Współdzielony transport rewolucją mobilności miejskiej

Utworzono: poniedziałek, 24, czerwiec 2019 13:55

W dobie narastającego problemu zakorkowania ulic polskich miast współdzielony transport może się okazać przydatnym narzędziem do usprawnienia systemów komunikacyjnych. Po samochodach, skuterach i rowerach wynajmowanych na minuty przyszedł czas na popularyzację elektrycznych hulajnóg.

Polskie miasta zapełniają się tymi pojazdami, co rodzi problemy – pozostawiane są często w nieodpowiednich miejscach, nierzadko także dochodzi do wypadków z udziałem jadących po chodnikach. Nowe przepisy mają zrewolucjonizować sposób poruszania się elektrycznymi pojazdami miejskimi.

– Jeśli mieszkańcy zaczynają się masowo przemieszczać w jakiś nowy sposób, dotychczas nieznany, to musi się wiązać to z wyzwaniami. W przypadku elektrycznych hulajnóg to w tej chwili dwie płaszczyzny. Jedna jest bardziej regulacyjna: czy ta hulajnoga jest postrzegana jako pieszy czy jako pojazd, czy może się w związku z tym poruszać chodnikiem czy ścieżką. Drugą płaszczyzną jest pytanie o prędkość, którą użytkownicy elektrycznych hulajnóg rozwijają, czy to na chodniku, czy to na ścieżce, czy w miejscach, w których te hulajnogi są pozostawiane przez użytkowników – mówi agencji informacyjnej Newseria Innowacje Adam Jędrzejewski, prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto.

Na ulicach polskich miast pojawiły się tysiące małych pojazdów elektrycznych, które ułatwiają mieszkańcom przemieszczanie się na krótkich dystansach. Po boomie na rowery miejskie przyszedł czas popularyzacji udostępnianych przez niezależne firmy elektrycznych hulajnóg, których największą zaletą ma być możliwość zostawienia ich w dowolnym, dogodnym miejscu. Prekursorem w tej branży była firma Lime, która udostępniła swoje pojazdy na terenie Warszawy i Wrocławia. W jej ślady poszły inne start-upy, które zaczynają zastawiać miasta własnymi hulajnogami.

Ciekawym przykładem rozwoju transportu multimodalnego są zmiany, jakie zachodzą na trójmiejskim rynku. Do walki o uwagę gdańskich podróżnych włączyła

Phoca PDF

się firma Blinkee, znana dotychczas z udostępniania skuterów na minuty. W ramach testów terenowych wystawiła na ulice śródmieścia 70 pojazdów, które w przyszłości mają trafić także do Gdyni i Sopotu. Hulajnogi tej firmy wyróżniają się na tle konkurencji wymiennymi bateriami, które mają usprawnić proces ładowania. Dzięki nim operatorzy nie będą musieli zabierać rozładowanych pojazdów z ulicy, a każda bateria będzie przechodziła codzienny nocny przegląd.

Na tym samym rynku zadebiutowała także firma Quick, która od razu planuje działać w Gdańsku na szeroką skalę. 250 hulajnóg tej firmy zostanie rozstawionych na terenie całego miasta w kluczowych węzłach komunikacyjnych, m.in. na przystankach komunikacji miejskiej, przy ścieżkach rowerowych oraz na uczelniach. Quick zadbał o to, aby hulajnogi nie stanowiły zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego – osoby zdające pojazd będą musiały zrobić jego zdjęcie, aby udowodnić, że zostały prawidłowo zaparkowane. Ma to zapobiec porzucaniu hulajnóg w nieodpowiednich miejscach.

– Hulajnogi nie są odpowiedzią na wszystkie potrzeby mobilności mieszkańców miasta, natomiast są znakomitym uzupełnieniem na krótkich dystansach w podróżach multimodalnych, czyli takich, które wykorzystują pomiędzy punktem A a B różne formy transportu. Często mówi się o hulajnogach elektrycznych jako uzupełnieniu pierwszej i ostatniej mili, czyli początku i końcu naszej podróży – wskazuje prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto.

Multimodalność komunikacji może w przyszłości być jedynym remedium na rosnący problem zakorkowania miast. Zauważył to m.in. litwiński operator CityBee, który na terenie Wilna świadczy kompleksowe usługi z branży ekonomii współdzielenia. W tym mieście funkcjonują rowery, hulajnogi elektryczne, a także samochody osobowe i dostawcze od tego operatora. CityBee planuje także zrewolucjonizować polski rynek microsharingu. Po udostępnieniu w naszym kraju usługi wynajmu pojazdów dostawczych za pośrednictwem aplikacji mobilnej zainwestuje w systemy elektrycznych hulajnóg. W pierwszej fazie wdrożeniowej firma wprowadziła na ulice Warszawy 400 pojazdów, a w najbliższej przyszłości planuje podwoić ich liczbę.

Również wielkie korporacje motoryzacyjne włączają się w promocję idei transportu współdzielonego. Renault opracował EZ-GO, prototyp samochodu-usługi, który ma zastąpić pojazdy komunikacji prywatnej. Będzie to autonomiczny pojazd elektryczny przystosowany do transportu niewielkich grup pasażerów. Samochód będzie można wynająć na specjalnej stacji bądź bezpośrednio z ulicy, geolokalizując go za pośrednictwem aplikacji mobilnej. W zamyśle twórców ma być rozwiązaniem pośrednim pomiędzy prywatnym samochodem a systemem masowej komunikacji miejskiej.

– Istotne jest patrzenie na mobilność miejską w szerokim kontekście. Współdzielona mobilność, czy to będzie rower, hulajnoga, skuter elektryczny czy samochód współdzielony, to jest jeden obszar. Natomiast drugi obszar to jest dotarcie z tego rodzaju usługami do szerokiego grona użytkowników, a także połączenie ich, najczęściej w cyfrowy sposób, na platformach mobilnościowych. Różnego rodzaju

Phoca PDF

plannery podróży, koncepty usługi mobilności, pozwalają użytkownikom mieć de facto w swoim smartfonie i rower, i hulajnogę, i samochód, i transport publiczny – zauważa Adam Jędrzejewski.

Pojawienie i upowszechnienie się pojazdów z branży współdzielonego transportu spowodowało pojawienie się problemów, z którymi jeszcze do niedawna miasta nie miały do czynienia. Nieprawidłowo zaparkowane hulajnogi stwarzają zagrożenie, podobnie jak użytkownicy, którzy poruszają się na nich w nieostrożny sposób. Stowarzyszenie Mobilne Miasto zaangażowało się w walkę o usystematyzowanie funkcjonowania tej gałęzi transportu, promując ideę współpracy sektora publiczno-prywatnego. Postuluje opracowanie wspólnych rozwiązań, które pozwolą bezkolizyjnie wkomponować rozwiązania z branży współdzielonej mobilności w tkankę miejską.

Dotychczas w polskim prawie o ruchu drogowym nie funkcjonowały żadne zapisy regulujące korzystanie z małych pojazdów elektrycznych takich jak hulajnogi, co wywoływało wiele kontrowersji i wątpliwości. Ministerstwo Infrastruktury zapowiedziało, że rozwiąże ten problem i wprowadzi zapisy o UTO, czyli urządzeniach transportu publicznego. W tej kategorii mieszczą się wszystkie pojazdy elektryczne rozpędzające się do 25 km/h o masie mniejszej niż 20 kg, szerokości mniejszej niż 90 cm i długości poniżej 1,25 m.

Według nowych regulacji osoby poruszające się na hulajnogach będą traktowane na równi z rowerami, tzn. będą musiały korzystać z infrastruktury rowerowej takiej jak drogi, przejazdy i pasy dla rowerów. Ponadto dozwolone będzie przemieszczanie się po jezdni, ale tylko w miejscach, w których obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Z kolei poruszanie się po chodniku będzie możliwe wyłącznie tam, gdzie nie istnieje infrastruktura rowerowa, a dozwolona prędkość poruszania się po jezdni przekracza wspomniane 30 km/h. Ustawodawca planuje wprowadzić także ograniczenie wiekowe dla użytkowników hulajnóg – osoby poniżej 10 roku życia nie będą mogły korzystać z nich nawet pod opieką osób dorosłych.

Według analityków z firmy Brookings Institution India Center wartość globalnego rynku rozwiązań z branży sharing economy do 2025 roku wzrośnie do 335 mld dol.

Źródło: Newseria

Phoca PDF