**28.05.2020**

**Nowa normalność - czy koronawirus wpłynie na transport w polskich miastach?**

**Sytuacja związana z pandemią koronawirusa znacząco wpłynęła na nasze codzienne funkcjonowanie i tym samym stworzyła szansę do zmiany sposobu myślenia na temat roli transportu i zagospodarowania przestrzeni w miastach. Czy w związku z tym zmienią się nawyki transportowe Polaków?**

Pandemia koronawirusa sprawiła, że świat niemal stanął w miejscu. Nasze codzienne życie zmieniło się o 180 stopni. Miasta zostały sparaliżowane, a przemieszczanie się zostało ograniczone do niezbędnego minimum. Konieczność zachowania społecznego dystansu zmusiła nas do zmiany nawyków związanych między innymi z transportem.

**Zmiana nawyków transportowych**

W czasie, gdy komunikacja zbiorowa została obwarowana obostrzeniami, na wartości zaczęły zyskiwać inne środki transportu i platformy, pozwalające sprawniej planować podróże po mieście. W wielu krajach, takich jak Niemcy czy Belgia, rozwinięto w tym czasie infrastrukturę rowerową, która umożliwiała sprawne przemieszczanie się po mieście z zachowaniem bezpiecznego społecznego dystansu. W Polsce operatorzy pojazdów na minuty wprowadzali szereg działań, które polegały między innymi na regularnym dezynfekowaniu flot czy wspieraniu różnego rodzaju instytucji i wolontariuszy niosących pomoc w tym trudnym okresie. Do oferty wielu firm sharingowych zostały wprowadzone specjalne pakiety, które pozwalały wynajmować pojazdy w systemie dobowym, tygodniowym czy miesięcznym. W wielu miejscowościach zostały poszerzone strefy wynajmu i parkowania pojazdów współdzielonych, a [platformy Mobility-as-a-Service](https://wheelme.app/), takie jak Wheelme, pracowały nad wprowadzeniem nowych funkcji, które pozwalały jeszcze sprawniej planować podróż po mieście z wykorzystaniem transportu współdzielonego.

*W okresie od marca do maja zauważyliśmy wyraźny wzrost zainteresowania planerem podróży, który wprowadziliśmy do Wheelme na początku lutego. Planer opiera się na machine learning i sztucznej inteligencji, dzięki czemu wyznacza optymalną dla użytkownika trasę przejazdu z wykorzystaniem pojazdów na minuty i komunikacji miejskiej. Ostatnie 3 miesiące pokazały wyraźnie, że prędzej czy później wzrośnie zapotrzebowanie na platformy, takie jak Wheelme. Zwiększają one bowiem dostępność transportu współdzielonego w mieście, tworząc jednocześnie sprawnie działającą sieć transportową przy przemieszczaniu się z punktu A do punktu B, szczególnie podczas pandemii* **- mówi Mateusz Młodawski, CEO Wheelme - polskiej platformy Mobility-as-a-Service.**

**Czy pandemia koronawirusa na stałe zmieni miasta?**

Przed wybuchem pandemii koronawirusa, liczba aut prywatnych w miastach stale rosła. Jednak, jak podał [Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego](https://www.samar.pl/__/3/3.a/107971/Rejestracje-samochod%C3%B3w-osobowych-i-dostawczych-w-kwietniu-2020r-.html?locale=pl_PL) SAMAR, w kwietniu 2020 roku nastąpił duży spadek liczby rejestrowanych aut osobowych. Spadek ten wyniósł aż 67,14% w porównaniu do kwietnia 2019 roku. Według prognoz - w 2020 roku sprzedaż aut osobowych zmniejszy się o 24,4%. Dla branży motoryzacyjnej nie są to dobre informacje, ale dla miast redukcja liczby aut prywatnych na ulicach może przynieść szereg korzyści. Są jednak obawy, iż ta sytuacja może się mocno zmienić, gdy ruch powróci, a ludzie będą wybierać samochody zamiast komunikacji zbiorowej.

*Główne wyzwanie stojące dziś przed samorządami to wizja zakorkowanego miasta w sytuacji, gdy duża część użytkowników transportu zbiorowego przerzuci się na prywatne samochody. Do takiej sytuacji nie dojdzie w najbliższych dniach, ale z dużym prawdopodobieństwem może dojść we wrześniu, gdy ruch po pandemii i po wakacjach wróci do standardowych poziomów.* **- mówi Zbigniew Domaszewicz, redaktor i wydawca SmartRide.pl**

Aby uniknąć takiego scenariusza, miasta powinny zacząć prowadzić politykę sprzyjającą mikromobilności, która, szczególnie przy pokonywaniu krótszych dystansów, stanowi bardziej efektywną i wygodniejszą od samochodu formę transportu.

*Tu się mieszczą doraźne działania infrastrukturalne, takie jak wydzielanie odseparowanych, bezpiecznych pasów dla rowerów i e-hulajnóg - warto byłoby to robić eksperymentalnie choćby na tych ulicach, na których można taki pas wydzielić bez likwidowania innych pasów ruchu, a jedynie je zwężając. Ważne jest proaktywne współrozwiązywanie przez władze miejskie problemów (np. z parkowaniem hulajnóg sharingowych), by zwiększyć społeczną akceptację dla usług współdzielonej mikromobilności - ale zarazem tych usług nie sparaliżować.* **- zaznacza Domaszewicz.**

**Platformy Mobility-as-a-Service**

Dzięki usługom shared mobility jeden pojazd może być wykorzystywany indywidualnie przez wiele osób, a platformy Mobility-as-a-Service sprawiają, że nie trzeba przełączać się pomiędzy różnymi aplikacjami, aby wybrać najbardziej dogodną formę transportu. Odpowiada to na potrzebę użytkowników: sprawne dotarcie do celu. Platformy MaaS czynią transport bardziej dostępnym, o czym przekonali się już mieszkańcy Berlina, którzy mogą korzystać z [aplikacji Jelbi](https://www.jelbi.de/en/home/) agregującej wszystkie formy transportu dostępne w mieście, w tym również pojazdy na minuty. Poprzez zebranie ich wszystkich w jednym miejscu, zintegrowaniu systemu płatności i możliwości bezpośredniego wypożyczania pojazdów, mieszkańcy Berlina mogą przemieszczać się po mieście w bardziej zrównoważony sposób oszczędzając swój czas. [Najnowsze badania mówią, że do 2027 roku platformy MaaS pozwolą zaoszczędzić użytkownikom aż 2,7 dnia w ciągu roku na dojazdy do pracy.](https://www.juniperresearch.com/press/press-releases/mobility-as-a-service-revenue-to-exceed-$52?utm_source=juniperpr&utm_campaign=pr1_maas20_technology_apr20&utm_medium=email)

Aplikacja Wheelme, podobnie jak berlińskie Jelbi, ma na celu wprowadzenie rewolucji w podejściu do transportu współdzielonego w miastach. Jako pierwsza tego typu platforma w Polsce, wprowadziła funkcję planowania podróży, dzięki której jednym kliknięciem można sprawdzić, w jaki sposób najlepiej dotrzeć do celu przy pomocy pojazdów na minuty i komunikacji miejskiej. Mechanizm działania jest znany z takich aplikacji jak Google Maps czy JakDojadę - użytkownik wpisuje miejsce docelowe, a Wheelme pokazuje za jaką kwotę i w jakim czasie może się tam dostać. Trasa wyznaczana jest w oparciu o technologię machine learning, a firma planuje podjęcie prac nad zaawansowanymi algorytmami sztucznej inteligencji, które będą wyznaczały trasy w oparciu o indywidualne preferencje użytkownika czy aktualne warunki atmosferyczne. Firma Wheelme jest finansowana przez fundusz InnoEnergy, który co roku inwestuje około 400 mln zł w rozwiązania z obszaru energii, cleantech, mobilności oraz szeroko pojętych technologii smart.

Koronawirus stworzył środowisko do zmiany w obrębie systemów transportowych. Sytuacja, w której się wszyscy znaleźliśmy pokazała, że miasta powinny pójść w stronę zrównoważonego transportu, który jest niezwykle pomocny w kryzysowych sytuacjach, takich jak pandemia, zmuszająca do zachowania społecznego dystansu. Z drugiej strony, coraz mniej mieszkańców dużych i średnich miast decyduje się na posiadanie własnego auta. Pandemia może więc przyspieszyć rozwój MaaS.