilnosci-i-jej-miejscu-w-przestrzeni-miejskiej--62913.html>.

²¹ Miasto Jest Nasze / Federacja Piesza Polska, <https://miastojestnasze.org/e-hulajnogi-uto-stanowisko-mjn/>.

²² Miasto Jest Nasze / Federacja Piesza Polska, <https://miastojestnasze.org/hulajnogi-elektryczne-zasady-dekalog/>.