



MOBILNE MIASTO
NEW URBAN MOBILITY

OFERTA WSPÓŁDZIELONYCH
JEDNOŚLADÓW W REALIACH
NOWYCH PRZEPISÓW
I REGULACJI

**Na nowych prawach.
MIKROMOBILNOŚĆ
W POLSCE 2021**



Seria
Analizy Mobilnego Miasta

Partnerzy publikacji:

nextbike 

TIER



Patronat medialny:



Rok, w którym elektryczna hulajnoga stała się pojazdem

Stowarzyszenie Mobilne Miasto już od dwóch lat monitoruje polski rynek sharingowej mikromobilności, analizując kwartał po kwartale podaż współdzielonych rowerów, e-hulajnóg i skuterów oraz biznesową aktywność firm z branży. Bieżące wyniki publikujemy na portalu SmartRide.pl w ramach projektu Strefa Danych. Niniejszy raport jest podsumowaniem tych analiz i unikatową okazją, by przyjrzeć się ewolucji rynku na przestrzeni dwóch sezonów.

O ile 2020 rok był w tym obszarze naznaczony bezprecedensowymi skutkami pandemii (co opisaliśmy w ubiegłorocznej edycji naszego raportu), o tyle w roku minionym na pierwszy plan wysuwa się co innego:

PO WIELU LATACH DOCZEKALIŚMY SIĘ W POLSCE PRAWNEGO UREGULOWANIA CORAZ POPULARNIEJSZEJ ELEKTRYCZNEJ MIKROMOBILNOŚCI.

Najpierw, 20 maja 2021 roku, weszła w życie nowelizacja Prawa o ruchu drogowym, zgodnie z którą elektryczna hulajnoga stała się pojazdem w rozumieniu Kodeksu drogowego – z katalogiem praw i obowiązków nałożonych na kierującego tym jednośladem. Następnie, w drodze rozporządzenia, Ministerstwo Infrastruktury określiło warunki techniczne, jakie muszą spełniać elektryczne hulajnogi poruszające się po drogach publicznych. Ponadto stosowne uprawnienia w stosunku do kierujących e-hulajnogami otrzymały straże gminne (miejskie).

Wszystkie te regulacje w ogromnym stopniu dotyczą użytkowników elektrycznych hulajnóg współdzielonych, które są najbardziej widoczną w polskich miastach formą korzystania z nowego pojazdu. I które zarazem – dzięki imponującemu rozwojowi tej usługi i ekspansji operatorów – stanowiły największą na polskim rynku ofertę jednośladów wynajmowanych na minuty (ponad 46 000 urządzeń w szczycie sezonu).

Przyjęte w 2021 roku przepisy otworzyły drogę do pełnego ucywilizowania sharingu e-hulajnóg, który – jak każda żywiołowo rozwijająca się branża – oprócz oczywistych korzyści generuje też wyzwania. W tym przede wszystkim te związane z bezpiecznym użytkowaniem wypożyczanych e-hulajnóg oraz ich parkowaniem, a szerzej: sposobem ich ulokowania w przestrzeni miejskiej.

NOWE PRZEPISY DAŁY SAMORZĄDOM KLAROWNE ZASADY POZWALAJĄCE TWORZYĆ Z E-HULAJNÓG PEŁNOPRAWNY I WARTOŚCIOWY ŚRODEK TRANSPORTU W MIASTACH.

Umożliwiły też służbom mundurowym reagowanie na naruszenia przepisów – nakładając zarazem na nie odpowiedzialność za egzekwowanie prawidłowych, bezpiecznych zachowań użytkowników nowych pojazdów.

Widać, że pierwsze pół roku obowiązywania nowych reguł nie przyniosło wstrząsów i na pewno nie zaszkodziło usługę współdzielenia. Zmiany następują na (o wiele lepszej) drodze ewolucji, przy coraz bardziej widocznym zaangażowaniu władz lokalnych z jednej strony, a operatorów z drugiej. Elektryczna mikromobilność stopniowo „dociera się” na ulicach. A to wróży jej dalszy rozwój w formie coraz bardziej korzystnej dla miast i ich mieszkańców.



Adam Jędrzejewski,
prezes stowarzyszenia
Mobilne Miasto

W PIGUŁCE

Ekspansja hulajnóg, depresja skuterów

Obraz całego rynku sharingowej mikromobilności w Polsce w minionym roku prezentuje się następująco:

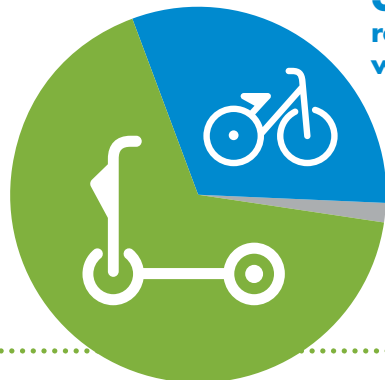
68 898 – tyle wszystkich współdzielonych jednośladów łącznie dostępnych było do wynajmu w szczycie zeszłorocznego sezonu, tj. na koniec września 2021 roku.

Jest to **wzrost o 58%** w stosunku do szczytu podaży z roku poprzedniego (40 300).

Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły hulajnogi elektryczne (patrz graf poniżej).

**OFERTA SHARINGOWA
W 2021 ROKU
W PODZIALE
NA RODZAJ POJAZDU**

67%
hulajnogi elektryczne



31,5%
rowery
współdzielone



1,5%
skutery
elektryczne

WIĘKSZA MOBILNOŚĆ POLAKÓW

Zjawiskiem godnym odnotowania jest wyraźny wzrost ogólnej mobilności Polaków, która po związanej z pandemią i lockdownami zapaści w 2020 roku nie tylko wróciła w roku ubiegłym do typowych poziomów, ale już w maju je przekroczyła – a stan ten utrzymywał się niemal do końca roku. W niektórych miesiącach wzrost mobilności przekraczał **10%** (patrz następna strona).

Podaż współdzielonych jednośladów to kwestia sezonowa:

w naturalny sposób rośnie ona w ciągu roku, by następnie maleć na zimę. Jeśli dla wszystkich omawianych rodzajów pojazdów porównamy **maksima rynkowe** odnotowane w latach 2021 i 2020, zauważymy przede wszystkim, że:

1. Oferta współdzielonych hulajnóg elektrycznych rośnie w tempie przekraczającym wszelkie wcześniejsze prognozy. W 2021 roku dostępne były **46 182** pojazdy – to **o 146% więcej** niż rok wcześniej. E-hulajnogi służyły mieszkańcom aż 60 miejscowości.

2. Usługa bike sharingu, po ciężkim, pandemicznym 2020 roku, tym razem odnotowała nieznaczne odbicie. Oferta publicznych rowerów miejskich zwiększyła się o **9,2%**, do **21 256** jednośladów. Były one dostępne w 75 publicznych systemach obejmujących łącznie niemal 100 miejscowości.

3. W ciemnych barwach maluje się natomiast usługa wynajmu skuterów. **1051** tych pojazdów (dostępnych w 21 miejscowościach) oznacza skurczenie się tego rynku o **42,5%**.



PROGNOZY NA 2022 ROK

Wśród przewidywań na bieżący rok na pierwszy plan wysuwa się **dalszy szybki wzrost podaży e-hulajnóg**. Przewidujemy, że rynek ten urośnie w sezonie 2022 o **30%**, osiągając poziom ok. **60 000** pojazdów.

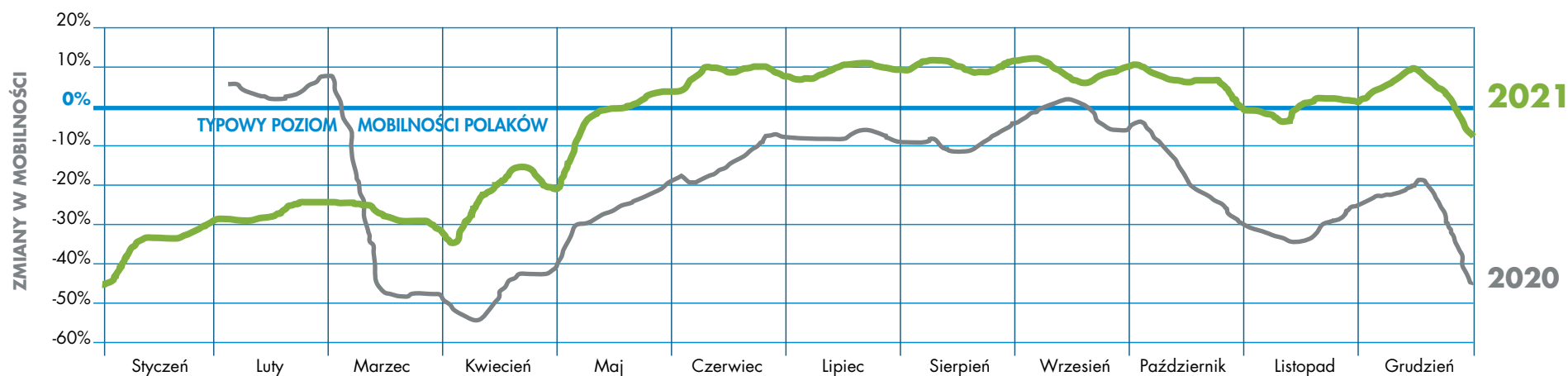
MOBILNOŚĆ SPOŁECZEŃSTWA

Polacy wyszli z domów

W czasach pandemicznych perturbacji – w tym okresowych ograniczeń przemieszczania się, konieczności pracy zdalnej etc. – analiza oferty współdzielonej mobilności wymaga szerszego tła: danych o ogólnej mobilności Polaków.

WYKORZYSTANIE RÓŻNYCH FORM TRANSPORTU, W TYM TAKŻE SHARINGU MIKROMOBILNOŚCI, JEST BOWIEM W OCZYWISTY SPOSÓB SKORELOWANE Z RUCHLIWOŚCIĄ SPOŁECZNĄ ROZUMIANĄ JAKO PRZEMIESZCZANIE SIĘ JEDNOSTEK.

Wyobrażenie o tym, jak w Polsce wygląda sytuacja pod tym względem, daje poniższy wykres stworzony na podstawie danych z telefonów komórkowych (ich przemieszczania się) przez Institute for Health Metrics and Evaluation, University of Washington. Jak widać: o ile w roku 2020 mobilność mieszkańców Polski przeżywała zapaść (patrz szara linia na wykresie), o tyle w maju roku 2021 nie tylko wróciła do swojego typowego poziomu, ale nawet w następnych miesiącach go przekraczała – niekiedy, jak np. we wrześniu, o ponad 10%.



źródło: <https://covid19.healthdata.org/>

ROWERY PUBLICZNE

Czy bike sharing łąpie drugi oddech?



Publiczne rowery miejskie to usługa, która ma w Polsce już 13-letnią historię. W 2021 roku swoje maksimum osiągnęła na koniec III kwartału. Udostępnianych było wtedy 21 659 tych jednośladów w 75 publicznych systemach współdzielenia rowerów (obejmujących łącznie niemal 100 miejscowości). Zarządzało nimi sześciu operatorów, z dominującą od lat firmą Nextbike Polska na czele (patrz następna strona). Porównanie tych danych z maksymalną ofertą bike sharingu rok wcześniej pokazuje, że podaż współdzielonych rowerów, po historycznie najtrudniejszym dla tej usługi roku 2020, zdołała wzrosnąć. Bike sharing nadal ma przed sobą wiele wyzwań, które diagnozowaliśmy już w raporcie zeszłorocznym (zarówno, jeśli chodzi o stan techniczny oferty dla mieszkańców, jak i o model biznesowy, w którym oferowane są rowery publiczne w Polsce). Widać jednak, że usługa ta wywalczyła sobie w polskich miastach stałe miejsce, a multimodalna, współdzielona mikromobilność (której bike sharing jest jednym z filarów) staje się w coraz większym stopniu systemową opcją transportu.

BIKE SHARING: 2020 VS 2021



+9,2%

wzrost liczby
dostępnych
rowerów
publicznych

+8,7%

wzrost liczby
miejscowości,
w których
były dostępne
rowery
publiczne

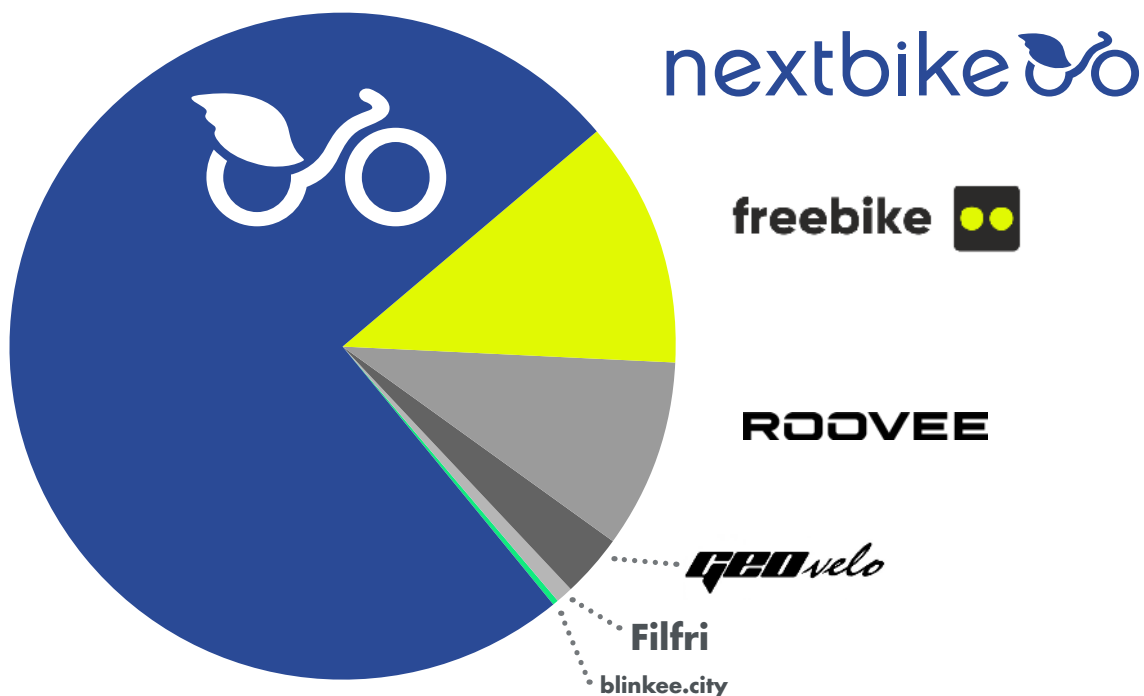
ROWERY PUBLICZNE

Nextbike rozdaje karty

Ponad połowa całego rynku rowerów miejskich w Polsce skumulowana była w 2021 roku* w zaledwie czterech miastach:

Warszawie – 23% rynku, Łodzi – 12%, łącznie z systemem aglomeracyjnym, Wrocławiu – 11%, Poznaniu – 8%.

Największym operatorem na polskim rynku pozostawał niezmiennie Nextbike, który w ramach posiadanych 3/4 rynku zarządzał 37 systemami wyposażonymi w ponad 16 000 współdzielonych rowerów docierających do 53 miejscowości. Spółka ta prowadziła także największy system roweru miejskiego w Polsce, którym tradycyjnie było warszawskie Veturilo z blisko 5000 jednośladów. Żeby dorównać liczbie rowerów dostępnych w stolicy, należałoby połączyć siły aż 60 z 75 wszystkich polskich systemów współdzielenia rowerów.



POLSKI RYNEK BIKE SHARINGU W 2021 ROKU*

| | liczba rowerów | liczba systemów | udział w rynku |
|---------------------|----------------|-----------------|----------------|
| Nextbike | 16 188 | 37 | 75% |
| Freebike | 2680 | 4 | 12% |
| Roovee | 1910 | 25 | 9% |
| GeoVelo | 613 | 6 | 3% |
| Filfri | 250 | 2 | 1% |
| blinkee.city | 18 | 1 | 0,1% |

*Stan na koniec września 2021 roku – maksymalny poziom podaży



ROWERY PUBLICZNE

Co dalej? Trendy i prognozy na 2022 rok

Rower miejski w 2022 roku w Polsce nadal będzie się mierzył z tymi samymi bolączkami, które wskazywaliśmy w poprzednich opracowaniach (vide: „Ostre hamowanie roweru miejskiego”, 2020). Są to m.in.:

- **spadek zainteresowania wśród samych mieszkańców,**
- **trudności z wyborem operatora** (rygor prawa zamówień publicznych i wyższe ceny za usługi),
- **poszukiwanie zdrowszego modelu biznesowego** (z większą odpłatnością ze strony samych użytkowników i być może odpowiednim dostosowaniem skali systemu do realnych potrzeb, a czasem możliwości miasta).

Na rynku tym z pewnością nie zanosi się jednak na zastój – przeciwnie, już dziś wiadomo, że na wnikliwą obserwację będzie zasługiwało wdrożenie nowych kontraktów w Trójmieście i Krakowie, a także rozwój sytuacji w kilku innych bardzo istotnych ośrodkach (patrz niżej).

TRÓJMIASTO. NOWY DUŻY GRACZ NA RYNKU

8 lutego 2022 roku w Gdańsku podpisana została z hiszpańskim City Bike Global umowa na sześć sezonów obsługi systemu roweru metropolitalnego Mevo za 159 mln złotych. System składać się będzie z 4100 rowerów, w tym aż ok. 3/4 floty stanowiąc będą jednoślady ze wspomaganie elektrycznym. Ma on ruszyć w pełnej skali od połowy 2023 roku, co oznacza, że po nieudanym wdrożeniu Mevo z 2019 roku. Trójmiasto pozostawało będzie bez roweru miejskiego przez ponad trzy lata. Pokazuje to, jak wrażliwe – a w tym wypadku także brzemienne w skutki – może być realizowanie takich przedsięwzięć na podstawie zamówień publicznych.

KRAKÓW. ŚLADEM HOLENDERSKIEGO SWAPFIETS?

W Krakowie zamiast roweru miejskiego do wypożyczania na krótki czas (liczony nawet w minutach) ma powstać wypożyczalnia długoterminowa – z miesięcznym abonamentem i jednym rowerem przypisanym jednemu użytkownikowi. System taki jest stosowany za granicą, jednak nie stanowi już publicznego roweru miejskiego w wersji znanej i praktykowanej w polskich miastach od kilkunastu lat.

W PERSPEKTYWIE DUŻE PRZETARGI

Rozpoczynający się rok 2022 będzie stał pod znakiem licznych przetargów, w tym tych na największe systemy roweru miejskiego w Polsce.

Oprócz projektów wspomnianych wcześniej są to przetargi na Rower Metropolitalny GZM (nawet 8000 rowerów), warszawskie Veturilo (6000),

Wrocławski Rower Miejski (ok. 2200) oraz Poznański Rower Miejski (ponad 1700).

nextbike

ROK DUŻEJ SATYSFAKCJI

Zeszłoroczny sezon rowerowy okazał się wyjątkowy w wielu miastach. Łącznie użytkownicy Nextbike przejechali w ubiegłym roku około 30 mln km. Rekordowego dnia 9 maja odbyli 53 583 przejażdżki, pokonując dystans, który pozwoliłby naszym rowerom miejskim na okrążenie Ziemi blisko pięć razy.

*2021 rok to dla nas czas intensywnej pracy i wielkiej satysfakcji, gdy obserwowaliśmy, jak bike sharing odbudowuje się po trudnym czasie, który nastąpił z początkiem pandemii. Wyniki pokazują, jak istotnym elementem transportu publicznego dla mieszkańców są rowery miejskie – mówi **Tomasz Wojtkiewicz**, CEO Nextbike Polska.*

W sumie użytkownicy Nextbike, lidera w dostarczaniu i prowadzeniu samoobsługowych wypożyczalni rowerów miejskich, dokonali w minionym roku ponad 7 mln wypożyczeń. Do społeczności tej dołączyło ponad 260 000 osób. Rekordów było więcej: użytkownicy Wrocławskiego Roweru



Miejskiego wypożyczyli tamtejsze jednoślady blisko 2 mln razy, ustalając szczyt wynajmów w stolicy Dolnego Śląska.

Również w Warszawie, gdzie funkcjonuje największy w Polsce system rowerów publicznych, jednoślady cieszyły się popularnością. Finalny wynik sezonu 2021 to ponad 3,3 mln wypożyczeń, co oznacza wzrost względem roku poprzedniego. Warszawa przedłużyła o rok tzw. umowę pomostową, więc w 2022 roku system powróci w niezmienionym kształcie i z tym samym operatorem.

W wielu miastach Nextbike wprowadził nowości i udogodnienia. We Wrocławiu udostępnił mieszkańcom 100 rowerów elektrycznych, które od połowy lipca do końca listopada przejechały ponad 100 000 km. Niektóre systemy, np. Lubelski, Koszaliński czy Pszczyński Rower Miejski, przeszły na nowszą technologię – 4G, pozwalającą na tworzenie wirtualnych stacji postoju lub pozostawianie roweru poza stacją. Regularnie rozbudowywany jest katowicki system City by bike, który zaczął w 2015 roku od trzech testowych stacji, w roku 2020 było ich 83, a w ubiegłym już 108. Obsługiwały ponad 860 jednośladów.

*Kolejny sezon to rozwój wielu bardzo interesujących projektów. Przed nami nowe kontrakty z samorządami, które decydują się na uruchomienie systemów rowerów miejskich, jak i rozbudowa obecnych pól współpracy czy technologii. Po przeszło dekadzie bike sharingu w Polsce musimy ewoluować i wprowadzać zmiany chociażby w modelu biznesowym. Zależy nam na jeszcze większej integracji z transportem publicznym w miastach. Coraz częściej rozmawiamy o likwidacji darmowych minut przy jednoczesnym przeniesieniu większej odpowiedzialności za efektywność systemu na operatora. W modelu współdzielenia sztuka polega na tym, żeby wielu płaciło niewiele i jest to kierunek zmian, w który bardzo mocno wierzymy, bo koncentruje się on jeszcze bardziej na relacji użytkownik – operator, dodaje **Tomasz Wojtkiewicz**.*

SHARING ELEKTRYCZNYCH HULAJNÓG

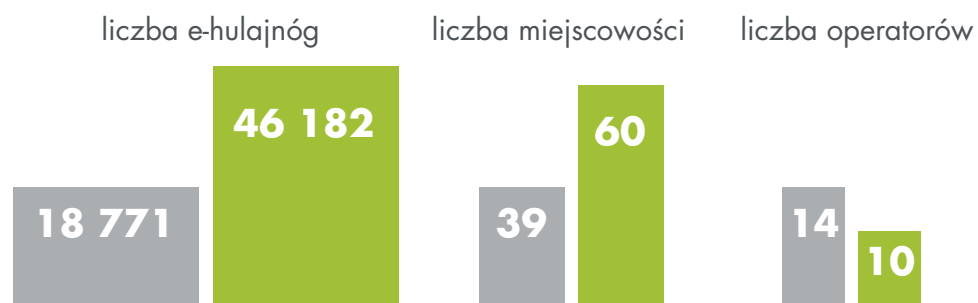
Rajd nowego pojazdu



Elektryczne hulajnogi współdzielone pojawiły się w Polsce po raz pierwszy jesienią 2018 roku i od tego czasu ich oferta notuje nieprzerwany wzrost pomimo długotrwałych ograniczeń mobilności spowodowanych pandemią COVID-19. Nie inaczej było w roku ubiegłym, kiedy to rynek mierzony liczbą dostępnych urządzeń **urósł aż o 146%** w porównaniu z rokiem 2020.

W szczycie sezonu 2021 w Polsce dostępne były **46 182 współdzielone hulajnogi elektryczne** oferowane przez **10 operatorów**. Można było je wypożyczać w **60 miejscowościach**. Warto przypomnieć, że w 2019 roku szacowana przez Mobilne Miasto oferta e-hulajnóg wynosiła w szczycie sezonu ok. 10 000, co oznacza **przeszło czterokrotny wzrost w ciągu dwóch lat**. Hulajnogi elektryczne wynajmowane przez aplikację ugruntowały swoje niekwestionowane pierwsze miejsce, jeśli chodzi o liczbę dostępnych w Polsce pojazdów współdzielonych.

E-HULAJNOGI 2020 VS 2021



■ 2020 (Stan na koniec października 2020 r. – maksymalny poziom podaży)

■ 2021 (Stan na koniec września 2021 r. – maksymalny poziom podaży)



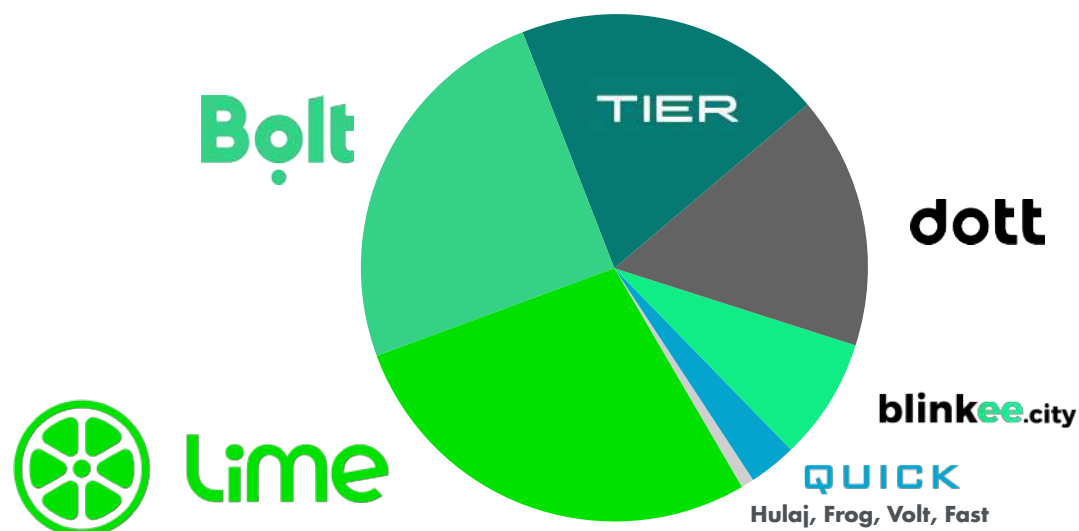
SHARING ELEKTRYCZNYCH HULAJNÓG

Miasta i operatorzy

Najwięcej współdzielonych hulajnóg elektrycznych można spotkać w dużych miastach. Blisko 80% rynku w omawianym okresie skumulowane było w ośmiu ośrodkach (licząc Trójmiasto jako jeden), w których dostępnych było więcej niż 1000 tych pojazdów. Były to:

Warszawa – 22% rynku, Trójmiasto – 21%, Kraków – 13%, Poznań – 6%, Łódź – 5%, Wrocław – 4,5%, Szczecin – 4,5%, Lublin – 2,3%.

97% – taką część rynku elektrycznych hulajnóg w Polsce kontrolowała w szczycie sezonu 2021 piątka największych operatorów. Oznacza to, że w ubiegłym roku byliśmy świadkami **koncentracji** zachodzącej na tym rynku – rok wcześniej pierwsza piątka miała 89% udziałów w rynku. Jeden z największych operatorów – Tier Mobility – to gracz nowy w Polsce, który wszedł na rynek dopiero wiosną 2021 roku.



PODZIAŁ POLSKIEGO RYNKU E-HULAJNÓG NA MINUTY W 2021 ROKU*

| | liczba e-hulajnóg | liczba miejscowości | udział w rynku |
|-------------------------|-------------------|---------------------|----------------|
| Lime | 12 750 | 19 | 28% |
| Bolt | 11 700 | 24 | 25% |
| Tier | 9 256 | 13 | 20% |
| Dott | 7 100 | 5 | 16% |
| blinkee.city | 3 841 | 35 | 8% |
| Quick | 1 120 | 5 | 3% |
| Hulaj, Frog, Volt, Fast | 315 | 7 | 0,7% |

*Stan na koniec września 2021 roku – maksymalny poziom podaży

SHARINGOWE HULAJNOGI ELEKTRYCZNE – CAŁOROCZNY ŚRODEK TRANSPORTU

W niniejszym raporcie przedstawiamy przede wszystkim dane z sezonowych szczytów podaży współdzielonych pojazdów. Warto jednak zwrócić uwagę na sytuację na koniec IV kwartału: na przełomie ubiegłego i bieżącego roku, mimo niesprzyjających warunków zimowych, w Polsce dostępnych było nadal ponad 18 000 hulajnóg wynajmowanych na minuty. Mogli z nich korzystać mieszkańcy 29 miejscowości. W sytuacji, gdy miejskie rowery publiczne wycofano na zimę, a skutery na minuty niemal zupełnie znikły z ulic, elektryczne hulajnoGI sharingowe okazały się jedynym całorocznym, współdzielonym mikromobilnym środkiem transportu w miastach.

SHARING ELEKTRYCZNYCH HULAJNÓG

Co dalej? Trendy i prognozy na 2022 rok

Rynek sharingu elektrycznych hulajnóg niewątpliwie nie osiągnął jeszcze w Polsce swojego maksymalnego nasycenia i można z dużą pewnością przewidywać kontynuację wzrostów. Nasze dotychczasowe doświadczenia i wiedza pozwalają prognozować, że

W SZCZYTOWYM MOMENCIE 2022 ROKU RYNEK E-HULAJNÓG MOŻE WZROSNAĆ O KOLEJNE 30%, DO POZIOMU BLISKO 60 000 DOSTĘPNYCH POJAZDÓW.

EWALUACJA PRZEPISÓW DLA HULAJNÓG ELEKTRYCZNYCH

Rok 2022 będzie pierwszym pełnym sezonem obowiązywania tytułowych „nowych praw” dla elektrycznej mikromobilności. Ministerstwo Infrastruktury ma obserwować, jak ustanowione przepisy działają w praktyce. Jednocześnie doświadczenia będą zbierały władze poszczególnych miast – tych, w których dostępna jest oferta współdzielonych e-hulajnóg. Rok ten będzie więc sprawdzianem, czy potrzebne są nowelizacje uchwalonego prawa i ewentualnie w jakim zakresie. Już dziś do poprawienia wydają się zakres miejsc, w których e-hulajnogi mogą się poruszać, oraz zasady ich postojów na drogach publicznych.

KONCENTRACJA CZY ROZPROSZENIE?

Spodziewamy się, że wspomniany wyżej wzrost będzie następował przede wszystkim w drodze umacniania się kilku największych operatorów i powiększania ich oferty.

Przewidujemy jednak pojawienie się w obszarze polskiej e-mikromobilności marek nowych bądź też zaistnienie na tym rynku podmiotów nieutożsamianych dotychczas z sharingiem e-hulajnóg.

W RĘKACH SAMORZĄDÓW

Nowe przepisy drogowe i techniczne ostatecznie stworzyły środowisko, w którym samorzady są w stanie podejmować próby własnej regulacji współdzielonych e-hulajnóg jako de facto środka transportu miejskiego. Do rozstrzygnięcia, ustalenia z operatorami i wdrożenia są przede wszystkim takie kwestie jak system oferowania hulajnóg w przestrzeni miejskiej (miejsca i strefy postojowe, sposób parkowania, obszary wyłączone z ruchu tych pojazdów lub obszary ograniczonej prędkości). Niewątpliwie proaktywna polityka władz lokalnych co do zasad funkcjonowania e-hulajnóg (choćby w odniesieniu do wyznaczania i udostępniania w odpowiednio dużej liczbie miejsc postojowych dla sharingu) jest niezbędna, jeśli chcemy z jednej strony zachować w miastach porządek, a z drugiej – wykorzystać w pełni atuty e-hulajnóg w miejskiej komunikacji. W zależności od tejże polityki i mniej lub bardziej rygorystycznego podejścia samorządów będziemy więc świadkami różnicowania się poszczególnych rynków lokalnych.

TIER

ZMIENIAMY MOBILNOŚĆ NA DOBRE

W Polsce znajduje się niemal 30%* najbardziej zanieczyszczonych miast Europy, a zmiany nawyków mieszkańców na bardziej proekologiczne są więcej niż konieczne. Przykładem usługi wpisującej się w koncept smart living jest flota w pełni neutralnych klimatycznie pojazdów TIER, których używanie znacząco redukuje emisję spalin. Z danych firmy wynika, że średnio jeden na sześć przejazdów z TIER zastępuje podróż samochodem. Przekłada się to na ponad 330 000 mniej przejazdów autem w ciągu zaledwie pół roku od rozpoczęcia działalności TIER w Polsce.

TIER opiera działalność na partnerskich relacjach i dialogu. Firma każdorazowo przed rozpoczęciem działalności operacyjnej podejmuje rozmowy z miastami, aby od początku wypracować zasady współpracy dopasowane do aktualnych potrzeb mieszkańców i samorządów. Efektywnie wspiera miasta w zrównoważonym rozwoju i realizacji programów ochrony środowiska. Posiadanie w miastach oferty współdzielonych e-hulajnóg to najprostszy sposób na osiągnięcie przez nie celu redukcji emisji, a co więcej: usługi te są dla budżetu miast darmowe.

Jednocześnie **TIER stale podejmuje działania edukacyjne** w myśl swojej zasady „Zmieniamy mobilność na dobre”. Na koncie ma już m.in. uczestnictwo w gdańskiej Eko Strefie, organizację warsztatów bezpiecznej jazdy w warszawskiej Hali Gwardii, kampanię billboardową w środkach transportu publicznego w Krakowie oraz serię kampanii mediowych i influencerskich w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Czołowa rola TIER w branży objawia się też wprowadzaniem innowacyjnych produktów, takich jak autorski projekt e-hulajnóg ze zintegrowanym pojemnikiem na kask.



Rozwiązanie to jest już standardem w Paryżu czy Londynie, a na innych zachodnich rynkach jest sukcesywnie testowane. W Polsce, w ramach programu pilotażowego, 320 tego typu e-hulajnóg zostało udostępnionych mieszkańcom Gdańska latem ubiegłego roku.

Ich wdrożenie na polskim rynku naświetliło niezwykle istotną kwestię – konieczność dopasowania legislacji do realiów rynkowych, tak aby nie stała się ona ograniczeniem rozwoju. Nowelizacja rozporządzenia limitująca wagę pojazdu do 30 kg, która zaczęła funkcjonować wraz z nowym rokiem, zmusiła TIER do zakończenia pilotażu cięższych, lecz bezpieczniejszych pojazdów.

Bezpieczeństwo to dla TIER absolutny priorytet. *Mamy nadzieję, że przepisy pozwolą nam na dalsze rozwijanie oferty o jeszcze bezpieczniejsze modele e-hulajnóg wyposażonych w kaski czy kierunkowskazy* – podkreśla **Mathieu Deloly**, dyrektor zarządzający TIER Mobility Poland.

*<https://www.economist.com/graphic-detail/2021/01/30/polands-coal-fired-home-heat-ing-creates-widespread-pollution>



ROŚNIE POPULARNOŚĆ E-HULAJNÓG, ROSNA I SZKODY

Wraz ze zniesieniem twardego lockdownu, wprowadzonego z powodu epidemii COVID-19, w naturalny sposób zwiększyła się liczba osób korzystających z systemów wynajmu przez aplikację mobilną elektrycznych hulajnóg. Na atrakcyjność tej formy miejskiej mobilności wpłynęły m.in. zdrowotne obawy mieszkańców przed poruszaniem się komunikacją miejską, w której zamknięta przestrzeń kojarzy się ryzykownie. W efekcie, jak podaje portal Transport-Publiczny.pl, w 2020 roku miasta odnotowały aż 40% spadek w liczbie pasażerów komunikacji miejskiej. Niewątpliwie część z tych osób sięgnęła po łatwo dostępne jednoślady wynajmowane i użytkowane na otwartym powietrzu.

Wraz ze wzrostem popularności e-hulajnóg zaobserwowaliśmy znaczący wzrost wartości szkód z odpowiedzialności cywilnej ich użytkowników. Średnia wartość szkody w porównaniu z 2020 rokiem wzrosła aż o 70% i obecnie wynosi 1050 zł.

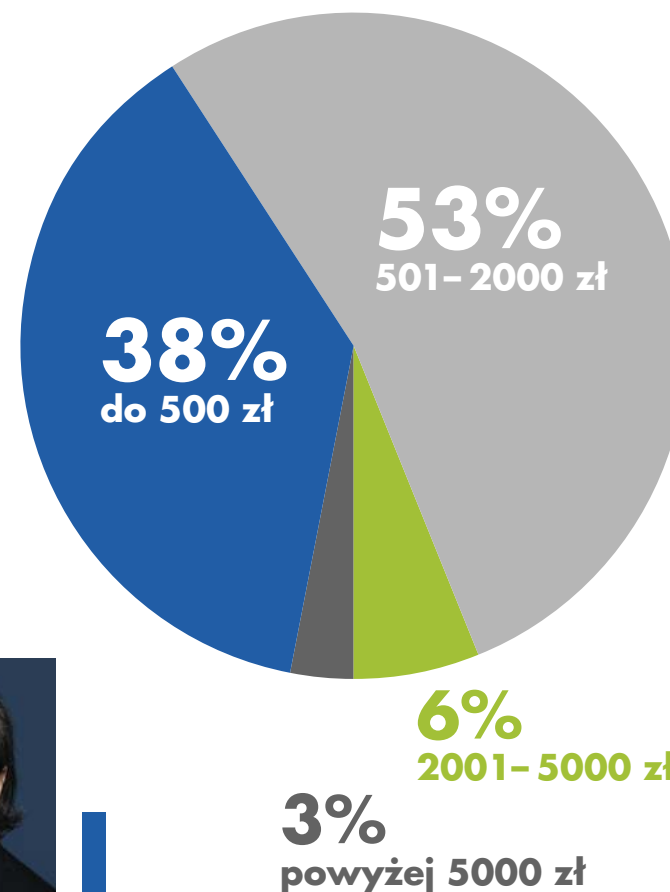
Stale rosnące zainteresowanie miejską mobilnością i zwiększająca się wartość szkód nie tylko przemawiają za koniecznością edukowania użytkowników w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale także uzasadniają potrzebę dołączania ubezpieczeń OC oraz NNW do stałej oferty firm udostępniających elektryczne hulajnogi. W ofercie UNIQA posiadamy ubezpieczenia B2B2C dostępne w wersji składki, która naliczana jest za każdą minutę przejazdu.

Marcin Wąsikowski, dyrektor zarządzający Pionu Sprzedaży i Współpracy z Partnerami, UNIQA

Opracowanie własne na bazie zgłoszonych szkód

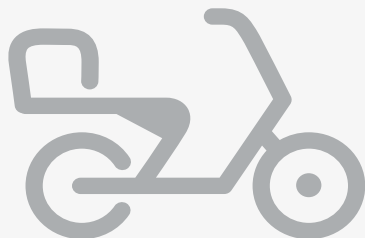


ROZKŁAD WARTOŚCI SZKÓD MAJĄTKOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ UŻYTKOWNIKÓW HULAJNÓG ELEKTRYCZNYCH W POLSCE W 2021 ROKU, wg wartości szkody



ELEKTRYCZNE SKUTERY NA MINUTY

Jazda po równi pochyłej



Rynek elektrycznych skuterów wynajmowanych na minuty (w myśl Prawa o ruchu drogowym: motorowerów) jest zdecydowanie najmniejszym segmentem sharingowej mikromobilności w Polsce. Jego dobrze zapowiadający się rozwój został w pewnym momencie wyhamowany, ucierpiał też w wyniku pandemii COVID-19. Rok 2021 był kolejnym, w którym oferta współdzielonych skuterów wyraźnie się kurczyła, a na rynku tym nie pojawił się żaden nowy gracz (skutery udostępniają w Polsce trzy krajowe firmy: blinkee.city, EcoShare oraz Hop.City).

WSPÓLDZIELONE SKUTERY ELEKTRYCZNE 2020 VS 2021



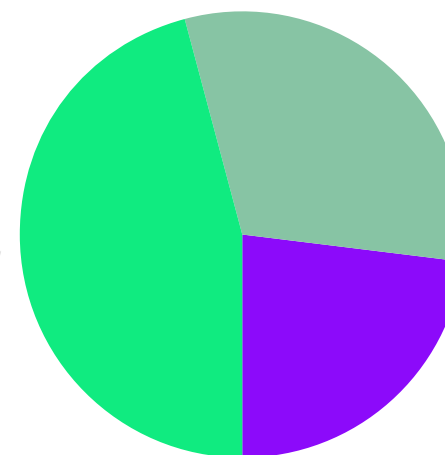
42,5%
spadek liczby dostępnych skuterów elektrycznych na minuty

8,7%
spadek liczby miejscowości, w których dostępne były skutery

PODZIAŁ POLSKIEGO RYNKU SKUTERÓW WYNAJMOWANYCH NA MINUTY W 2021

blinkee.city

liczba skuterów **363**
liczba miast **13**
udział w rynku **60%**



liczba skuterów **241**
liczba miast **6**
udział w rynku **23%**



liczba skuterów **180**
liczba miast **4**
udział w rynku **17%**

Na koniec 2021 roku, zapewne głównie z uwagi na warunki zimowe, e-skutery wynajmowane na minuty **niemal całkowicie zniknęły z polskich miast**. Było wówczas dostępnych jedynie 80 takich pojazdów oferowanych zaledwie w pięciu miejscowościach (Trójmiasto, Gliwice i Konin) tylko przez dwóch operatorów.

ELEKTRYCZNE SKUTERY NA MINUTY

Co dalej? Trendy i prognozy na 2022 rok

Rozpoczynający się rok 2022 będzie w Polsce szóstym kolejnym sezonem współdzielonych skuterów adresowanych do indywidualnych użytkowników (korzystają z nich także dostawcy i kurierzy, jest to jednak inny model biznesowy). Poziomy z sezonu 2019, kiedy w ponad 20 miastach sześciu różnych operatorów udostępniło łącznie ponad 2200 współdzielonych skuterów, wydają się obecnie niemożliwe do powtórzenia. Bardziej realny staje się stopniowy zanik takich usług w przestrzeni publicznej.

**NAJPRAWDOPODOBNIJ JEDNAK BIEŻĄCY ROK
BĘDZIE ZBLIŻONY POD WZGLĘDEM PODAŻY DO ROKU 2021,
CO OZNACZAŁOBY W SZCZYCIE OFERTĘ OK. 1000 SKUTERÓW.**

Warto jednak zauważyć, że obecna flauta na tym rynku w Polsce odbiega od sytuacji obserwowanej w wielu krajach zachodnioeuropejskich, np. w Holandii, Niemczech czy Francji. Daje to nadzieję, że możliwym scenariuszem jest również odwrócenie trendu spadkowego, wynikiem którego byłoby uruchomienie sharingu e-skuterów przez innych operatorów współdzielonej mobilności, czy to w ramach poszerzania istniejącej oferty, czy też zupełnie nowych projektów i marek na polskim rynku.

Nowy, aktywny gracz w obszarze sharingu e-skuterów (w formie nowej usługi, jak również konsolidacji którejs z istniejących) niewątpliwie miałby mocny, ożywiający wpływ na rozwój rynku.





Członkowie wspierający (kolejność alfabetyczna)



Patronat medialny:



Pierwszy w Polsce portal skoncentrowany na mikromobilności miejskiej ze szczególnym uwzględnieniem sharingowych i prywatnych elektrycznych pojazdów osobistych.

Polecamy:



Hub informacyjny agregujący bieżące dane i statystyki na temat polskiego rynku sharingowej mikromobilności monitorowanego przez stowarzyszenie Mobilne Miasto. www.smartride.pl/strefa-danych

© Copyright
Stowarzyszenie Mobilne Miasto, marzec 2022

Przygotowanie treści i redakcja: Narratic Media
Projekt graficzny: Babaloo

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 prawdziwości czy kompletności prezentowanych danych.

Cytowanie jakichkolwiek treści z niniejszego raportu wymaga podania źródła.