



Rekomendacje dla rozwoju nowoczesnej mobilności na obszarze Górnośląsko- Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)

✦ Autor: Adam Jędrzejewski
(info@mobilne-miasto.org)



Spis treści



1° Wstęp 3

- Cele rekomendacji
- Adresaci rekomendacji

2° Korzyści dla gmin z tytułu NM 4

- Cele szczegółowe
- Wpływ NM na miasto

3° Potencjał GZM dla NM 6

- Potencjał GZM
- Sytuacja obecna

4° Rekomendacje dla gmin 8

- Model współpracy z usługodawcami NM
- Rekomendacje

5° Suplement 14

- Słownik używanych pojęć

1° Wstęp

Według danych ONZ (Raport „2018 Revision of World Urbanization Prospects”) aż 68% światowej populacji będzie do 2050 roku mieszkać w miastach (w porównaniu z 55% w roku 2018). Tym samym aglomeracje miejskie i metropolie będą odgrywały coraz ważniejszą rolę w **stwarzaniu ludziom odpowiedniej jakości warunków do życia**.

Jednym z kluczowych wyzwań urbanizacji jest zapewnienie mieszkańcom miast i metropolii dogodnej sposobności przemieszczania się. Niekoniecznie za pomocą własnego samochodu, ponieważ ta forma mobilności – zgodnie z ogólnoświatowym trendem – uznawana jest za najmniej efektywną spośród wszystkich form transportu na obszarach silnie zurbanizowanych. Obecnie na świecie obserwuje się **transformację w zakresie sposobów przemieszczania się**, polegającą na odchodzeniu od mobilności realizowanej przy użyciu własnego samochodu na rzecz podróży multimodalnych w oparciu o transport zbiorowy oraz współdzieloną mobilność, wspierane technologią i usługami cyfrowymi, a określane mianem „nowoczesnej mobilności” (dalej NM).

W dobie szybkich przemian gospodarczych, coraz większych oczekiwań społecznych, dotyczących jakości życia, a także rosnącej świadomości na temat oddziaływania środowiska, **nowoczesna mobilność wydaje się koniecznością**. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (dalej GZM) stoi natomiast przed szansą bycia jej prekursorem, nie tylko na skalę Polski, ale i dużej części Europy.

Rolą GZM jest stworzenie właściwych warunków do rozwoju nowoczesnej mobilności poprzez umożliwienie współpracy pomiędzy gminami członkowskimi GZM a usługodawcami NM. Pierwszym krokiem jest przygotowanie rekomendacji dla nowoczesnej mobilności na obszarze GZM.

Cel rekomendacji

- udrożnienie rozwoju usług nowoczesnej mobilności i budowa rynku dla NM na obszarze GZM poprzez stworzenie odpowiednich warunków do rozwoju NM.

Adresaci rekomendacji

- gminy członkowskie GZM, których rolą jest solidarne wspieranie rozwoju usług NM oraz spójne regulowanie rynku NM na swoim terenie,
- usługodawcy NM, których rolą jest świadczenie usług NM na terenie gmin członkowskich GZM zgodnie z najlepszą praktyką rynkową.



2° Korzyści dla gmin z tytułu NM

Dostępność usług NM na obszarze GZM niesie ze sobą szereg korzyści zarówno dla mieszkańców GZM, lokalnej administracji, jak i podmiotów gospodarczych i instytucjonalnych, funkcjonujących na obszarze metropolii.



Cele szczegółowe

Wśród celów szczegółowych udrażniania usług NM i budowy rynku NM należy wskazać m.in. na:

- realizację planu **zrównoważonej mobilności** miejskiej;
- **poprawę sytuacji/komfortu mieszkańców** (lepszą ofertą mobilności, mniej wydatków na mobilność w porównaniu z posiadaniem samochodu);
- **mniejszy ruch samochodowy**, generowany przez pojazdy w użytkowaniu indywidualnym, a tym samym **poprawa jakości powietrza i wzrost bezpieczeństwa publicznego**;
- większą aktywność fizyczną, która ma wpływ na **poprawę stanu zdrowia**;
- **większy odsetek multimodalnych podróży**, mniejszą presję na posiadanie samochodu (spowolnienie wzrostu wskaźnika motoryzacji);
- **budowę zintegrowanej usługi mobilności** na obszarze GZM jako alternatywy wobec posiadania samochodu lub uzupełnienie istniejącej oferty mobilności.

Wpływ NM na miasto

Przykłady pojedynczych wdrożeń usług NM na świecie pokazują, że uruchomienie tego typu rozwiązań skutkuje zwiększeniem mobilności mieszkańców. Dowiedziano tego wdrażając takie rozwiązanie testowo w kilku europejskich miastach. Poniżej wskazano doświadczenia związane z zastosowaniem zintegrowanych usług

mobilności typu MaaS (Mobility-as-a-Service), które zawierają w sobie zarówno usługi współdzielonej mobilności jak i integrację różnych środków transportu w ramach jednego rozwiązania cyfrowego (aplikacji mobilnej).

► Göteborg¹

Na przełomie lat 2013/2014 kilkadziesiąt gospodarstw domowych w Göteborgu testowało przez pół roku usługę mobilności UbiGo, integrującą różne formy transportu (komunikację miejską, taksówki, carsharing, wypożyczalnię samochodów i bikesharing), w ramach miesięcznej subskrypcji. Usługa ta miała w swoim założeniu stanowić atrakcyjną alternatywę wobec posiadania samochodu. Ewaluacja modelu biznesowego dla tego przedsięwzięcia była pozytywna, a niemal wszyscy użytkownicy (97%) chcieli nadal korzystać z usługi po zakończeniu pilotażu i byli z niej zadowoleni (93%). Ewaluacja pilotażu usługi pokazała, że u 64,4% użytkowników wystąpiła zmiana zachowań komunikacyjnych, wyrażona przede wszystkim w zmianie środka transportu (42,5%). **Największy wzrost częstotliwości korzystania zanotowały carsharing (57%) oraz komunikacja miejska (50%), nieco mniej wypożyczalnia samochodów (28%), bikesharing (23%), ruch pieszy (21%), taksówki (20%) oraz kolej (18%). Wyniki eksperymentu zaowocowały komercyjnym wdrożeniem produktu w kwietniu 2019 r. w Sztokholmie.**

► Wiedeń²

W Wiedniu, w wyniku testowania w 2014 r. dostępu do różnych form transportu z poziomu jednej aplikacji (Smile app, bez planu miesięcznej subskrypcji) ustalono, że dostępność tego typu rozwiązania sprzyjała multimodalnym podróżom mieszkańców. Podczas ewaluacji projektu użytkownicy aplikacji wskazali, że **częściej korzystali z przejazdów łączonych: „transport publiczny + carsharing” (o 26%) oraz „transport publiczny + bikesharing” (o 20%).**

► Dundee³

Najswieższy znany eksperyment z zastosowaniem usługi MaaS pochodzi ze szkockiego Dundee, w którym przez okres 6. miesięcy, od października 2017 do marca 2018, realizowano pilotaż integracji różnych form transportu w jednej aplikacji mobilnej (NaviGoGo) wśród osób w wieku 16-25 lat. W wyniku pilotażu zanotowano zwiększoną częstotliwość korzystania przez młodych ludzi z różnych środków transportu oraz **poprawę wśród nich postrzegania transportu publicznego, współdzielonego i innych aktywnych form podróżowania.**

► Londyn⁴

W Londynie usługa mobilności, integrująca różne formy transportu, nie była przedmiotem pilotażowego wdrożenia, a jedynie badania preferencji londyńczyków względem takiego

rozwiązania. 40% z nich deklaruje wypróbowanie tych form transportu, z których dotychczas nie korzystało, gdyby zostały zaoferowane w ramach jednego zintegrowanego rozwiązania. Jednocześnie najczęstsze wskazania w zakresie kombinacji form transportu do zintegrowania w ramach jednej aplikacji były następujące: **„transport publiczny + carsharing + taxi” (28%), „transport publiczny + taxi” (21%) oraz „transport publiczny + carsharing + bikesharing + taxi” (18%).**

► Warszawa⁵

W Warszawie 70% gospodarstw domowych, posiadających więcej niż 1 samochód, rozważyłoby posiadanie tylko jednego samochodu, gdyby miało łatwiejszy dostęp do samochodu poprzez aplikację w połączeniu z niezawodnym transportem publicznym. Ponadto 67% warszawiaków jest zdania, że usługi **dostępu do samochodu poprzez aplikację mogą być alternatywą dla posiadania własnego samochodu.**

Nowoczesna mobilność skutkuje zwiększeniem mobilności mieszkańców.

¹ Źródło: Raport Chalmers University of Technology – Division of Design and Human Factors “Challenges in integrating user, commercial, and societal perspectives in an innovative mobility service” (Jana Sochor, Helena Strömberg, I.C. MariAnne Karlsson, sierpień 2014); <https://research.chalmers.se/publication/204597>

² Źródło: http://smile-einfachmobil.at/pilotbetrieb_mobile_en.html

³ Źródło: <https://ktn-uk.co.uk/news/navigogo-mobility-as-a-service-pilot-changes-perceptions-of-travel-users-in-scotland>

⁴ Źródło: Raport MaaS Lab - UCL Energy Institute dla Transport for London pod nazwą „Londoners’ attitudes towards car-ownership and Mobility-as-a-Service: Impact assessment and opportunities that lie ahead” (Kamargianni, M., Matyas, M., Li, W., and Muscat, J., styczeń 2018)

⁵ Źródło: Raport ORB International dla Uber “Attitudes to car ownership across European cities”, (wrzesień 2017); <https://www.orb-international.com/2017/09/05/orb-attitudes-car-ownership-across-european-cities-september-2017/>

3^o Potencjał GZM dla NM

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia ma dziś wszelkie predyspozycje ku temu, aby podążać **kierunkiem wytyczanym przez najlepiej rozwinięte obszary metropolitalne** w Europie i na świecie, a polegającym na ograniczaniu negatywnego wpływu motoryzacji indywidualnej na funkcjonowanie metropolii. Chodzi tu nie tylko o aspekty środowiskowe, zdrowotne, bezpieczeństwa, przestrzenne, ekonomiczne, funkcjonalne czy społeczne, ale także o **wyższą jakość życia mieszkańców**, którzy wraz z rozwojem nowoczesnej mobilności zyskują alternatywę dla posiadania własnego samochodu i sposobność do bardziej zrównoważonej mobilności.



Potencjał GZM

GZM jest obszarem metropolitalnym zrzeszającym 41 gmin, który rozpoczął swoją działalność 1 stycznia 2018 r. Jako obszar o zaawansowanych procesach urbanizacyjnych, przemysłowych i technologicznych, który zamieszkiwany jest przez blisko 2,3 mln osób, GZM posiada duży potencjał dla wdrażania usług NM. Głównie ze względu na **dużą liczbę ludności**, ale też na **potrzebę lepszego skomunikowania poszczególnych gmin GZM**. Pewnego rodzaju wyzwaniem przy udrażnianiu usług NM na terenie GZM jest duży obszar samej metropolii, który wynosi ponad 2,5 tys. km² oraz stosunkowo **niewielka średnia gęstość zaludnienia (893 mieszkańców na 1 km²)** i dysproporcje w gęstości zaludnienia poszczególnych gmin GZM. Czynniki te mają wpływ na opłacalność usług NM z punktu widzenia ich komercyjnego wdrożenia. Dla porównania wskazujemy obok gęstość zaludnienia dla niektórych miast GZM samodzielnie oraz innych miast Polski/regionu i Europy z dość atrakcyjną ofertą w zakresie usług NM.



| | |
|----------------------|---------------------------|
| Wiedeń | 4326 osób/km ² |
| Berlin | 4039 osób/km ² |
| Świętochłowice | 3785 osób/km ² |
| Sztokholm | 3659 osób/km ² |
| Warszawa | 3412 osób/km ² |
| Budapeszt | 3348 osób/km ² |
| Chorzów | 3280 osób/km ² |
| Siemianowice Śląskie | 2648 osób/km ² |
| Bytom | 2425 osób/km ² |
| Praga | 2408 osób/km ² |
| Łódź | 2354 osób/km ² |
| Kraków | 2348 osób/km ² |
| Sosnowiec | 2240 osób/km ² |
| Wrocław | 2181 osób/km ² |
| Zabrze | 2169 osób/km ² |
| Poznań | 2057 osób/km ² |
| Czeladź | 1948 osób/km ² |
| Katowice | 1799 osób/km ² |
| Ruda Śląska | 1873 osób/km ² |
| Gdańsk | 1772 osób/km ² |
| Tychy | 1567 osób/km ² |
| Wilno | 1383 osób/km ² |

Sytuacja obecna

Aktualnie na terenie GZM świadczone są wymienione poniżej usługi z obszaru NM, przy czym zarówno ich liczebność, jak i różnorodność, pozostaje niewielka w stosunku do potrzeb i potencjału GZM w zakresie wdrażania usług NM.

- **Bikesharing:** zintegrowane systemy City By Bike (Katowice), Kajteroz (Chorzów) oraz systemy roweru miejskiego w Gliwicach, Tychach, Sosnowcu i Siemianowicach Śląskich;
- **Scootersharing:** Hop.City (dawniej JedenŚlad) i blinkee.city razem z ING Bankiem Śląskim (od wiosny 2019 r.);
- **Carsharing:** Traficar (auta osobowe), CityBee (auta dostawcze), eCar od Tauron (auta elektryczne), GreenGoo (auta elektryczne);
- **Taxi-hailing:** mytaxi, itaxi, Taxi Polska;
- **Ride-hailing:** Uber, Bolt.

Warto jednocześnie nadmienić, iż planowana jest realizacja projektu Metropolitalnego Systemu Wypożyczalni Rowerów Publicznych (MSWRP).

GZM



41 gmin

GZM



2,3 mln mieszkańców

GZM



2,5 tys. km²

GZM



893 mieszkańców/km²

4^o Rekomendacje dla gmin

GZM posiada z jednej strony duży potencjał i potrzebę udrażniania usług NM, z drugiej zaś – obiektywne trudności w przyciągnięciu licznych usługodawców NM, którzy świadczyliby swoje usługi w większej liczbie gmin członkowskich GZM (wyzwanie wynikające ze znacznej rozciągłości terytorialnej GZM). W tej sytuacji wskazane jest wytworzenie odpowiednich warunków i narzędzi do współpracy pomiędzy gminami członkowskimi GZM a usługodawcami NM, jak również wypracowanie przez GZM określonych rozwiązań systemowych (regulacyjnych), wspierających rozwój usług NM na obszarze GZM, które zaadaptowane zostaną w spójny sposób przez możliwie jak największą liczbę gmin członkowskich GZM. Chodzi tu zarówno o narzędzia integrujące usługi NM na obszarze GZM, jak i o swoiste instrumenty wsparcia dla usługodawców NM, którzy w zamian za określone przywileje (zachęty) byłiby gotowi do świadczenia i utrzymywania usług NM zgodnie z celami strategicznymi GZM.



Model współpracy z usługodawcami NM

Biorąc pod uwagę sposób funkcjonowania usługodawców NM w Polsce i na świecie, jak również dobre praktyki w tym zakresie, warto wskazać, że skutecznym sposobem wypracowania bogatej i różnorodnej oferty usług NM jest **stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju usług NM** – na zasadach konkurencyjnych i wolnorynkowych, dbając o to, by nie powstawał lokalny monopol (i preferencje) dla wybranej usługi NM kosztem innych. Powszechnie spotykaną praktyką jest także dofinansowanie usług NM przez samorząd – np. w formie darmowego czasu lub abonamentu połączonego z biletami transportu zbiorowego. Wypracowanie odpowiednich rozwiązań powinno odbyć się we współpracy z usługodawcami NM, np. w grupie przedstawicieli wskazanych środowisk (Rady ds. Nowoczesnej Mobilności GZM, o której mowa w dalszej części) oraz zyskać szerokie poparcie decydentów (lokalnej administracji), którzy będą mieli świadomość korzyści niesionych ich gminom przez obecność usług NM. W dalszej części tego rozdziału przedstawione zostały rekomendacje w tym zakresie do wykonania przez GZM.

Rekomendacje

➤ Powołanie Rady ds. Nowoczesnej Mobilności GZM

Rekomendowanym jest powołanie Rady ds. Nowoczesnej Mobilności GZM (dalej Rady) jako platformy łączącej przedstawicieli-decydentów wszystkich podmiotów współtworzących nowoczesną mobilność na obszarze GZM – zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego. Zadaniem Rady oraz osoby koordynującej jej prace byłoby zapewnienie nieprzerwanej realizacji działań na rzecz rozwoju nowoczesnej mobilności, w szczególności poprzez uwzględnienie rekomendacji zawartych poniżej. Rada powinna być nie tylko organem opiniotwórczym, czy wypracowującym odpowiednie rozwiązania w zakresie NM na obszarze GZM, ale posiadać także – za sprawą poparcia Zarządu GZM – kompetencje wykonawcze.

➤ Badanie preferencji mieszkańców GZM w zakresie nowoczesnej mobilności

Rekomendowanym jest, aby przekazać mieszkańcom GZM (docelowym odbiorcom i beneficjentom usług NM) podstawowe informacje na temat nowoczesnej mobilności jako nowej kategorii, jak również zbadać przy tej okazji o ich potrzeby i preferencje względem NM. Zakres i forma badania powinna zostać skonsultowana, jego tematyka mogłaby dotyczyć:

- aktualnego zadowolenia i preferencji mieszkańców względem różnych form mobilności: własnego samochodu, transportu zbiorowego, ruchu pieszego, ruchu rowerowego czy innych form mobilności;
- barier i przeciwwskazań w korzystaniu z innych form mobilności niż własny samochód;
- kosztów (osoby, gospodarstwa domowego) w zakresie posiadania i używania samochodu, oraz w zakresie innych form mobilności;
- znajomości rozwiązań dostępnych w nowoczesnej mobilności (NM);
- preferencji i barier względem korzystania z usług NM.

➤ Stworzenie porozumienia/memorandum o nowoczesnej mobilności

Rekomendowanym jest, aby Rada ds. Nowoczesnej Mobilności GZM wypracowała zasady, na których funkcjonować mają na obszarze GZM usługi NM, przy fundamentalnym założeniu, że będą to zasady z jednej strony wolnorynkowe i konkurencyjne, a z drugiej – zapewniające mieszkańcom GZM określony, wysoki standard i dostępność usług NM. Ramy współpracy gmin GZM z usługodawcami NM powinny zostać odpowiednio zbilansowane pod względem zobowiązań jednej i drugiej strony, tak, aby każda z nich odnosiła korzyści. Gminy dostarczą lepszą ofertę mobilności swoim mieszkańcom i pozytywnie wpłyną choćby na lokalne aspekty środowiskowe, a usługodawcy będą mogli prowadzić i rozwijać swoją działalność w warunkach przewidywalności, uczciwej konkurencji i ograniczonego ryzyka regulacyjnego.

W tym celu rekomendowanym jest określenie wzajemnych zobowiązań pomiędzy gminami GZM i usługodawcami NM, które w pierwszej fazie udrażniania usług NM mogłoby przybrać postać porozumienia/memorandum w zakresie nowoczesnej mobilności (NM). Na taki dokument składałyby się: kryteria uznania za usługodawcę NM, katalog zachęt, zestaw zobowiązań usługodawców NM.

- **kryteria uznania za usługodawcę NM**
(w zależności od dostępności terytorialnej, czasowej, ilościowej czy jakościowej usługi NM), które będą przedmiotem dalszych konsultacji, prowadzonych przez Radę ds. Nowoczesnej Mobilności GZM, ale które – przykładowo – mogą wyrażać się w sposób następujący jak pokazuje tabela poniżej;
- **katalog zachęt**
tj. zbiór przyznanych przez gminy GZM przywilejów dla usług NM, w zamian za spełnienie przez usługodawców NM określonych kryteriów; po prawej stronie w tabeli wskazane zostały proponowane przywileje, przeznaczone do dalszych konsultacji;
- **zestaw zobowiązań usługodawców NM**
których spełnienie warunkuje otrzymanie określonych przywilejów (katalog zachęt); w dalszej części dokumentu wskazane zostały proponowane zobowiązania, przeznaczone do dalszych konsultacji w ramach Rady ds. Nowoczesnej Mobilności GZM.

Ostateczna wersja dokumentu powinna zostać wypracowana przez Radę ds. Nowoczesnej Mobilności GZM, a następnie podpisana przez możliwie wszystkich uczestników rynku nowoczesnej mobilności GZM w charakterze „listu intencyjnego”, jako wyraz woli współpracy na określonych zasadach, w tym woli przestrzegania kodeksu dobrych praktyk, chociaż bez następstw o charakterze prawnym. Dopiero w dalszej kolejności należałoby rozważyć, czy na bazie dotychczasowych doświadczeń (porozumienie/memorandum w zakresie NM) powstać mogą odpowiednie akty prawa lokalnego w zakresie rozwiązań nowoczesnej mobilności (NM), które zdefiniują NM oraz określą ramy współpracy gminy z usługodawcami NM, m.in. w kontekście wzajemnych zobowiązań.



KRYTERIA UZNANIA ZA USŁUGODAWCĘ NM

- flota minimum 50. pojazdów,
- dostęp przez aplikację mobilną dla dwóch najpopularniejszych systemów: Android oraz iOS,
- całodobowa dostępność do usług,
- całodobowy helpdesk dla klientów,
- norma emisji spalin pojazdów: EURO 6,
- dla carsharingu: strefa działania usługi sięgająca minimum 5 gmin GZM przy zasięgu strefy minimum 100 km².

KATALOG ZACHĘT (PRZYWILEJÓW)

| KATEGORIA | PRZYWILEJ (ZACHĘTA) | UZASADNIENIE |
|---|---|--|
| OTWARTE DANE PRZEWOŹNIKÓW | Otwarte dane przewoźników transportu zbiorowego GZM, poprzez ich publiczne udostępnianie w odpowiednim formacie (za sprawą odpowiedniego interfejsu programowania aplikacji, tzw. API) nt. realizowanych przez siebie usług, m.in. rozkładu jazdy, położenia/zajętości pojazdów, itp. | Dostępność i odpowiedni format danych są niezbędnymi elementami, aby usługodawcy NM mogli zaoferować mieszkańcom GZM nowe cyfrowe usługi mobilności, które integrować będą transport zbiorowy z różnymi usługami NM, a następnie oferować je mieszkańcom w formie pakietów mobilnościowych czy też innej oferty produktowej. |
| PARKOWANIE – OPLATY | Parkowanie w obrębie strefy płatnego parkowania (SPP) dla usługodawców NM wg stawki zerowej, stałej zryczałtowanej opłaty miesięcznej (np. 30 zł) lub innej uprzywilejowanej zasady, z tą uwagą, że niezbędne jest wypracowanie systemu weryfikacji pojazdu współdzielonego, np. poprzez dostępny odpowiednim służbom (choćby kontrolerom stref płatnego parkowania) rejestr wszystkich numerów rejestracyjnych pojazdów uprawnionych do uprzywilejowanych zasad parkowania. | Niższy koszt parkowania dla operatorów NM w porównaniu ze stawką postojową dla posiadaczy prywatnych samochodów. |
| PARKOWANIE – MIEJSCA POSTOJOWE | Przeznaczenie dla usługodawców NM określonej puli miejsc (przestrzeni) postojowych w pasie drogowym (dla samochodów, skuterów, hulajnog, rowerów) oraz na nieruchomościach GZM (np. parkingi P&R, węzły przesiadkowe, parkingi wydzielone, zajezdnie, dworce, budynki użyteczności publicznej). | Wysoka dostępność pojazdów tworzących ekosystem NM, w tym wygoda korzystania z nich, jest kluczowym elementem rozwoju rynku NM. Jedno miejsce parkingowe może służyć np. 1. samochodowi osobowemu, 4. skuterom, 10. rowerom lub 15. hulajnogom współdzielonym. |
| INTEGRACJA BILETOWA I TARYFOWA | Przewoźnicy transportu zbiorowego GZM umożliwią integrację swoich usług (w zakresie rozliczenia/walidacji biletów) usługodawcom NM w pełnym zakresie taryfowym, uwzględniając rabaty dla usługodawców NM. | Możliwość odbycia kompletnej podróży za pośrednictwem usługi NM, w tym z funkcjonalnością biletu i dokonaniem płatności za przejazd, jest kluczowym elementem ekosystemu usług NM. |
| PUNKTY ODBIORU/ WYMIANY PASAŻERÓW | Uwzględnienie pojazdów NM w ich łatwiejszym dostępie do krawężników (tzw. curb management), np. poprzez odpowiednie oznakowanie czy uwolnienie przestrzeni/zatok na odbiór/wymianę pasażerów (usługi taxi-hailing, ride-hailing, ride-sharing). | Ułatwiony dostęp do krawężników jest istotną cechą upłynniającą ruch w miastach, w szczególności w kontekście mieszkańców GZM korzystających z usług taxi-hailing, ride-hailing, ride-sharing i innych usług mobilności na żądanie. |
| INFRASTRUKTURA I USŁUGI ŁADOWANIA POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH (EV) | Rozbudowa przez gminy członkowskie GZM ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych (aut, skuterów, hulajnog, rowerów), wymiany pakietów baterii (tzw. „bateriomatów”) oraz integracja wszystkich posiadanych stacji ładowania w ramach jednego zintegrowanego narzędzia. | Większa dostępność infrastruktury ładowania EV (więcej stacji ładowania + łatwy dostęp poprzez integratora) oraz uwzględnienie w niej wielu funkcji (różne typy pojazdów, ew. wymienne pakiety baterii) jest ważnym czynnikiem wspierającym powstawanie systemów bezemisyjnych w obszarze nowoczesnej mobilności. |
| UPRZYWILEJOWANIE W RUCHU MIEJSKIM | Przyznanie wybranym usługodawcom NM prawa poruszania się buspasami, wjazdu do wybranych obszarów zastrzeżonych dla aut użytkowników indywidualnych, wjazdu do stref czystego transportu, jak również rozbudowa przez gminy członkowskie infrastruktury w postaci buspasów oraz stref nowoczesnej mobilności na kluczowych węzłach przesiadkowych (strefa nowoczesnej mobilności to integracja w jednym miejscu przestrzeni dla wielu usługodawców NM, np. miejsc parkingowych dla usług współdzielonych, zatok taxi, przestrzeni dedykowanych mikromobilności, itp.). | Podróże realizowane usługami NM muszą być bardziej konkurencyjne wobec podróży prywatnym samochodem, dlatego potrzebne jest stworzenie im lepszych warunków rozwoju oraz poprawa ich dostępności dla mieszkańców GZM. |
| PROMOCJA IPR | GZM promuje usługi NM (jako kategorię) wśród mieszkańców GZM za pomocą swoich kanałów komunikacyjnych. | Wsparcie promocyjne i komunikacyjne GZM jest ważnym elementem szybszego przekonywania mieszkańców GZM do korzystania z usług NM jako atrakcyjnej alternatywy wobec podróży własnym samochodem. |



ZESTAW ZOBOWIĄZAŃ USŁUGODAWCÓW NM

| KATEGORIA | ZOBOWIĄZANIE | UZASADNIENIE |
|--|--|---|
| PARKOWANIE | Usługodawcy NM będą wymagać od swoich użytkowników parkowania pojazdów zgodnego z obowiązującymi przepisami prawa oraz relokować nieprawidłowo zaparkowane pojazdy na każde wezwanie GZM, w uzgodnionym czasie (zgodnie z SLA; np. 3h od zgłoszenia pochodzącego od odpowiednich służb GZM, np. straży gminnej/miejskiej). | Przestrzeganie zasad prawa w zakresie parkowania jest bardzo istotne dla sytuacji na drogach publicznych GZM (jezdni, chodniku, drogach rowerowych), szczególnie w zakresie porządku i bezpieczeństwa publicznego dla usług mikromobilności. Usługodawcy NM zajmą się usuwaniem nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów, co będzie stanowić dodatkową korzyść dla GZM. |
| UDOSTĘPNIANIE DANYCH GZM | Usługodawcy NM będą udostępniać GZM wybrane dane nt. świadczonych przez siebie usług, np. lokalizację/dostępność pojazdów oraz zanonimizowane dane statystyczne, np. miejsca rozpoczęcia i końca podróży, zachowania komunikacyjne, etc. | GZM potrzebuje pełniejszych danych o mobilności swoich mieszkańców, po to, by lepiej planować swoje działania w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności. |
| MOŻLIWOŚĆ INTEGRACJI | Usługodawcy NM pozwolą na korzystanie ze swoich usług za pośrednictwem uzgodnionych integratorów usług NM, cyfrowych usług mobilności typu MaaS, etc., z tym zastrzeżeniem, że udostępniane dane nie mogą narazić usługodawcy NM na obniżenie konkurencyjności czy na utratę danych wrażliwych biznesowo. | Wszyscy przewoźnicy na obszarze GZM, publiczni i prywatni, powinni podlegać takim samym zasadom, tj. oferować swoje usługi także za sprawą „pośredników” (dostawców cyfrowych usług mobilności, integratorów, etc.). |
| INFRASTRUKTURA ŁADOWANIA EV | Usługodawcy NM opracują system, dzięki któremu będą relokowali każdy naładowany pojazd po zakończeniu procesu ładowania. | Intencją jest tutaj, aby pojazdy ładowane w ogólnodostępnej infrastrukturze ładowania nie blokowały jej dla kolejnych użytkowników. |
| DOSTĘPNOŚĆ TERYTORIALNA | Udostępnienie usług NM na uzgodnionym z GZM obszarze terytorialnym, łącznie z obszarami obniżonego popytu, w których obecność usług NM jest strategicznie ważna, z tym zastrzeżeniem, że wymóg świadczenia usług jednocześnie we wszystkich gminach GZM może okazać się niewspółmiernie wysoki dla usługodawców NM. | Intencją GZM jest udostępnienie usług NM jak największej liczbie mieszkańców GZM, w tym na obszarach obniżonego popytu na NM. |
| EWALUACJA | Usługodawcy NM, aby zachować nadane im przywileje, będą zobowiązani do przechodzenia okresowej ewaluacji, dotyczącej ciągłości spełniania określonych standardów. | GZM powinna kontrolować usługi NM, aby zapewnić ich wysoką jakość, pełną funkcjonalność oraz rozwój zgodny z polityką mobilności GZM. |
| KOMUNIKACJA | Usługodawcy NM komunikują swoim użytkownikom korzyści z używania różnych form transportu (multimodalność), w szczególności z transportu zbiorowego, stosują się np. do wypracowanego wspólnie w ramach Rady ds. Nowoczesnej Mobilności GZM, „kodeksu dobrych praktyk”. | Intencją jest tworzenie ekosystemu NM na obszarze GZM, w którym poszczególne formy transportu raczej się uzupełniają, aniżeli konkurują pomiędzy sobą. |
| BEZPIECZEŃSTWO I NIEDYSKRIMINOWANIE | Usługodawcy NM dokładają najwyższej staranności, aby oferowane przez nich usługi były bezpieczne dla użytkowników oraz niedyskryminujące. | Intencją tego zapisu jest świadomość wszystkich uczestników rynku NM o wadze bezpieczeństwa mieszkańców GZM i niedyskryminacyjnym charakterze usług NM. |

► Zapewnienie kompatybilności usług NM na obszarze całej GZM

Rekomendowanym jest, aby możliwie wszelkie wypracowywane rozwiązania w zakresie NM, były w jednakowej formie akceptowane, wdrażane i stosowane przez wszystkie gminy członkowskie GZM i wszystkich usługodawców NM. Jest bowiem niezwykle istotnym, aby na całym obszarze GZM zapewniona została spójność i kompatybilność usług NM, m.in. w zakresie technologicznym czy taryfowym. Ma to zapewnić określony, wysoki standard usług NM na obszarze GZM.

Postulat ten jest niezwykle istotny w usługach taksówkarskich, które nie mogą rozwijać się dziś efektywnie na obszarze całej GZM z uwagi na fakt, iż licencje taksówkarskie ograniczone są do gminy, w której zostały wydane. Swobodne realizowanie kursów taxi na terenie całej GZM może zostać jednak zapewnione poprzez wprowadzenie **jednej licencji na przewóz osób taksówką na terenie całej GZM.**

W zakresie systemów bikesharing, scootersharing oraz carsharing możliwe jest także stworzenie systemów o zasięgu metropolitalnym dostępnym na całym obszarze GZM. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie powinny zostać jednak poddane konsultacjom, w szczególności po to, aby umożliwić współistnienie systemu metropolitalnego z systemami komercyjnymi, uruchamianymi w poszczególnych gminach.

► Uruchomienie pilotażowej aplikacji integrującej usługi NM na obszarze GZM

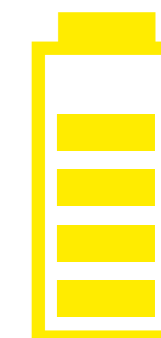
Jednym ze sposobów na przybliżenie mieszkańcom GZM usług NM jest oddanie im do użytku pilotażowej aplikacji integrującej te usługi. Podobne praktyki zastosowały w Europie np. Wiedeń, czy Göteborg, aby upowszechnić podróże multimodalne, czyli łączące transport zbiorowy z innymi formami mobilności. Dzięki takiemu praktycznemu podejściu oraz wsparciu przez GZM idei mobilności jako usługi (MaaS: Mobility-as-a-Service), region zebrałby pierwsze rzeczywiste doświadczenia w funkcjonowaniu MaaS, które

pozwołyłyby rozwijać tę koncepcję w przyszłości.

Wdrożenie usługi MaaS bezpośrednio przez GZM miałyby m.in. takie korzyści, że gwarantowałyby zachowanie strategicznych celów rozwoju mobilności na obszarze GZM. Z kolei usługodawcom NM gwarantowałyby bezpieczeństwo udostępnianych danych.

► Integracja infrastruktury parkingowej i ładowania pojazdów EV

Rekomendowanym jest także, aby w kontekście udrażniania usług mobilności na obszarze GZM uwzględnić aspekt parkowania, parkingów oraz ładowania pojazdów elektrycznych. Parkingi są bowiem bardzo istotnym łącznikiem dla ogromnej większości usług mobilności, w szczególności, gdy mówimy o podróżach multimodalnych i dokonywaniu przesiadek. Integracja usług parkingowych (stref płatnego parkowania i parkingów wydzielonych) oraz usług ładowania pojazdów EV z usługami mobilności daje zaś znakomite narzędzie do dalszego udrażniania usług NM, jak również do tworzenia nowych usług dla mieszkańców GZM (m.in. aplikacji parkingowych, płatności mobilnych za parkowanie na parkingach miejskich i prywatnych, zdalnego monitoringu stref płatnego parkowania, aplikacji integrujących wszystkie ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych, komponentów usług mobilności typu MaaS).



4^o

Suplement – słownik używanych pojęć

Bikesharing (BS) – usługa współdzielenia roweru, nazywana często systemem roweru publicznego/miejskiego/metropolitalnego (w zależności od jego charakteru i zasięgu); może to być zarówno usługa realizowana w ramach zamówienia publicznego, jak i na zasadach komercyjnych (bez umowy z organizatorem transportu), zarówno w wydaniu ze stacjami dokupującymi, jak i bez nich.

- przykłady w GZM: zintegrowane systemy City By Bike (Katowice), Kajteroz (Chorzów) oraz systemy roweru miejskiego w Gliwicach, Tychach, Sosnowcu i Siemianowicach Śląskich;
- przykłady spoza GZM: Rower Metropolitalny MEVO (Trójmiasto), Wavelo (Kraków), Veturilo (Warszawa), ŁoKer (Łomża), Opole Bike, GROM (Giżycko), blinkee.city (Rzeszów), Acro Bike (Warszawa).

Carsharing (CS) – usługa współdzielenia samochodu, której użytkownicy mogą za określoną opłatą, w obrębie określonej strefy oraz przy użyciu aplikacji mobilnej na telefon komórkowy, wypożyczyć pojazd, zrealizować podróż z punktu A do punktu B i zakończyć wynajem.

- przykłady w GZM: Traficar, CityBee, eCar od Taurona, GreenGoo;
- przykłady spoza GZM: EasyShare (Poznań, Łódź), Vozilla (Wrocław), 4mobility/PGE (Warszawa, Poznań), Panek (Warszawa, Lublin), Click2Go (Poznań), MiiMove (Gdańsk), innogyGo (Warszawa).

Free-floating – tzw. model „swobodny” usług BS/SS/CS, których użytkownicy mogą, w obrębie określonej strefy geograficznej (wskazanej na mapie w aplikacji mobilnej), wypożyczyć pojazd z dowolnego miejsca („wprost z ulicy”) i zwrócić pojazd również w dowolnym miejscu (zgodnie z przepisami i poszanowaniem terenów prywatnych).

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM)

– związek metropolitalny 41 gmin i miast województwa śląskiego, o łącznej liczbie ludności blisko 2,3 miliona mieszkańców i łącznej powierzchni ponad 2,5 tys. km².

Mobility-as-a-Service (MaaS)

– zintegrowana usługa mobilności, która w jednej aplikacji mobilnej:

1. Planuje podróż, łącząc ofertę transportową wielu przewoźników i dzieląc trasę z punktu A do B w optymalny sposób (np. szybciej/taniej/wygodniej/zdrowiej/ekologiczniej) lub wg indywidualnych preferencji.
 2. Realizuje podróż – dając dostęp do wszystkich środków transportu i/lub infrastruktury transportowej, w tym potwierdzenie wniesienia opłaty za podróż.
 3. Rozlicza podróż – w postaci jednej płatności lub określonych planów taryfowych/subskrypcji.
- przykłady w GZM i Polsce: pierwszą próbą wdrożenia MaaS jest obecnie platforma Voom;
 - przykłady spoza Polski: Whim (Helsinki; West Midlands), UbiGo (Sztokholm), Cowlines (Vancouver).

Nowoczesna Mobilność (NM)

– mianem tym nazywane są nowoczesne oraz obsługiwane zdalnie i cyfrowo usługi mobilności, polegające na zrealizowaniu podróży z punktu A do punktu B, jednym lub wieloma środkami transportu, najczęściej przy użyciu przez użytkownika aplikacji mobilnej.

Ride-hailing – usługa zamawiania przejazdu z kierowcą przy użyciu aplikacji mobilnej.

- przykłady w GZM: Uber, Bolt;
- przykłady spoza GZM: Lyft (USA).

Scotersharing (SS) – usługa współdzielenia skutera, której użytkownicy mogą w obrębie określonej strefy, przy użyciu aplikacji mobilnej na telefon komórkowy, wypożyczyć pojazd, zrealizować podróż z punktu A do punktu B i zakończyć wynajem.

- przykłady w GZM: Hop.City (dawniej JedenŚlad) i blinkee.city razem z ING Bankiem Śląskim (od wiosny 2019 r.);
- przykłady spoza GZM: Vozilla (Wrocław), GoScooter (Wrocław), EcoShare (Trójmiasto, Szczecin, Poznań), Yumi (Trójmiasto).

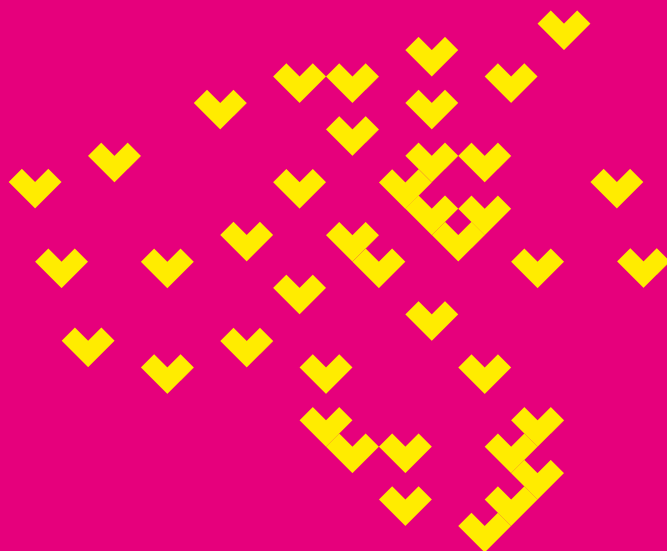
W ramach usługi scootersharing (SS) wyróżnia się obecnie jej podkategorię, w ramach której środkiem transportu jest elektryczna hulajnoga. W tej chwili usługa taka nie jest obecna na obszarze GZM, a jedynym usługodawcą, który testuje taką usługę w kilku polskich miastach (m.in. we Wrocławiu, Poznaniu i Warszawie) jest amerykańska firma Lime. Rynek wypożyczalni elektrycznych hulajnóg rozwija się jednak bardzo dynamicznie i należy uwzględnić go w toku dalszych prac nad udrażnianiem usług NM na obszarze GZM.

Taxi-hailing – zamawianie przejazdu taksówką przy użyciu aplikacji mobilnej.

- przykłady z GZM: mytaxi, itaxi, Taxi Polska;
- przykłady spoza GZM: EcoCar (Warszawa, Trójmiasto, Wrocław).

Usługodawcy NM – firmy oferujące usługi z zakresu nowoczesnej mobilności (NM).





**Górnśląsko
-Zagłębiowska
Metropolia**



Górnśląsko-Zagłębiowska Metropolia

ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice
tel. +48 (32) 718 07 00; fax: +48 (32) 718 07 99
e-mail: kancelaria@metropoliagzm.pl

