

Miasta. Operatorzy. Pojazdy. Wypożyczenia. Rynek.



# OSTRE HAMOWANIE ROWERU MIEJSKIEGO. BIKESHARING W POLSCE 2019/2020

## EPIZOD CZY POCZĄTEK KRYZYSU?

Seria:

**Analizy  
Mobilnego  
Miasta**



Z udziałem

nextbike 

  
SMARTRIDE.PL  
#mikromobilni

# O raporcie. JEŚLI JEST TAK DOBRZE, TO DLACZEGO JEST TAK ŻŁE

**P**ubliczny miejski bikesharing to dziedzina, w której obserwujemy dziś zasadniczy rozjazd oficjalnej narracji z rzeczywistością. W powszechnym mniemaniu – widocznym w wypowiedziach samorządowców i menedżerów, na konferencjach i seminariach, przewijającym się w social mediach, etc. – współdzielony miejski rower cieszy się w Polsce świetną kondycją i coraz większą popularnością, z oczywistą korzyścią dla środowiska, czystości powietrza, komfortu mieszkańców i rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego.

Prawda jest jednak inna. Na potrzeby tego raportu przeanalizowaliśmy dane o stanie i wykorzystaniu największych systemów roweru miejskiego w Polsce. Wnioski są uderzające: miniony rok przyniósł powszechne, dwucyfrowe spadki. Dostrzeżenie tego faktu to niezbędny warunek podjęcia rzeczowej analizy i wyciągnięcia wniosków. A działania te są tym ważniejsze, że bikesharing w Polsce, obecny w aż 100 miastach, znalazł się w szczególnym momencie. Perturbacje biznesowe dwóch największych operatorów spowodowały, że bez roweru miejskiego pozostają Kraków i Trójmiasto. Niebawem będzie się decydował kształt systemu bikesharingu dla Warszawy - jednego z największych w Europie.



**ADAM JĘDRZEJEWSKI,**  
prezes stowarzyszenia  
MOBILNE MIASTO

[INFO@MOBILNE-MIASTO.ORG](mailto:INFO@MOBILNE-MIASTO.ORG)

Czy miejskie wypożyczalnie rowerów okres świetności mają już za sobą? Z czego wynikają spadki wypożyczeń? To pytania ważne przede wszystkim dlatego, że odpowiedzi na nie pozwolą zmierzyć się z wyzwaniem najważniejszym, wręcz gardłowym – sprawieniem by transport w polskich miastach stawał się zrównoważony, efektywny, bezpieczny, przyjazny dla mieszkańców i generował jak najmniej zanieczyszczeń. Współdzielony rower miejski nie jest celem samym w sobie, jest środkiem do celu. Ważnym, ale niejedynym. I jako taki musi być przedmiotem rzeczowej analizy. Aby postawić diagnozę, trzeba najpierw zmierzyć pacjentowi temperaturę. To właśnie zrobiliśmy w niniejszym raporcie.



Prezentujemy dane o stanie 15 największych publicznych systemów bikesharingu w Polsce, posiadających floty liczące sobie ponad 130 rowerów. Analizowaliśmy przede wszystkim zmiany w globalnej liczbie wypożyczeń w danym systemie między sezonem 2019 a 2018 oraz zmiany w efektywności systemu (średniej liczbie wypożyczeń przypadającej na każdy oferowany rower).

## Na minusie. BIKESHARING (TOP 15) W POLSCE W 2019 ROKU:

# 87%

systemów roweru miejskiego zanotowało spadki liczby wypożyczeń. W tej grupie spadek wyniósł średnio aż 19 proc.

# 13%

systemów zanotowało wzrost liczby wypożyczeń. Dotyczy to jednak wyłącznie systemów, w których bardzo znacząco zwiększono liczbę udostępnianych rowerów

# 100%

systemów roweru miejskiego zanotowało mniejszą liczbę wypożyczeń w przeliczeniu na jeden rower. Średni spadek efektywności (wykorzystania 1 roweru w systemie) wyniósł aż 24%

Największy polski system – Veturilo w Warszawie, udostępniający w 2019 roku 5.500 rowerów – zanotował spadek liczby wypożyczeń o **18%**

Stało się tak, pomimo zwiększenia o 3% liczby oferowanych pojazdów.

**NAJWIĘKSZE SPADKI W LICZBIE WYPOŻYCZEŃ:**

**-38%** Bydgoszcz

**-32%** Poznań

**-32%** Radom

**NAJWIĘKSZE SPADKI EFEKTYWNOŚCI (W PRZELICZENIU NA 1 ROWER)**

**-51%** Poznań

**-49%** Bydgoszcz

**-39%** Wrocław





# RYNEK BIKESHARINGU W POLSCE 2019 / 2020\*

## NOWE ROZDANIE

**26.632** - liczba rowerów

**96** - liczba systemów roweru miejskiego (95 publicznych i 1 komercyjny)

**108** - tyle miejscowości jest objętych usługami systemów bikesharingu

**12,4 mln** - liczba ludności z dostępem do usług bikesharingu w swoim miejscu zamieszkania

**2,6 mln** - tylu użytkowników jest zarejestrowanych we wszystkich systemach bikesharingu w Polsce

**98** - tylu zarejestrowanych użytkowników średnio przypada na 1 współdzielony rower.

**8 proc.** - wzrost liczby dostępnych rowerów w przeciągu ośmiu miesięcy (z 24.700 na koniec czerwca 2019 r. do 26.632)

**6 proc.** - odsetek rowerów ze wspomaganie elektrycznym (1.488 pojazdy na koniec sezonu 2019). Z tego jednak 82 proc. jest wycofanych z ulic w związku z zatrzymaniem Roweru Metropolitalnego w Trójmieście.

## Warszawa przed decyzją

Stołeczny system rowerów miejskich Veturilo będzie działać na obecnych zasadach jedynie do końca sezonu 2020. Obecnie Veturilo to prawie 400 stacji i blisko 5.800 rowerów, jest to jeden z największych systemów bikesharingu w Europie. Co więcej, w ogłoszonym przetargu na kolejne lata system ten urośnie do ponad 500 stacji i ponad 6.000 rowerów.

\* Dane na koniec sezonu 2019, z uwzględnieniem danych z zamówień publicznych na systemy roweru miejskiego, aktualnych na dzień 28.02.2020 r. Systemy dla Krakowa i Trójmiasta potraktowano jako przetargi. Dane zebrane przez Mobilne Miasto.

## 1/3 systemów do wzięcia

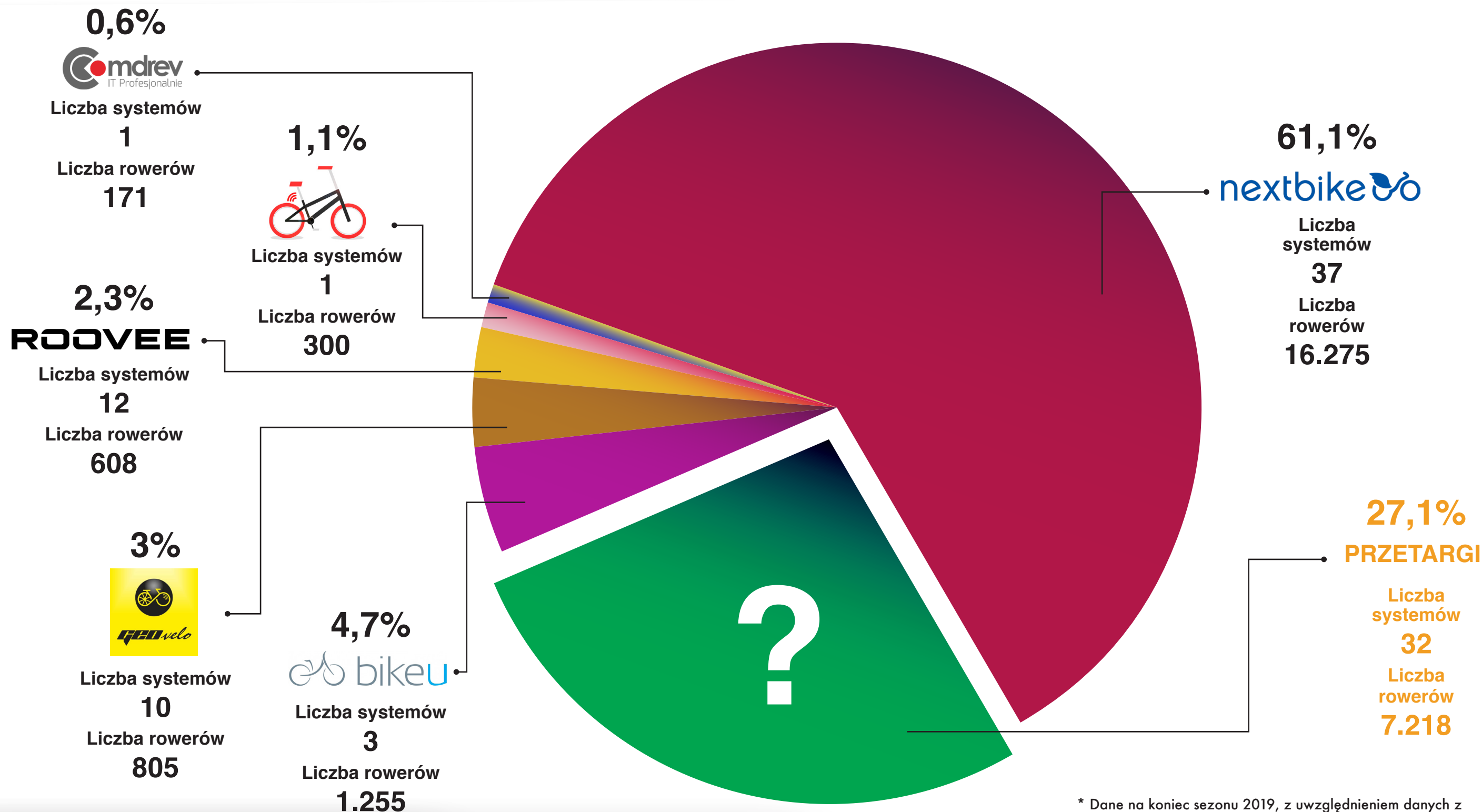
W najbliższych tygodniach i miesiącach rozstrzygnięcia nowych przetargów na dostawę i/lub zarządzanie rowerami miejskimi zadecydują o jednej trzeciej systemów bikesharingu w Polsce (32 systemy spośród łącznie 96).

## Trójmiasto i Kraków bez rowerów

Pod koniec 2019 roku nieoczekiwanie zakończyły działanie systemy roweru miejskiego Mevo w Trójmieście (1224 rowery, operator: spółka zależna Nextbike Polska) oraz Wavelo w Krakowie (1500 rowerów, operator BikeU). W obu przypadkach przedwczesne zamknięcie usługi (w trakcie obowiązywania umowy z samorządem) wynikało z przyczyn ekonomicznych po stronie operatorów. Skomplikowana sytuacja formalno-prawna powoduje, że w obu metropoliach mieszkańcy najpewniej długo nie będą mieli dostępu do żadnych publicznych usług współdzielonego roweru.



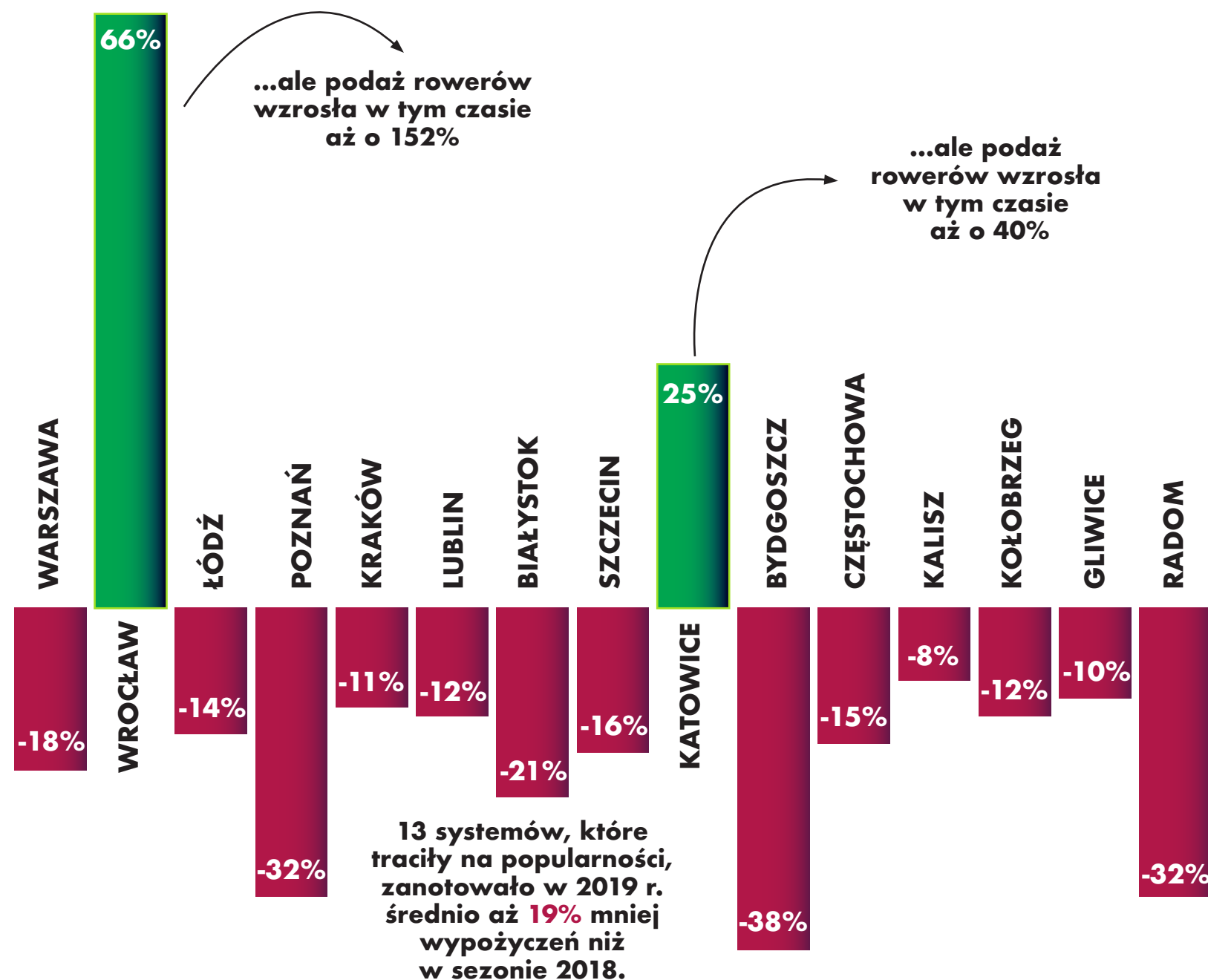
# PODZIAŁ POLSKIEGO RYNKU BIKESHARINGU



\* Dane na koniec sezonu 2019, z uwzględnieniem danych z zamówień publicznych na systemy roweru miejskiego, aktualnych na dzień 28.02.2020 r. Systemy dla Krakowa i Trójmiasta potraktowano jako przetargi. Dane zebrane przez Mobilne Miasto.

# WYPOŻYCZENIA POD KRESKĄ

POLACY RZADZIEJ SIĘGAJĄ PO PUBLICZNE ROWERY\*



**SPOŚRÓD TOP 15 SYSTEMÓW W POLSCE Z NAJWIĘKSZĄ LICZBĄ ROWERÓW AŻ 87% ZANOTOWAŁO SPADKI W LICZBIE WYPOŻYCZEŃ. NIELICZNE WZROSTY SĄ ZWIĄZANE ZE ZNACZNYM ZWIĘKSZENIEM PODAŻY ROWERÓW W DANYCH MIASTACH**

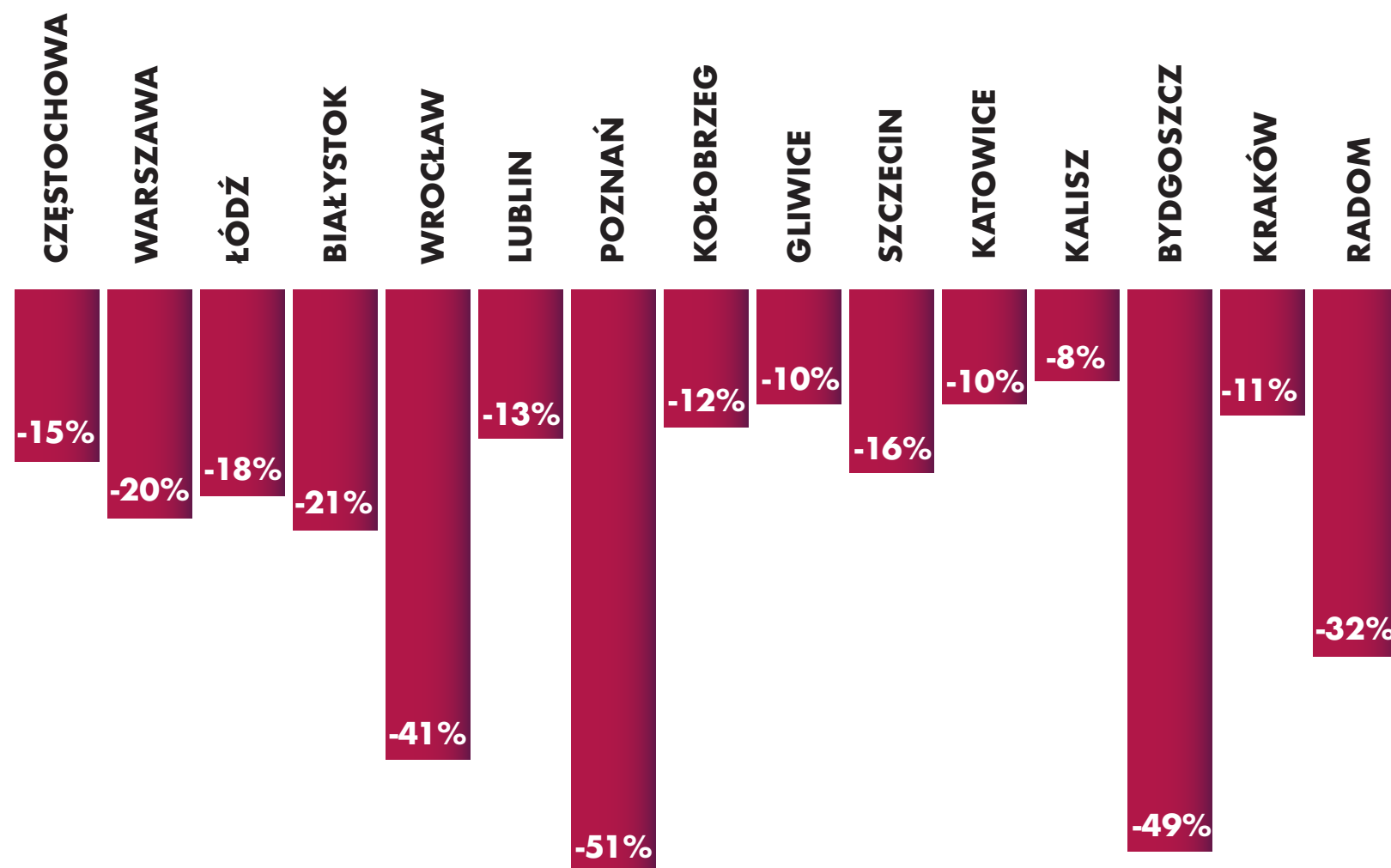
MIASTO/REGION	LICZBA WYPOŻYCZEŃ W CAŁYM SEZONIE	
	2018 r.	2019 r.
WARSZAWA	6 458 056	5 316 910
WROCLAW	1 094 897	1 817 783
ŁÓDŹ	1 707 633	1 469 419
POZNAŃ	1 662 139	1 134 360
KRAKÓW	939 288	839 445
LUBLIN	745 000	658 700
BIAŁYSTOK	680 000	539 396
SZCZECIN	490 000	410 000
KATOWICE	209 148	261 836
BYDGOSZCZ	396 099	245 000
CZĘSTOCHOWA	175 000	149 200
KALISZ	128 000	118 400
KOŁOBRZEG	100 000	88 000
GLIWICE	94 000	84 800
RADOM	121 000	82 800

\* Zestawienie obejmuje wszystkie publiczne systemy roweru miejskiego w Polsce składające się z więcej niż 130 rowerów. Nie uwzględniono systemów, w których: 1) jeden z sezonów rowerowych (2018 lub 2019) nie funkcjonował (Trójmiasto, województwo łódzkie, Toruń, Bielsko-Biała) lub 2) któryś z sezonów miał charakter "pilotażowy" i był istotnie krótszy, uniemożliwiając rzetelne porównanie (Zielona Góra, Płock, Opole, Olsztyn, Szczecinek, Legnica). Dane zebrane przez Mobilne Miasto.

# EFEKTYWNOŚĆ POD KRESKĄ

WSPÓLDZIELONY ROWER JEŹDZI RZADZIEJ\*

Wszystkich 15 największych systemów zanotowało mniejszą liczbę wypożyczeń w przeliczeniu na 1 rower.



**ŚREDNI SPADEK EFEKTYWNOŚCI, CZYLI WYKORZYSTANIA 1 ROWERU W SYSTEMIE, DLA WSZYSTKICH 15 NAJWIĘKSZYCH SYSTEMÓW BIKESHARINGU TO 24%**

MIASTO/REGION	ŚREDNIOMIESIĘCZNA LICZBA WYPOŻYCZEŃ NA 1 ROWER W SEZONIE	
	2018 r.	2019 r.
CZĘSTOCHOWA	135	115
WARSZAWA	134	107
ŁÓDŹ	126	103
BIAŁYSTOK	129	102
WROCŁAW	148	88
LUBLIN	94	82
POZNAŃ	152	74
KOŁOBRZEG	82	72
GLIWICE	78	71
SZCZECIN	78	65
KATOWICE	66	59
KALISZ	57	52
BYDGOSZCZ	101	52
KRAKÓW	52	47
RADOM	64	44

\*wskaźnik ten jest ilorazem liczby wszystkich wypożyczeń przypadających na 1 rower w całym sezonie rowerowym oraz długości sezonu rowerowego wyrażonego w miesiącach  
Dane zebrane przez Mobilne Miasto



# LICZBA ROWERÓW – LEKKO W GÓRĘ

MIASTO/REGION	DOSTĘPNE ROWERY		
	2018 r.	2019 r.	wzrost
WARSZAWA	5 337	5 500	3%
WROCŁAW	820	2 065	152%
POZNAŃ	1 217	1 700	40%
ŁÓDŹ	1 510	1 584	4,9%
KRAKÓW	1500	1500	0%
LUBLIN	950	961	1%
SZCZECIN	700	700	0%
BIAŁYSTOK	659	659	0%
KATOWICE	452	632	40%
BYDGOSZCZ	560	590	5,4%
KALISZ	283	283	0%
RADOM	270	270	0%
CZĘSTOCHOWA	185	185	0%
GLIWICE	150	150	0%
KOŁOBRZEG	135	135	0%



**5%**

**O TYLE ZWIĘKSZYŁA SIĘ ŁĄCZNA LICZBA WSPÓLDZIELONYCH ROWERÓW W TOP 15 PUBLICZNYCH SYSTEMÓW BIKESHARINGU W POLSCE W SEZONIE 2019**

\* Łączna maksymalna liczba rowerów dostępnych w sezonach odpowiednio 2018 i 2019. Dane zebrane przez Mobilne Miasto



# SAMORZĄDOWCY O BIKESHARINGU

## KATOWICE



**MARCIN KRUPA,**  
PREZYDENT KATOWIC

„Rower miejski w Katowicach cieszy się ogromną popularnością. Inwestycja w wypożyczalnie rowerów okazała się strzałem w dziesiątkę. Mieszkańcy chętnie z nich korzystają, zarówno jako ze środka rekreacji, jak i transportu. Statystyki w Katowicach odzwierciedlają duże zainteresowanie jednośladaми – z roku na rok rośnie ilość wypożyczeń oraz użytkowników, na co z pewnością wpływ ma stały rozwój sieci. Przypomnę, że zaczęliśmy w 2015 roku od 3 stacji, w tym roku będzie ich 90, a docelowo 150. Natomiast zaznaczyć należy, że stawiamy w mieście na transport zrównoważony, którego rower jest ważnym elementem, jednak musimy obserwować rynek. W ostatnich miesiącach na popularności zyskują również hulajnogi na minuty, których w zeszłym sezonie w naszym mieście było 400, a w tym z zgodnie z zapowiedziami ma być jeszcze więcej. To na pewno ma wpływ na statystyki korzystania z rowerów miejskich.”



**JAN GOSIEWSKI,**  
DYREKTOR ZARZĄDU  
TRANSPORTU  
MIEJSKIEGO  
W POZNANIU

## POZNAŃ

„Od lat konsekwentnie rozbudowujemy Poznański Rower Miejski, który jest istotnym elementem systemu transportu publicznego. Rok 2019 był szczególny z uwagi na kolejną znaczącą rozbudowę systemu o rower bezstacyjny, czyli 4. generacji. Była to nowość, która jeszcze nie funkcjonowała tak, jakbyśmy sobie życzyli, jednak mamy nadzieję, że ten rok będzie dużo lepszy. Warto też podkreślić, że pojawiające się w miastach kolejne atrakcyjne sposoby przemieszczania się indywidualnego, takie jak hulajnogi elektryczne czy skutery, mogły wpłynąć na mniejszą popularność roweru miejskiego. Dlatego po kilku latach bicia kolejnych efektownych rekordów, w minionym roku liczba wypożyczeń w Poznaniu dość mocno spadła - choć i tak przekroczyła milion. Mimo to mamy nadzieję, że w zbliżającym się sezonie zdrowy i ekologiczny rower ponownie będzie się cieszył dużym zainteresowaniem.”

# SAMORZĄDOWCY O BIKESHARINGU

## KALISZ



**KRYSTIAN  
KINASTOWSKI,**  
PREZYDENT  
KALISZA

„Działający obecnie w Kaliszu system roweru miejskiego będzie funkcjonował, zgodnie z udzielonym zamówieniem publicznym, jeszcze do października 2020 roku. Wyniki minionego sezonu pokazują co prawda niewielki spadek zainteresowania, ale poczekajmy na najbliższy sezon. Dopiero zestawienie z ostatnich trzech lat pokaże, czy tendencja spadkowa się utrzymuje. Wtedy podejmiemy decyzję o ewentualnym dalszym udostępnianiu rowerów miejskich. W Kaliszu realizujemy projekty promujące transport rowerowy, organizujemy i współorganizujemy rajdy rowerowe, dbamy o rozwój infrastruktury przyjaznej cyklistom.”

## WARSZAWA



**ŁUKASZ PUCHALSKI,**  
DYREKTOR ZARZĄDU  
DRÓG MIEJSKICH  
W WARSZAWIE

„Warszawski rower publiczny cieszy się cały czas ogromnym zainteresowaniem. Wiemy jednak, że kto nie idzie do przodu, ten się cofa – dlatego już teraz pracujemy nad zupełnie nowym systemem, który uruchomimy w 2021 r.

Przetarg na jego operatora poprzedziliśmy konsultacjami społecznymi. Zebraliśmy 5 000 ankiet od mieszkańców i 700 uwag mailowych. Na podstawie konsultacji, a także wiedzy eksperckiej i doświadczeń innych miast, powstała koncepcja nowego systemu. W ramach dialogu technicznego rozmawialiśmy o niej z kilkoma firmami, w tym również takimi, które nie działają jeszcze na polskim rynku.

Mam nadzieję, że nowy, lepszy system spodoba się warszawiakom i będzie wyznaczał trendy dla innych miast.”

## LUBLIN



**ARTUR  
SZYMCZYK,**  
ZASTĘPCA PREZYDENTA  
MIASTA LUBLIN DS.  
INWESTYCJI I ROZWOJU

„Miasto Lublin sukcesywnie rozbudowuje i uzupełnia sieć rowerową. Obecnie w naszym mieście znajduje się ok. 170 km dróg i pasów rowerowych. Infrastruktura rowerowa ważna jest ze względu na metropolitalny charakter Lublina. W roku 2019 powstało nowych lub zostało przebudowanych ok. 19 km dróg i pasów rowerowych. Lubelski Rower Miejski jest usługą świadczoną na rzecz mieszkańców, a mniejsza ilość wypożyczeń rowerów publicznych nie oznacza spadku udziału rowerów w ogólnym ruchu miejskim. Trwają prace nad koncepcją funkcjonowania LRM w kolejnych latach. Rozważana jest m. in. rozbudowa obecnego systemu, wprowadzenie rowerów elektrycznych, bezstacyjnych czy towarowych, przy czym obserwujemy doświadczenia innych miast w tym zakresie. Wypracowaną koncepcję poddamy przed wprowadzeniem konsultacjom społecznymi.”



# W POSZUKIWANIU PRZYCZYN

## HIPOTEZY, PRZYPUSZCZENIA, EWENTUALNOŚCI

Dogłębna analiza powodów zadyszki bikesharingu to temat na osobny raport, wymagający m.in. przeprowadzenia badań społecznych. Można jednak wskazać kilka intuicyjnych kierunków myślenia o przyczynach tego zjawiska. Zdecydowana większość z nich nie pojawiła się nagle w sezonie 2019 jako nowy czynnik – mogła jednak odegrać istotną rolę na zasadzie kumulatywnej. Nie można wykluczyć sytuacji, w której pewna grupa użytkowników spróbowała bikesharingu w 2018 roku, zebrała jednak na tyle negatywne doświadczenia (np. związane z poczuciem bezpieczeństwa czy też dostępnością/jakością oferowanych systemów), że zrezygnowała z kontynuacji w roku kolejnym.

► **Obawy rowerzystów o bezpieczeństwo** i ogólne poczucie zagrożenia związane z dominacją samochodów w przestrzeni drogowej i złymi nawykami kierowców (przekraczanie dozwolonej prędkości, piractwo drogowe, nieprzepisowe parkowanie, nieustępowanie pierwszeństwa) – co jest tym bardziej dotkliwe, że rowerzyści są dużo słabszymi uczestnikami ruchu niż kierowcy samochodów

► **Zbyt powolny przyrost infrastruktury rowerowej w miastach**, rozumianej jako spójna, wygodna i bezpieczna sieć połączeń i dróg rowerowych

► **Elektryczne hulajnogi**, które odebrały rowerom część użytkowników (więcej: następna strona)

► **Niska jakość systemów roweru miejskiego** - wysoka awaryjność, niewystarczająca dostępność, niemożność polegania na rowerze jako stałym elemencie mobilności. Ogólnie: słabe doświadczenia użytkownika (user experience)

► **Umowy, które nie zachęcają operatorów do zwiększania liczby wypożyczeń**, wręcz przeciwnie - są tak skonstruowane, że większa popularność systemu generuje głównie jego zwiększone koszty

► **Niewydolne postępowania przetargowe**, w wyniku których w niejednym mieście sezon rowerowy startował z dużym opóźnieniem, zamiast w marcu/kwietniu

► **Duża dostępność tanich usług samochodowego transportu pasażerskiego** w formacie door-to-door, np. taxi- i ride-hailing, których operatorzy prowadzą (nie tylko w Polsce) wojnę cenową, posługując się nierzadko stawkami niemal dumpingowymi

► **Przyczyny mentalne**. Utożsamianie w niektórych grupach społecznych roweru z niskim statusem materialnym

► **Brak wsparcia administracji centralnej i lokalnych dla rozwoju transportu rowerowego**, zbyt mało zachęt do mobilności aktywnej. Prawie wszystkie części miast otwarte są dla ruchu samochodowego, rower jest traktowany przez decydentów i polityków wciąż jako marginalna opcja transportowa

► **Część użytkowników bikesharingu z poprzednich lat** mogła przeczucić się w większym stopniu na korzystanie z własnych rowerów

# ROWERY VS HULAJNOGI ELEKTRYCZNE

## NADINTERPRETACJE

Gdy w drugiej połowie 2019 r. po raz pierwszy dostrzeżono, iż dotychczasowe rokroczne wzrosty wypożyczeń rowerów miejskich zostały zahamowane, pojawiła się teza, iż przyczyną tego zjawiska jest nowość w polskich miastach: oferta elektrycznych hulajnóg na minuty.

Pierwsza firma udostępniła w Polsce e-hulajnogi w październiku 2018 roku. W sumie w 2019 r. było 18 miast, w których przez pewien okres współistniały systemy rowerów i e-hulajnóg – przy czym w niektórych przypadkach był to okres zaledwie 2-3 miesięczny, niekiedy też oferta e-hulajnóg w danym ośrodku była bardzo ograniczona. Niemniej, w takich miastach jak Warszawa, Wrocław, Kraków, Łódź, Poznań czy Trójmiasto koegzystencja wypożyczalni rowerów i hulajnóg trwała przez cały lub większość sezonu, przy istotnej skali oferty elektrycznych jednośladów.

W listopadzie 2019 r. operator systemu Wavelo, sygnalizując zakończenie świadczenia usług w Krakowie, oficjalnie przywołał pojawienie się oferty e-hulajnóg jako okoliczność utrudniającą lub uniemożliwiającą prowadzenie rentownej działalności w mieście. Taka interpretacja poszła wówczas szeroko w eter – tytuły licznych materiałów medialnych głosiły, iż „rower przegrał z hulajnogami”.

Do takich wniosków skłania fakt, iż w 2019 r. usługi e-hulajnóg na minuty były jedyną wyraźnie nową jakością na polskim rynku mikromobilności. Mimo odmiennych modeli cennikowych (korzystanie z hulajnóg jest nieporównywalnie droższe) hulajnogi wydają się naturalną konkurencją dla oferty rowerowej, szczególnie przy krótszych przejazdach. Atutem tych pojazdów jest sposób ich udostępniania – o ile rowery wymagają zasadniczo korzystania ze stacji, hulajnogi można wypożyczać i zwracać w dowolnym miejscu na ulicy. Pewną rolę mógł też odegrać efekt nowości.

A jednak...

Porównanie danych o spadkach wypożyczeń rowerów z miast, w których dostępne były współdzielone hulajnogi, z tymi miastami, w których ich nie było, nie ujawnia istotnych różnic ani prawidłowości pod tym względem (patrz: infografika na następnej stronie). Największym polem rywalizacji tych dwóch rodzajów jednośladów była Warszawa (5.500 rowerów vs blisko 5.000 hulajnóg w szczycie sezonu) - spadek wypożyczeń rowerów w stolicy okazuje się być niemal identyczny jak średnia krajowa dla wszystkich zniżujących systemów.

## Wnioski:

W przyszłości, w miarę wzrostu popularności elektrycznych urządzeń transportu osobistego (UTO), będą one najpewniej wpływać na wykorzystanie tradycyjnych rowerów w miastach.

Obecnie, w świetle przedstawionych danych, uznawanie e-hulajnóg na minuty za pierwszoplanową lub jedną z głównych przyczyn spadków wypożyczeń rowerów wydaje się jednak bezpodstawne.

# E-HULAJNOGI NIEWIELE ZMIENIAJĄ W WYPOŻYCZENIACH ROWERÓW

O ILE SPADŁA LICZBA WYPOŻYCZEŃ  
ROWERÓW W NAJWIĘKSZYCH MIASTACH  
MAJĄCYCH TAKŻE OFERTĘ E-HULAJNÓG -  
NA TŁE DANYCH ŚREDNICH\*

**-18%**

WARSZAWA

**-11%**

KRAKÓW

**-14%**

ŁÓDŹ

**-32%**

POZNAŃ

**-19%**

Średnia dla wszystkich  
„zniżkujących”  
13 miast z grupy TOP 15,  
z hulajnogami lub bez

\* Dotyczy sezonu 2019. Nie uwzględniamy Wrocławia (zanotował wzrost liczby wypożyczeń o 66 proc., jest to jednak pochodną dużego wzrostu liczby rowerów) oraz Trójmiasta, w którym system rowerowy wystartował dopiero w 2019 r. (brak jest więc danych porównawczych).

**-16%**

Średnia dla 6 miast  
z grupy TOP 15, bez  
oferty hulajnóg na  
minuty



# CO DALEJ?

## CZAS NA REFLEKSJĘ

Zamawiane przez samorządy wypożyczalnie rowerów oznaczają wydatkowanie środków publicznych, przy którym obowiązuje dyscyplina finansów publicznych. Pieniądze na ten cel powinny być więc wydawane m.in. z zachowaniem zasad: 1) uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz 2) optymalnego doboru metod i środków do osiągnięcia założonych celów.

Niewątpliwie nadszedł czas na refleksję. Jaki jest cel wprowadzania i utrzymywania roweru publicznego? Jakie wskaźniki powinny opisywać wydajność i efektywność takiego systemu, jak je mierzyć? Jaki model systemu roweru miejskiego jest najbardziej odpowiedni ze względu na zdefiniowane cele?

W sytuacji dużej niepewności na rynku rowerów miejskich należy odwołać się do pogłębionych analiz, m.in. dotychczasowych wyników, modelu funkcjonowania systemu, zachowań komunikacyjnych mieszkańców czy doświadczeń z Europy i świata. Należy przy tym wziąć pod uwagę m.in. następujące czynniki:

► **W Polsce praktykowany jest rzadko spotykany na świecie model, w którym użytkownicy nie płacą za korzystanie z roweru (najczęściej 20-30 min jazdy jest „darmowe”).** Stoi to w pewnej sprzeczności z tym, że wszelkie inne środki transportu, w tym publicznego są odpłatne – komunikacja miejska, wypożyczalnie e-hulajnóg, e-skuterów czy samochodów „na minuty”. Czy rower miejski nie powinien także w większym stopniu uwzględniać płatności od użytkowników? Niewykluczone, że taki model, wzmacniający fundamenty ekonomiczne, przełożyłby się na wyższą jakość i lepsze doświadczenia użytkowników.

► **Być może sam rower nie jest dziś już wystarczająco atrakcyjną ofertą dla mieszkańców.** Operatorzy usług współdzielonej mikromobilności wprowadzają różne typy pojazdów (np. e-hulajnoga, e-rowery, e-hulajnogi z siedziskiem, e-skutery). Możliwe, iż także w ramach usług publicznych należałoby uwzględnić cały mikrosystem, wzmocniony dodatkowo dostępnością wszystkich tych pojazdów na multimodalnych platformach typu MaaS (od ang. Mobility-as-a-Service) łączących podróże transportem zbiorowym z transportem współdzielonym w jednym wygodnym narzędziu, które planuje, umożliwia i opłaca podróż z poziomu jednego konta i jednej aplikacji.

► **Na rozważenie zasługuje pytanie, czy nie należałoby pozwolić prywatnym operatorom na konkutowanie swoimi usługami mobilności w poszczególnych miastach, bez tworzenia lokalnego monopolu dla jednego wykonawcy, wybranego w drodze zamówienia publicznego.** Alternatywą byłoby przygotowanie warunków do funkcjonowania wielu operatorów roweru miejskiego (i innych usług współdzielonej mikromobilności), być może w drodze przyznawania im licencji, ale z zachowaniem zasad uczciwej konkurencji, równego dostępu do rynku itp.

# OD ZABAWKI DO CODZIENNOŚCI

## BIKESHARING – STANDARD W POLSKICH MIASTACH



Gdy powstawały w Polsce pierwsze systemy rowerów publicznych, mieszkańcy i samorządowcy patrzyli na nie z przymrużeniem oka, jak na ekstrawagancką ciekawostkę. W 2020 roku zaczynamy 10. sezon jako operator kilkudziesięciu systemów rowerowych w Polsce i Finlandii - i możemy z dumą powiedzieć, że od lat mamy znaczący wpływ na pozytywną zmianę w tym zakresie w całym kraju.

Rower, jako jedyny pojazd współdzielony, wpływa korzystnie zarówno na środowisko, jak i na naszą kondycję. Niezależnie, czy jest tradycyjny czy elektryczny, zmusza nas do aktywności fizycznej, tak bardzo potrzebnej w dzisiejszych czasach.

*Potencjał rozwoju wciąż jest. Najbliższe miesiące i lata wprowadzą zapewne rewolucję w obszarze współdzielenia i szeroko pojętej ekologii*

*Część osób, po 1-2 latach korzystania z roweru publicznego, zdecydowała się na zakup własnego jednoślada. To naturalny kierunek zmian i rozwoju świadomości społecznej*

Po latach dynamicznych wzrostów wypożyczeń sytuacja się unormowała. Mamy w Polsce aż 2 miliony aktywnych użytkowników. Wiemy, że potencjał rozwoju wciąż jest. Z drugiej strony pamiętajmy, że część osób po 1-2 latach korzystania z roweru publicznego zdecydowała się na zakup własnego jednoślada. To zupełnie naturalny kierunek zmian i rozwoju świadomości społecznej – ma jednak wpływ na ograniczenie używania rowerów publicznych.

Wpływ na zmiany w bikesharingu ma także wiele innych elementów. Bardzo istotny jest rozwój komunikacji miejskiej, który zachodzi w większości miast badanych w niniejszym raporcie. Dodatkowo model oparty na zamówieniach publicznych wpływa na kalendarz uruchomień systemów, nierzadko opóźniając ich start, co również odbija się na liczbie wypożyczeń.

Po latach zachęcania i promowania bikesharingu – czemu służy m.in. tzw. darmoczas - obserwujemy wzrost świadomego wykorzystywania rowerów miejskich. Wielu mieszkańców miast wypożycza je codziennie lub nawet dwukrotnie w ciągu dnia, łączy rower z innymi pojazdami, a na wypożyczonym jednośladzie jedzie do samego celu, akceptując wejście w płatny czas wypożyczenia.

Patrząc szeroko, z perspektywy naszego wieloletniego doświadczenia, widzimy potrzebę zmian i w pewnym sensie „przemodelowania” biznesu. Najbliższe miesiące i lata wprowadzą zapewne rewolucję w obszarze współdzielenia i szeroko pojętej ekologii. Będzie to bardzo ciekawy czas dla wszystkich – samorządów, mieszkańców, jak i biznesu.



# NOWY NAPĘD DLA BIKESHARINGU

## INNOWACJE DLA MIAST

**15 proc.** - taki wzrost wypożyczeń odnotował w ubiegłym roku zamknięty system bikesharingowy Revelo, prowadzony przez The Bike Company:

- ▶ System wypożyczalni rowerów 4 generacji dla firm i parków biurowych
- ▶ Darmowy dla użytkowników i dostępny wyłącznie dla uprawnionych, zweryfikowanych pracowników danego biurowca lub firmy
- ▶ Obsługiwany poprzez aplikację mobilną współpracującą z kłódką elektroniczną, przypiętą łańcuchem do roweru
- ▶ W zależności od obiektu, rowery można wypożyczać do 72 h
- ▶ Średni czas wypożyczenia to 10 - 24 h
- ▶ Działa w Warszawie i Poznaniu, w planach jest również Wrocław i inne polskie miasta
- ▶ Od początku działania w 2018 roku w aplikacji zarejestrowało się ponad 1,6 tys. osób, które łącznie wypożyczyły rowery ponad 12 tys. razy

**„Nasz system daje możliwość udostępnienia rowerów zamkniętej grupie użytkowników. Revelo nie potrzebuje specjalnej infrastruktury, ponieważ korzystamy z istniejących stojaków rowerowych. Dzięki temu jest elastyczny i przystępny cenowo dla klientów oraz wygodny dla użytkowników”.**

**ADAM OSUCH,**  
COO THE BIKE COMPANY

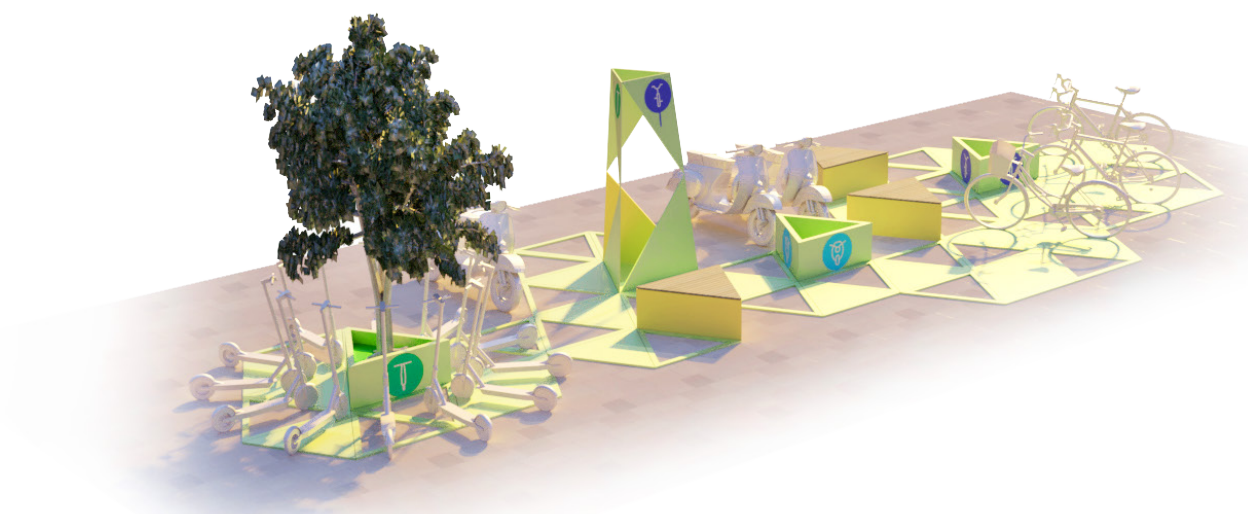


Nowoczesna mobilność miejska szybko się zmienia pod względem infrastrukturalnym, technologicznym i biznesowym. W efekcie ekosystem transportowy zyskuje nowe elementy, które będą podnosić wartość bikesharingu – zarówno dla użytkowników rowerów, jak i dla przedsiębiorców oraz instytucji w mieście.

**Innowacja cyfrowa – MaaS.** Platformy typu Mobility-as-a-Service łączą ofertę różnych środków transportu – publicznych i współdzielonych – w jednej aplikacji smartfonowej. Aplikacja VOOOM rozpoczęła już nawet sprzedaż firmom i instytucjom swoich Pakietów Mobilności – innowacyjnych benefitów pracowniczych, pozwalającym na dofinansowanie pracownikom dojazdów do pracy wszelkimi środkami lokomocji dostępnymi w VOOOM.



**Innowacja przestrzenna - Huby Mobilności.** Są to wydzielone przestrzenie pod biurowcami, centrami handlowymi czy na osiedlach mieszkaniowych, gromadzące różne współdzielone pojazdy w jednym miejscu i oferujące dodatkową infrastrukturę, np. ładowarki do elektrycznych jednośladów. Huby pozwalają na łatwy i natychmiastowy dostęp do środków współdzielonej mobilności oraz ułatwiają przemieszczanie się po mieście, podnosząc tym samym atrakcyjność i wartość poszczególnych nieruchomości.







Stowarzyszenie Mobilne Miasto powstało w 2017 r. i zrzesza kilkanaście firm związanych z branżą współdzielonej i nowoczesnej mobilności. Członkami wspierającymi stowarzyszenia są:

Z udziałem

nextbike

SMARTRIDE.PL  
#mikromobilni

Cytowanie jakichkolwiek treści z niniejszego raportu wymaga podania źródła  
© Copyright Stowarzyszenie Mobilne Miasto, marzec 2020

Niniejszy raport przygotowany został do celów informacyjnych i w opinii jego autorów zawarte w nim dane są dokładne, rzetelne i wiarygodne. Pomimo zachowania najwyższej staranności nie jest możliwe zagwarantowanie pełnej prawidłowości czy kompletności prezentowanych danych.

AON  
Empower Results®



blinkee  
.city

citybee  
SHARED MOBILITY

dott

easysshare

FREENOW ✓

hive

hop.city

KERATRONIK  
sharing economy for business

nextbike

voi.



MIEJSKA WYPOŻYCZALNIA  
SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH  
 VOZILLA

Wheelme

Przygotowanie treści  
i redakcja:  
Narratic Media

Projekt graficzny:  
Bartosz Gałkowski