

# Rozwój systemu samochodów współdzielonych jako wsparcie procesów rewitalizacji na przykładzie Poznania

Mgr inż. arch. Grzegorz Kmiecik, Instytut Budownictwa i Geoinżynierii,  
Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

## 1. Wprowadzenie

System współdzielenia samochodów znany jest na świecie pod nazwą *car-sharing* [1], a jego początki sięgają lat 50. XX wieku. Przez dziesiątki lat badania pomysł projektu dojrzewał do obecnie znanej formy, ale tak naprawdę dopiero współczesność dała narzędzia do rozwoju tej usługi. Kluczowych parametrów dających impuls do upowszechnienia się pomysłu jak zwykle było kilka, ale wśród tych najważniejszych warto wymienić choćby rosnącą świadomość ekologiczną współczesnego społeczeństwa czy racjonalne podejście do kosztów związanych z posiadaniem i utrzymywaniem własnego pojazdu. Nie bez znaczenia jest także zmiana światopoglądu, w którym posiadanie samochodu nie jest już wyznacznikiem statusu społecznego. Własny telefon z dostępem do internetu, który zazwyczaj mamy przy sobie, stworzył z kolei swobodny dostęp do współdzielonych samochodów.

## 2. Car-sharing w Poznaniu

Poznań od lat znajduje się w czołówce najbardziej zatłoczonych miast w Polsce, co potwierdzają raporty badające natężenie ruchu [2]. Mimo cyklicznych działań mających na celu zwiększenie przepustowości poznańskich ulic niewiele można zmienić. Przyczyna leży w dość zwartej strukturze urbanistycznej, a rozwijany przez wieki układ przestrzenny rzecz jasna nie był projektowany pod potrzeby samochodów – te zdominowały miasta stosunkowo niedawno. Gwałtownie rosnącej liczby pojazdów na poznańskich ulicach nie udało się powstrzymać od lat 90. XX wieku żadnymi metodami. W rezultacie, jak podają statystyki w Poznaniu, na 1000 mieszkańców przypada aż 660 samochodów [3], co sprawia, że poziom kongestii w mieście jest bardzo wysoki [4]. Przy zachowaniu dotychczas funkcjonującego modelu powszechnego korzystania z samochodów rozwiązaniem musi być zmiana przyzwyczajień kierowców, czyli przesiadka na komunikację publiczną lub alternatywne oferty, w tym m.in. rower miejski czy właśnie najem samochodów współdzielonych.

W ostatnim czasie władze miejskie podjęły działania mające na celu usprawnienie funkcjonowania *car-sharingu* w Poznaniu. Stąd m.in. przyjęcie zmian w uchwale dotyczącej ustalenia strefy płatnego parkowania oraz stawek opłat za parkowanie [5].

Tym oficjalnym dokumentem stworzono preferencyjne warunki dla dostawców systemu miejskiego najmu pojazdów, których z kolei klienci mają możliwość korzystania w strefie parkowania z dedykowanych tylko dla *car-sharingu* miejsc postojowych. W niedalekiej przyszłości, gdy w ramach najmu współdzielonych samochodów na minuty upowszechnią się pojazdy elektryczne, bez zbędnych przeszkód stworzony ma zostać system stacji ładowania samochodów elektrycznych oraz pojawi się możliwość poruszania się takimi pojazdami po buspasach.

Dotychczasowe negocjacje z prywatnymi podmiotami zaowocowały pojawieniem się w mieście czterech zewnętrznych firm, które oferują samochody w ramach modelu *car-sharing*. Każda z nich bazuje na podobnych założeniach biznesowych – z samochodów można korzystać po uprzednim zarejestrowaniu danych, potwierdzeniu posiadanego prawa jazdy oraz rejestracji karty płatniczej [6]. Pojazdy otwierane są za pomocą telefonu z aktywną funkcją bluetooth, a po wejściu do pojazdu i wypełnieniu krótkiej ankiety na temat stanu czystości auto jest gotowe do jazdy. Użytkownik płaci za przejechane kilometry oraz czas najmu, natomiast wszystkie dodatkowe opłaty w postaci paliwa, parkingu, ubezpieczenia są zawarte w dwóch wspomnianych stawkach – kilometrowej i czasowej.

Poznaniacy mają do dyspozycji około 430 aut [7], wszystkie są fabrycznie nowe z napędem hybrydowym lub z konwencjonalnym napędem spalinowym spełniającym najnowszą normę emisji spalin Euro 6 [8].

Biznes się opłaca – jak podano w komunikacie jednej z firm, która prowadzi wynajem aut współdzielonych w Poznaniu i w Warszawie, w I kwartale 2018 roku wzrost zarejestrowanych użytkowników wynosił 46,9% względem poprzedniego kwartału i sięgnął ponad 14 tysięcy osób. Prognozowany wskaźnik wykorzystania pojazdów w II kwartale 2018 roku ma nadal rosnąć i ukształtować się na poziomie ponad 22 tysięcy najmów, co da w sumie około 213 tysięcy przejechanych kilometrów [9].

## 3. Czy są korzyści dla miasta i użytkowników

Flota pojazdów dostarczana i obsługiwana jest przez firmy nie powiązane kapitałowo z miastem. Ich wejście do Poznania rzecz jasna poprzedzone było negocjacjami z władzami miejskimi m.in.

w zakresie rozliczenia strefy parkowania czy liczby stanowisk postojowych przeznaczonych tylko dla *car-sharingu*.

Korzyści dla samego Poznania skupiają się przede wszystkim w poprawie jakości powietrza w związku z realnie mniejszą liczbą pojazdów na ulicach. Różne szacunki zakładają bowiem, że jeden samochód w ramach systemu *car-sharing* zastępuje od 8 do 20 samochodów prywatnych [10]. W rzeczywistości wygląda to tak, że stali użytkownicy floty pojazdów pozbywają się drugiego lub kolejnego auta albo odkładają w czasie decyzję o jego zakupie. Mniej aut na ulicach to oczywiście także mniejsze korki. Przy systematycznym wzroście liczby samochodów do wynajęcia na minuty odczuwalna stanie się również większa dostępność miejsc parkingowych.

Ale będąc obiektywnym, należy wspomnieć o wadach systemu, które jak przy każdym środku transportu, także występują w przypadku samochodów współdzielonych. Przede wszystkim nigdy nie mamy pewności, czy pojazd będziemy mieli pod danym adresem do dyspozycji, gdyż inny użytkownik może wcześniej go wynająć. Nie należy w aucie wynajmowanym pozostawiać rzeczy osobistych, gdyż mogą do nas zwyczajnie już nie wrócić. Ponadto przy częstych wynajmach, długich trasach i dużym natężeniu ruchu w mieście, które powoduje, że czas podróży się wydłuża, oferta *car-sharingu* może być zauważalnie droższa niż posiadanie samochodu na własność. Dodatkowo użytkowanie pojazdu zazwyczaj jest ograniczone strefą, w której auto możemy pozostawić.

#### 4. Podsumowanie

*Car-sharing* umożliwiający przejazd samochodem miejskim na dowolnej trasie i w dowolnym momencie stanowi kompromisową ofertę dla tych, którzy chcą lub potrzebują użytkownika jego posiadaniem. Dzisiejsze realia pokazują, że użytkownicy samochodów prywatnych niechętnie chcą je porzucić na rzecz innych, racjonalniejszych środków transportu. Natomiast ich roszczenia względem rozwoju szeroko rozumianej infrastruktury, w tym przede wszystkim miejsc parkingowych, są ogromne. Przy dzisiejszych standardach i oczekiwaniach dotyczących wyglądu Poznania i komfortu życia w nim, liczba

samochodów poruszających się po ulicach musi ulec radykalnej zmianie, a natężenie ruchu istotnemu obniżeniu. Jeśli to się uda, miasto będzie przyjazne dla wielu mieszkańców, nie tylko tych zmotoryzowanych.

Rozwój pomysłu opartego na najmie samochodów współdzielonych jest z dzisiejszej perspektywy optymalnym uzupełnieniem transportu miejskiego i zdecydowanie ma szansę wspierać procesy rewitalizacji zachodzące w Poznaniu.

#### BIBLIOGRAFIA

- [1] Dosłowne tłumaczenie z języka angielskiego – dzielenie się samochodem
- [2] Raport z marca 2016 roku opracowany przez Targeo.pl i Deloitte. Jak podają autorzy opracowania wskaźniki prezentowane w raporcie opierają się na badaniu Korkometr™ analizującym stopień zakorkowania miast w oparciu o rzeczywiste pomiary prędkości przejazdu poszczególnymi odcinkami dróg, wyznaczone na podstawie danych GPS zbieranych w czasie rzeczywistym z poruszających się pojazdów
- [3] Główny Urząd Statystyczny, Statystyczne – Vademecum Samorządowca, 2017
- [4] Kongestia – definicja – (ang. *congestion*) – chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Przykładem może być np. korek drogowy, źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/Kongestia>
- [5] Uchwała NR LII/922/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 11 lipca 2017 r. sprawie ustalenia w Poznaniu strefy płatnego parkowania, stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wysokości opłat dodatkowych oraz sposobu ich pobierania
- [6] Pierwszą firmą, która udostępniła najem w Poznaniu jest Traficar sp. z o.o., kolejne oferty w zakresie najmu samochodów współdzielonych uruchamiały: Easysshare Sp. z o.o. Sp. K., C2G Sp. z o.o. oraz 4mobility SA Traficar – 150 samochodów, Easysshare – 150 Click2Go – 102 samochody, 4mobility – 30 samochodów. Informacje uzyskane bezpośrednio u operatorów flot. Stan na maj 2018 r.
- [7] Traficar oferuje do najmu Renault Clio z konwencjonalnym silnikiem spalinowy, oferta 4mobility bazuje na Audi Q3 i Audi A3, które także napędzane są silnikami spalinowymi, Click2Go oraz Easysshare proponują swoim klientom Toyoty Yaris z napędem hybrydowym
- [8] Komunikat spółki giełdowej Mobility SA z dnia 16.05.2018 r. [www.bankier.pl](http://www.bankier.pl)
- [9] Dane ze strony [www.traficar.pl](http://www.traficar.pl) mówią o 8–20 samochodach prywatnych w miejsce jednego współdzielonego, amerykański system Car2go, jedna z większych na świecie firmy oferujących auta na minuty, nieobecna póki co w Polsce, szacuje ten wskaźnik na 11 pojazdów prywatnych w miejsce jednego w systemie najmu. Dane ze strony [www.traficar.pl](http://www.traficar.pl), [www.citilab.com](http://www.citilab.com)

Polski Komitet Geotechniki, Oddział Stołeczny Polskiego Komitetu Geotechniki oraz

Katedra Geoinżynierii Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie mają zaszczyt zaprosić na

**XVIII Krajową Konferencję Mechaniki Gruntów i Inżynierii Geotechnicznej** oraz

**VII Ogólnopolską Konferencję Młodych Geotechników**, która odbędzie się w dniach

4–7 września 2018 roku w Laboratorium Centrum Wodne SGGW przy ul. Ciszewskiego 6 w Warszawie.

Szczegółowe informacje dotyczące konferencji dostępne są na stronie internetowej: <http://kkmgig2018.kg.sggw.pl>