

Warszawa, 13.06.2022

Prezydenci Miasta Poznania

Szanowny Pan Jacek Jaśkowiak

Szanowny Pan Mariusz Wiśniewski

Poznań bez roweru miejskiego już nie taki „smart”

– „Mobilne Miasto” apeluje do władz Poznania

Szanowni Panowie Prezydenci!

W przestrzeni publicznej pojawiły się ze strony władz Poznania sugestie, iż obecny sezon Poznańskiego Roweru Miejskiego (PRM) będzie ostatnim finansowanym przez samorząd. Poniżej przedstawiamy argumenty za tym, że tak radykalna decyzja nie jest ani korzystna dla miasta, ani uzasadniona. Chyba, że władze Poznania zdecydowały się **zaprzeczyć ogólnoswiatowym trendom równoważenia mobilności miejskiej** (m.in. mobilności aktywnej, mikromobilności, niskoemisyjności transportu, jego różnorodności i inkluzywności, czy też mechanizmów ekonomii współdzielenia), w co jednak trudno uwierzyć w dobie dzisiejszych wyzwań klimatycznych, wciąż rosnących w Polsce wskaźników motoryzacji indywidualnej i wobec unijnej strategii *Green Deal*, która zakłada osiągnięcie przez Wspólnotę neutralności klimatycznej do 2050 r.

Wyrażamy nadzieję, że wspomniane sugestie o zakończeniu wspierania PRM z budżetu samorządowego nie są ostatecznym punktem widzenia władz miasta, oraz, że dostarczymy argumentów za tym, aby zrewidować przedmiotowe stanowisko. To, co wydaje się właściwą drogą, to **odpowiednie dostosowanie systemu roweru miejskiego** tak do popytu, jak i do nadwyreżonych czynnikami zewnętrznymi możliwości finansowych miasta. Poznań nie jest jedynym miastem, które boryka się z trudnościami w zapewnianiu mieszkańcom dostępu do systemu transportu publicznego (w tym roweru miejskiego) na poziomie sprzed pandemii, spadkami popularności rowerów miejskich i które „rewiduje” też skalę systemu.

Przykładowo, rower publiczny w Warszawie przez 2 lata opierał się na tzw. umowie „pomostowej”, która pozwoliła mu przetrwać trudniejszy czas naznaczony pandemią, a od 2023 r. w będzie dysponował nie 4,5 a 3 tys. jednośladów w ramach zamówienia podstawowego, z opcją zamówienia kolejnych 2 tys. Ponadto, mniejsza popularność roweru miejskiego jako takiego wynika z szeregu obiektywnych czynników (np. wpływu pandemii na mobilność społeczeństwa), a w przypadku PRM spowodowana jest też konkretnymi decyzjami i zaniechaniami, na które wskazujemy poniżej. Nie jest w tej sytuacji rozwiązaniem zamknięcie PRM, a **urealnienie formuły jego funkcjonowania**.

Fakty:

- Poznań jest jednym z pionierów *bike sharingu* w Polsce – rower miejski funkcjonuje tu już od przeszło dekady (obecny sezon jest 11. z rzędu) i z ponad 1,8 tys. jednośladów dostępnych w systemie jest **trzecim największym w kraju** (miejsce nr 3 za Warszawą, która od kolejnego sezonu zmniejszy liczbę rowerów z 4,5 do 3 tys. oraz Wrocławiem z ponad 2,2 tys. rowerów).
- W podziale modalnym (tzw. *modal split*) w Poznaniu wg stanu na 2019 r. **dominowały samochody osobowe (37,1% podróży)**, przed komunikacją miejską (33,5%), przemieszczaniem się pieszo (21%) i podróżami rowerem (8,4%). Poziom 8,4%¹ ruchu rowerowego pokazuje, że miasto posiada potencjał do jego dalszego rozwoju i jest to wynik o 3,7% wyższy niż średni ruch rowerowy w 7 najludniejszych miastach polski (patrz tabela poniżej), jednak do europejskich liderów jest wciąż daleko (przykładowo w Amsterdamie i Kopenhadze ruch rowerowy to 29%²).

modalność:	samochód osobowy	komunikacja miejska	pieszo	rower	inne
Gdańsk ³	41,2%	32,1%	20,8%	5,9%	0,0%
Wrocław ⁴	41,0%	28,0%	24,0%	6,0%	1,0%
Kraków ⁵	39,5%	29,7%	22,8%	6,9%	1,1%
Szczecin ⁶	38,0%	31,0%	29,0%	2,0%	0,0%
Poznań⁷	37,1%	33,5%	21,0%	8,4%	0,0%
Warszawa ⁸	31,7%	46,8%	17,9%	3,1%	0,5%
Łódź ⁹	24,6%	45,5%	27,4%	1,8%	0,7%

Tabela: Podział modalny w polskich miastach powyżej 400 tys. mieszkańców

¹ źródło: <https://www.poznan.pl/mim/komunikacja/opracowania-transportowe,p,47184,59143.html>

² źródło: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>

³ źródło: <https://www.gdansk.pl/gdanskwliczbach/transport,a,108052> (2016 r.)

⁴ źródło: <https://portalkomunalny.pl/wroclaw-przeprowadzil-badania-transportu-wiecej-samochodow-wiecej-pieszoch-387373/> (2018 r.)

⁵ źródło: <https://akcjatunkowadlakrakowa.pl/transport/w-jakim-kierunku-zmierza-transport-zbiorowy-w-krakowie/> (2016 r.)

⁶ źródło: http://bip.um.szczecin.pl/chapter_11124.asp?soid=2C19A077C8BE419985E3622664C0AA8D (2016 r.)

⁷ źródło: <https://www.poznan.pl/mim/komunikacja/opracowania-transportowe,p,47184,59143.html> (2019 r.)

⁸ źródło: <https://transport.um.warszawa.pl/-/wbr-2015> (2015 r.)

⁹ źródło: <https://docplayer.pl/6986837-Miasto-lodz-zaradz-drog-i-transportu.html> (2013 r.)

- Po 2019 r. **liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Poznaniu spadała o ponad 30%** (w 2019 r. było to 255 tys. pasażerów, a w 2021 r. tylko 180 tys. pasażerów), co niesie ze sobą ryzyko migracji części z nich do indywidualnych środków transportu i jeszcze większej dominacji samochodu w miejskim miksie transportowym i przestrzeni publicznej.

WNIOSKI:

- ekosystem mobilności miejskiej w Poznaniu potrzebuje **różnorodności i multimodalności**, żeby stworzyć alternatywę dla posiadania i podróżowania po mieście samochodami w użytku prywatnym/indywidualnym.
- Tym samym Poznań **potrzebuje także kontynuacji systemu roweru miejskiego (PRM)**, który jest ważnym uzupełnieniem całego ekosystemu transportowego, w szczególności komunikacji miejskiej na tzw. pierwszej/ostatniej mili.
- Zamknięcie **przystępnego cenowo** systemu roweru miejskiego sprawi, że część mieszkańców wybierze niepożądane w mieście przemieszczanie się samochodem osobowym.
- Zastąpienie systemu roweru publicznego wyłącznie usługami komercyjnymi (kosztującymi np. 30 zł za 1h korzystania) nie pozwoli zachować **preferencyjnego charakteru** dostępu do takiej usługi i odbije się negatywnie na liczbie przejazdów rowerami.

Case study: wnioski dla PRM z Wrocławia

Aby pokazać, że instytucja roweru miejskiego jest potrzebna i ma się coraz lepiej w okresie postpandemicznym, porównaliśmy systemy roweru miejskiego Poznania (PRM) i Wrocławia (WRM). Pokazujemy też, **jakie konkretne okoliczności sprawiły, że PRM nie rozwijał się podobnie jak WRM**, i co należałoby poprawić w kolejnych latach funkcjonowania PRM:

	Poznań (PRM)	Wrocław (WRM)	Wniosek
Uruchomienie systemu	2012 r.	2011 r.	Obydwa systemy działają ponad dekadę
Liczba rowerów w systemie	1 829	2 285	Skala proporcjonalna do liczby mieszkańców
Dostępność systemu	Od marca do listopada (9 miesięcy)	Całoroczna (12 miesięcy)	Rower jest całorocznym środkiem transportu
Liczba zarejestrowanych użytkowników na koniec sezonu 2021	200 tys. (37% całkowitej populacji miasta)	310 tys. (48% całkowitej populacji miasta)	Wysoki % udział użytkowników w populacji miasta
Liczba wypożyczeń przed pandemią (sezony 2018-2019 łącznie)	2,75 mln (2018: 1,67 mln i 2019: 1,08 mln)	2,84 mln (2018: 1,02 mln i 2019: 1,82 mln)	Porównywalna liczba wypożyczeń przed pandemią

	Poznań (PRM)	Wrocław (WRM)	Wniosek
Liczba wypożyczeń w okresie pandemii (sezony 2020-2021 łącznie)	0,85 mln (2020: 0,53 mln i 2021: 0,32 mln; spadek o 69% w trakcie pandemii wobec średniego 55% spadku dla największych 24 systemów w Polsce)	3,38 mln (2020: 1,38 mln i 2021: 2 mln; wzrost o 19% w trakcie pandemii)	Spadek PRM „naturalny”, nieco wyższy od średniej. Odwrotna tendencja WRM wskazuje, żeby korzystać z tych doświadczeń
Wzrost popularności w sezonie 2022 (w okresie do końca maja)	+16% (wzrost wobec analogicznego okresu 2021; 108 tys. wypożyczeń)	+45% (wzrost wobec analogicznego okresu 2021; 707 tys. wypożyczeń)	Instytucja roweru publicznego odradza się systemowo jako cała kategoria transportowa

Tabela: Porównanie systemów roweru miejskiego PRM i WRM

Dlaczego PRM nie wykorzystał swojego potencjału (jak WRM)?

- 1) **Zlikwidowany z dnia na dzień „darmoczas”**, bez należytej kampanii informacyjnej przygotowującej mieszkańców do zmian i bez przygotowania spójnej, i atrakcyjnej oferty taryfowej (np. abonamentu miesięcznego, kwartalnego, rocznego – podobnie jak w klasycznym transporcie publicznym), spowodował, że użytkownicy bardzo negatywnie odczuli zmianę, a wielu z nich postanowiło zrezygnować lub ograniczyć korzystanie z PRM.
- 2) **Brak promocji nowych zasad** korzystania wpłynął również negatywnie na użytkowników, którzy zachowali uprawnienia do darmoczasu (posiadacze kart PEKA), ale albo nie zostali o tym skutecznie poinformowani (przemyślana i spójna akcja informacyjna), albo wprowadzone zasady były dla nich skomplikowane (w pierwszym okresie funkcjonowania darmoczasu dla posiadaczy kart PEKA, należało przy każdym wypożyczeniu identyfikować się przy rowerze kartą PEKA, dopiero po pewnym czasie wprowadzono rozwiązanie polegające na jednorazowym **zintegrowaniu konta w PRM z kontem w PEKA**, co ograniczyło uciążliwość) i również w związku z tym ograniczyli swoje korzystanie z systemu.
- 3) Stworzenie systemu hybrydowego, z **rowerami zarówno III jak i IV generacji, które miały odmienne zasady działania** (sposób wypożyczenia, zwrotu, możliwość zwrotu poza stacją itp.) spowodowało dodatkowe zamieszanie i nie wpłynęło dobrze na przejrzystość i prostotę oferty skierowanej do użytkowników, co w przypadku miejskich usług transportowych jest istotnym elementem mającym wpływ na percepcję, i odbiór produktu oraz skłonność mieszkańców do korzystania z niego.
- 4) Zamówiony system z komputerami pokładowymi został w toku **rewolucji technologicznej** szybko wyparty przez systemy IV generacji oparte na zminiaturyzowanych blokadach roweru, posiadających GPS/GSM. Rowery te wymagały częstego serwisu, co negatywnie wpłynęło na

komfort korzystania z systemu i zniechęciło część użytkowników do wypożyczania rowerów z komputerami. Szybkim warunkom prawa zamówień publicznych uniemożliwiły natomiast modernizację rowerów.

- 5) Stałe **wynagrodzenie operatora niezależne od liczby wypożyczeń** nie pozwalało na zbilansowanie rosnących kosztów w przypadku zwiększającej się popularności systemu. Przychody z wypożyczeń trafiały w całości do miasta i w żaden sposób nie motywowały operatora do dodatkowych działań mających promować system. We wspomnianym Wrocławiu przekazanie przychodów operatorowi spowodowało uruchomienie przez niego dodatkowego podsystemu rowerów elektrycznych

Co dalej z PRM?

Wnioskiem z powyższej analizy i porównania jest, że PRM – po zastosowaniu i optymalizacji odpowiednich rozwiązań (np. tych, które sprawdziły się w systemie WRM) – ma wszelkie predyspozycje ku temu, aby nadal **służyć mieszkańcom miasta i uzupełniać lokalny mikś transportowy**.

W dzisiejszych czasach niezrozumiałym byłoby odbieranie mieszkańcom miasta możliwość zdrowego i aktywnego przemieszczania się w bardzo korzystnej cenie, właśnie za sprawą PRM. Należy przy tym podkreślić, że instytucja roweru miejskiego służy okazjonalnemu i spontanicznemu korzystaniu z tego środka transportu, i wcale nie jest jego zadaniem posiadanie zasadniczego udziału w ruchu rowerowym w całym mieście (przykładowo, w Warszawie rower miejski odpowiadał w 2020 r. za 6,4% ruchu rowerowego). Dlatego ważnym jest, **aby rowery PRM były dostępne „pod ręką” i żeby było to rozwiązanie systemowe wspierane przez lokalną administrację** – tylko wtedy będzie można z nich skorzystać zamiast wybierać mniej pożyteczne dla miasta prywatne środki transportu indywidualnego, w szczególności transport samochodowy, który jest najmniej efektywną formą mobilności miejskiej (statystycznie stoi zaparkowany przez 95% czasu i przewozi niewiele więcej niż 1 osobę) czyniąc z Poznania piątą najbardziej zakorkowane miasto w Polsce¹⁰.

Raz jeszcze apelujemy do władz miasta o dogłębną analizę zasad funkcjonowania PRM i takie ich dopasowanie, aby mimo przejściowych problemów związanych z okresem popandemicznym oraz spowolnieniem gospodarczym i związaną z tym sytuacją budżetową samorządu, system dalej mógł skutecznie służyć mieszkańcom miasta i przyjezdnym przy codziennych podróżach po mieście.

¹⁰ źródło: <https://moto.pl/MotoPL/7,88389,28252883,ranking-najbardziej-zakorkowanych-miast-w-polsce-warszawa-i.html>

Poznań bez systemu roweru miejskiego nie będzie już takim „Smart City”, jakim stał się przez ostatnie lata dzięki konsekwentnemu wdrażaniu wizji i współpracy wielu środowisk.

Z poważaniem,



Adam Jędrzejewski

prezes stowarzyszenia Mobilne Miasto

O „Mobilnym Mieście”

Stowarzyszenie Mobilne Miasto to powstały w 2017 r. niezależny think-tank, który promuje efektywność i ekologiczność miejskiej mobilności za sprawą upowszechniania systemów współdzielenia i promowania bardziej zrównoważonego podejścia do mobilności osobistej.

- Strona www: <https://mobilne-miasto.org/>
- Kontakt: info@mobilne-miasto.org