



Pan

Igor Wójcik  
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 8 czerwca 2026 r.

WMM-MA.0003.8.2026  
00099092/2026/W

Odpowiedź na interpelację w sprawie oceny efektów wdrożonych działania w zakresie regulacji funkcjonowania hulajnóg elektrycznych na wynajem

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na Pana zapytanie z 28 maja 2026 roku w sprawie efektów wdrożonych działań w zakresie regulacji funkcjonowania hulajnóg elektrycznych na terenie Wrocławia, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

1. Jakie są mierzalne efekty wdrożonych dotychczas działań w zakresie regulacji funkcjonowania hulajnóg elektrycznych na terenie Wrocławia?

Mierzalnym efektem wdrożonych dotychczas działań jest liczba zgłoszeń nieprawidłowo zaparkowanych hulajnóg elektrycznych na wynajem, które wpłynęły w tym okresie do Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz do Straży Miejskiej Wrocławia. Dodatkowo takim mierzalnym rezultatem jest liczba zidentyfikowanych punktów wymagających szczególnych rozwiązań oraz liczba interwencji podjętych przez Straż Miejską dotyczących nieprawidłowego parkowania hulajnóg elektrycznych.

2. Jakie są liczby zgłoszeń mieszkańców dotyczących nieprawidłowego użytkowania hulajnóg od momentu wdrożenia regulacji do końca maja 2026?

W okresie od momentu wdrożenia specjalnego formularza dedykowanego mieszkańcom do zgłaszania miejsc, w których notorycznie pojawia się problem nieprawidłowego, utrudniającego poruszanie się innym uczestnikom ruchu, parkowania hulajnóg elektrycznych, to jest od drugiej połowy września 2025 do końca maja 2026 rok, takich zgłoszeń otrzymaliśmy 300. W tym czasie uruchomiono również specjalny adres mailowy hulajnogi@um.wroc.pl, na który mieszkańcy mogą przysyłać wspomniane wyżej informacje - takich wiadomości otrzymaliśmy w tym czasie 11. Niezależnie od tego, zgłoszenia interwencyjne dotyczące hulajnóg wpływały również do Straży Miejskiej Wrocławia, która we wskazanym okresie otrzymała ich 24.

miesiąc	liczba zgłoszeń		
	formularz on-line	e-mail	Straż Miejska
wrzesień 2025	120	5	
październik 2025	96	3	
listopad 2025	34	2	
grudzień 2025	18		
styczeń 2026	3		
luty 2026	6		
marzec 2026	8		
kwiecień 2026	6		
maj 2026	9	1	
suma	300	11	24

3. Jak zmienia się liczba interwencji Straży Miejskiej oraz innych służb w sprawie nieprawidłowości związanych z użytkowaniem hulajnog elektrycznych?

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Straż Miejską Wrocławia zmiana liczby interwencji w związku z nieprawidłowościami dotyczącymi użytkowania hulajnog elektrycznych wygląda następująco:

Hulajnogi elektryczne usunięte na parking strzeżony:

- październik 2025 - 169 sztuk
- listopad 2025 - 64 sztuki
- grudzień 2025 - bez odholowań
- styczeń 2026 - 5 sztuk
- luty 2026 - 1 sztuka
- marzec 2026 - 24 sztuki
- kwiecień 2026 - 76 sztuk
- maj 2026 - 34 sztuki.

Liczba interwencji jest zależna od warunków pogodowych, co jest związane ze specyfiką tej formy poruszania się po mieście.

4. Czy miasto prowadzi analizy dotyczące wpływu hulajnog elektrycznych na bezpieczeństwo pieszych i organizację ruchu? Jeśli tak, proszę o przedstawienie ich wyników?

Przeanalizowano wszystkie zgłoszenia dotyczące nieprawidłowego parkowania hulajnog elektrycznych na wynajem przesłane przez mieszkańców. Na tej podstawie podzielono je na 3 kategorie lokalizacji:

- 1) węzły komunikacyjne / przesiadkowe
- 2) szczególne ciągi piesze, na których dopuszczony jest ruch hulajnog elektrycznych
- 3) okolice bram wejściowych do klatek schodowych lub dojścia do nich

Wymienione wyżej trzy kategorie uznano za wymagające osobnego podejścia. W związku z tym, do operatorów hulajnog elektrycznych na wynajem przesłano wykaz miejsc, które zostaną objęte wzmocnioną kontrolą Straży Miejskiej

Wrocławia z zaleceniem wprowadzenia w aplikacjach mobilnych odpowiednich rozwiązań (stref bez parkowania, stref zalecanego parkowania, stref obniżonej prędkości).

### Ad 1) WĘZŁY KOMUNIKACYJNE / PRZESIADKOWE

Zakres kontroli – bezpieczeństwo i brak utrudnień w ruchu

- w strefach oczekiwania przed przejściami dla pieszych i przejazdami rowerowymi
- na szlakach dojścia/dojazdu do tych stref
- na peronach przystankowych

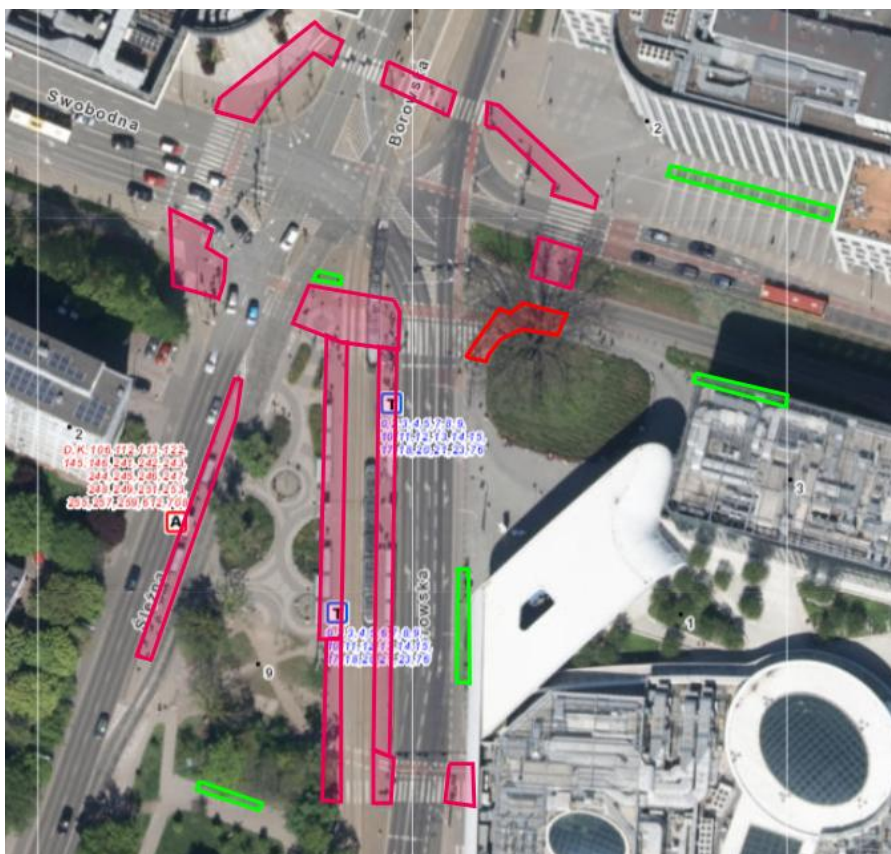
na wybranych na podstawie analiz zgłoszeń węzłach komunikacyjnych.

### Proponowane określenie węzła/skrzyżowania w aplikacjach

Brak możliwości zakończenia podróży na obszarze obejmującym:

- strefy oczekiwania przed przejściami dla pieszych i przejazdami rowerowymi - 2,5 m od krawędzi jezdni
- narożniki – najkrótsze drogi dojścia/dojazdu pomiędzy przejściami dla pieszych i przejazdami dla rowerów
- przejścia przez strefy pomiędzy jezdniami
- perony przystankowe

Oznaczenie stojaków rowerowych jako stref sugerowanego parkowania



Rys. 1 Oznakowanie stref wyłączonych z parkowania (czerwone) oraz sugerowanego parkowania (zielone) na przykładzie rejonu skrzyżowania Sucha/Borowska/Ślężna/Swobodna

## **Węzły komunikacyjne/przesiadkowe – skrzyżowania objęte wzmocnioną kontrolą Straży Miejskiej**

- Piłsudskiego/Kołątaja/Peronowa
- Borowska/Sucha/Swobodna/Ślężna
- Borowska/Dyrekcyjna
- Powstańców Śląskich/Swobodna
- Plac Dominikański
- Świdnicka/Podwale
- Świdnicka/Piłsudskiego
- Plac Orłąt Lwowskich
- Plac Legionów
- Ruska/Kazimierza Wielkiego/Białoskórnicza
- Plac Jana Pawła II
- Plac Strzegomski
- Legnicka/Zachodnia/Stacyjna
- Powstańców Śląskich/Hallera

### **Poza centrum**

- Jedności Narodowej/Jaracza
- Popowicka/Białowieska
- Tarnogajska/Klimasa
- Kasprowicza/Asnyka
- Boya-Żeleńskiego/Berenta
- Sołtysowicka/Koszarowa
- Solskiego/Wiejska/Karmelkowa
- Strzegomska 148

### **Ad 2) STREFY PIESZE**

Zakres kontroli:

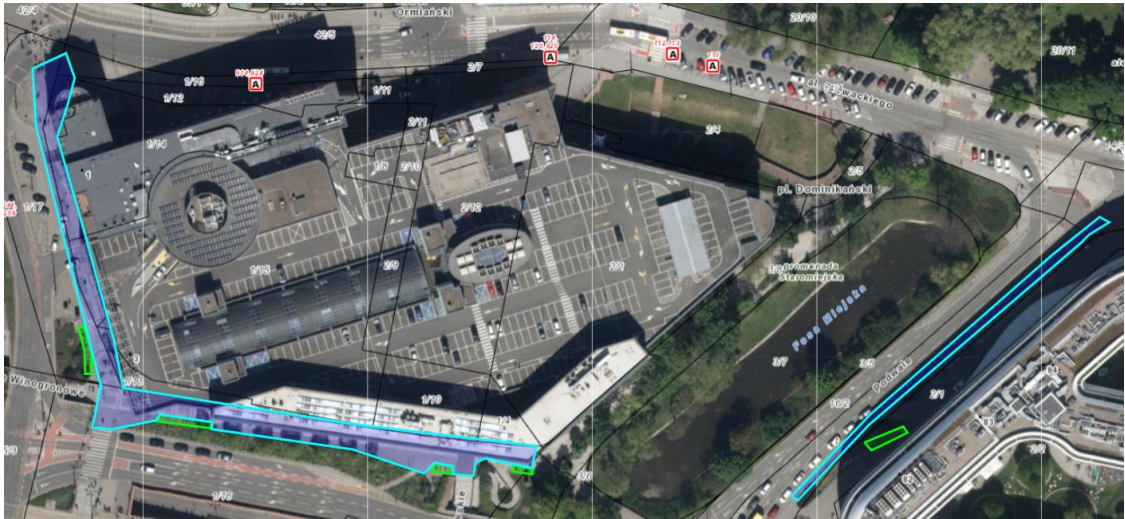
- bezpieczeństwo oraz utrudnienia ruchu na wąskich chodnikach lub w strefach zamieszkania o dużym natężeniu ruchu pieszego
- poruszanie się z prędkością zbliżoną do ruchu pieszego w miejscach, gdzie ruch pieszey i hulajnóg elektrycznych zgodnie z przepisami odbywa się wspólnie

### **Proponowane określenie strefy współdzielonej z ruchem pieszym w aplikacjach**

- brak możliwości zakończenia podróży poza stojakami rowerowymi
- obniżona prędkość maksymalna do zbliżonej do ruchu pieszego

### **Strefy piesze i wąskie chodniki objęte wzmocnioną kontrolą**

- Ulica Świdnicka (od Modrzejewskiej do Oławskiej)
- Plac Dominikański przy Galerii Dominikańskiej, przy budynku PZU/IX LO oraz Podwale przy budynku OVO
- Ulica Kołątaja (od Piłsudskiego do Kościuszki)
- Ulica Traugutta
- Most Grunwaldzki
- Bulwar Marii i Lecha Kaczyńskich



Rys. 2 Oznakowanie stref pieszych wyłączonych z możliwości parkowania, o obniżonej prędkości maksymalnej (fioletowe) oraz sugerowanego parkowania (zielone) na przykładzie rejonu ulic Oławskiej/Podwale/bł. Częstawa.

### Ad 3) DOJŚCIA DO KLATEK SCHODOWYCH

Wśród zgłoszeń znalazły się również okolice bloków mieszkalnych, a w szczególności wejścia do klatek schodowych, które według osób zgłaszających notorycznie zastawiane są przez hulajnogi elektryczne na wynajem. Lokalizacje te są na bieżąco przesyłane do operatorów z informacją o potrzebie zwrócenia przez pracowników firm szczególnej uwagi w tych miejscach.

W rezultacie przekazanych zaleceń oraz zapowiedzi kontroli, operatorzy wprowadzili zmiany w swoich aplikacjach i obserwujemy znacznie mniej zgłoszeń związanych z funkcjonowaniem hulajnóg na wynajem we wskazanych lokalizacjach, co nie oznacza, że zupełnie przestały one występować.

5. Jakie wskaźniki są stosowane przez Miasto do oceny skuteczności przyjętych rozwiązań?

Wskaźnikami stosowanymi do oceny skuteczności przyjętych rozwiązań jest liczba zgłoszeń za pośrednictwem kanałów udostępnionych mieszkańcom oraz liczba usunięć pojazdów przez Straż Miejską.

6. Czy rozważane jest wdrożenie bardziej systemowych rozwiązań, stosowanych w innych miastach, takich jak:
  - a) wyznaczone strefy parkowania
  - b) ograniczenia prędkości w wybranych obszarach
  - c) mechanizmy finansowe związane z nieprawidłowym parkowaniem?

Ad a) Jak już wcześniej wskazywano, wdrożenie stref parkingowych dla hulajnóg elektrycznych napotyka obecnie istotne ograniczenia natury prawnej. Obowiązujące przepisy nakładają obowiązek parkowania hulajnóg elektrycznych w miejscach do tego przeznaczonych, jednak nie definiują, czym takie miejsca są, nie określają zasad ich oznakowania ani zasięgu. Jednocześnie, w przypadku braku wyznaczonych miejsc, regulacje wskazują ogólne zasady parkowania hulajnóg, zgodnie z którymi powinny być one pozostawiane wzdłuż zewnętrznej krawędzi drogi dla pieszych, w sposób nieutrudniający ruchu pieszym.

Ze względu na nieprecyzyjność tych przepisów tworzenie stref parkingowych możliwe jest w praktyce wyłącznie w porozumieniu z operatorami. Doświadczenia innych miast pokazują, że operatorzy akceptują takie rozwiązania jedynie przy

bardzo dużym zagęszczeniu stref. Przykładowo w Poznaniu ich liczba liczona jest w setkach, mimo że obejmują stosunkowo niewielki obszar miasta.

W przypadku Wrocławia, a szczególnie obszaru Starego Miasta, należy również uwzględnić istniejące już znaczne nasycenie przestrzeni publicznej infrastrukturą i oznakowaniem drogowym. Wprowadzanie kolejnych elementów mogłoby dodatkowo obciążyć przestrzeń. Obowiązujące przepisy dają Straży Miejskiej możliwość podejmowania interwencji i usuwania pojazdów stwarzających zagrożenie lub utrudniających ruch, na koszt ich właściciela.

Ad b) Operatorom hulajnóg przesłano zalecenia dotyczące ograniczenia prędkości hulajnóg elektrycznych na szczególnych ciągach pieszych. Dwóch z trzech operatorów wprowadziło w aplikacjach informacje, że w danym miejscu hulajnoga będzie poruszać się wolniej.

Warto podkreślić, że zgłoszenia dotyczące hulajnóg elektrycznych na wynajem krótkoterminowy dotyczą właściwie wyłącznie kwestii ich parkowania lub porzucania. Możliwość rozwijania nadmiernej prędkości to problem głównie sprzętu prywatnego lub wynajmowanego długoterminowo (tzw. pseudorowery elektryczne).

Ad c) Jak wskazywano już w odpowiedzi na poprzednią interpelację, rozważane było wprowadzenie dodatkowych opłat za pozostawianie hulajnóg poza wyznaczonymi obszarami. Takie rozwiązanie zostało w ubiegłym roku zaproponowane wszystkim trzem operatorom hulajnóg elektrycznych działającym na terenie Wrocławia, jednak nie zostało przez nich zaakceptowane.

Należy przy tym podkreślić, że obecnie brak jest podstaw prawnych umożliwiających Miastu narzucenie operatorom określonego modelu świadczenia usług lub wprowadzenie tego rodzaju opłat. W związku z tym możliwość wdrażania podobnych rozwiązań opiera się wyłącznie na dobrowolnej współpracy z operatorami.

Podstawowym mechanizmem finansowym pozwalającym Miastu wpływać na funkcjonowanie operatorów hulajnóg elektrycznych jest usuwanie tych pojazdów przez Straż Miejską na podstawie przepisów artykułu 130a prawa o ruchu drogowym. Pojazdy takie muszą być parkowane niezgodnie z przepisami i dodatkowo utrudniać ruch lub w inny sposób zagrażać bezpieczeństwu jego uczestników. Hulajnogi spełniające te warunki, w wyniku interwencji Straży Miejskiej są przewożone na parking miejski, za co operator jest obciążany kwotą 160 zł za odholowanie i dodatkowo 20 zł za każdą dobę przechowywania pojazdu.

Z wyrazami szacunku,