



Eliza Dydyńska-Czesak

Radna Miasta Krakowa

25.10.2025, Kraków

Szanowny Pan

Aleksander Miszański

Prezydent Miasta Krakowa

Interpelacja

Dotyczy: możliwości prawnych wprowadzenia zakazu wypożyczania jednośladów elektrycznych (usług współdzielonych) na terenie Gminy Miejskiej Kraków

Szanowny Panie Prezydencie,

Zwracam się z prośbą o zbadanie i przedstawienie możliwości prawnych wprowadzenia zakazu świadczenia w miejskiej przestrzeni usług wypożyczania hulajnóg elektrycznych.

1. Władze innych europejskich miast decydują się na zakaz lub istotne ograniczenia wobec usług hulajnóg współdzielonych – przykładowo stolica Czech wprowadzi zakaz usług współdzielonych hulajnóg od stycznia 2026 r.
2. Paryż formalnie zakończył funkcjonowanie usług hulajnóg współdzielonych – zakaz najmu wszedł w życie w dniu 1 września 2023 r. po konsultacji publicznej i decyzji miejskiej.
3. Madryt podjął decyzję o wycofaniu ww. operatorów i zakazie najmu w związku z niewywiązywaniem się operatorów z warunków dotyczących bezpieczeństwa i parkowania.
4. Równocześnie w miastach skandynawskich (w tym w Oslo) wprowadzano zaostrzone reguły i ograniczenia dotyczące używania hulajnóg (m.in. restrykcje związane z alkoholem, limity wiekowe, obowiązek ubezpieczenia operatorów), przy czym debata nad czasowymi zakazami (np. nocnymi) była przedmiotem publicznej dyskusji.





Mając powyższe na względzie, wnoszę o udzielenie pisemnej odpowiedzi na następujące pytania:

- Czy w świetle obowiązującego prawa krajowego (ustawy i aktów wykonawczych dotyczących ruchu drogowego, prawa lokalnego, ustaw o samorządzie gminnym) oraz prawa unijnego Gmina Miejska Kraków posiada kompetencje do jednostronnego wprowadzenia zakazu świadczenia usług wypożyczania hulajnóg elektrycznych prowadzonych przez prywatnych operatorów na terenie gminy?
- Czy istnieją zawarte przez Gminę umowy/porozumienia lub koncesje z operatorami, których rozwiązanie lub wypowiedzenie mogłoby wiązać się z roszczeniami odszkodowawczymi? Jeżeli tak – proszę o orientacyjną analizę ewentualnych kosztów usunięcia operatorów z Krakowa.
- Jaka może być przewidywana reakcja w zakresie dostępności mikromobilności (np. wzrost użytkowania rowerów miejskich, transportu publicznego)? Czy Miasto planuje przeprowadzić analizę skutków takich regulacji?

W 2024 roku doszło w Polsce do ponad tysiąca zdarzeń, w których zginęło kilkanaście osób, a kilkaset zostało rannych. Najczęściej przyczyną jest nadmierna prędkość, jazda po chodnikach lub brak zachowania ostrożności przy włączaniu się do ruchu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, kierujący hulajnogą elektryczną mogą poruszać się po ścieżkach rowerowych z prędkością do 20 km/h, a jeśli ich nie ma – po jezdni. Jazda po chodniku jest dopuszczona tylko wtedy, gdy nie ma innej możliwości i nie zagraża pieszym. W praktyce jednak wielu użytkowników lekceważy te zasady, co prowadzi do konfliktów z przechodniami i zwiększa ryzyko wypadków. Wprowadzamy rozwiązania, które mają uporządkować system mikromobilności, jednak wciąż brakuje skutecznych mechanizmów egzekwowania przepisów, a ofiar przybywa.

Z wyrazami szacunku,

Eliza Dydyńska-Czesak

Radna Miasta Krakowa

