

NOWA MOBILNOŚĆ W POLSCE – regulacje, rekomendacje i postulaty

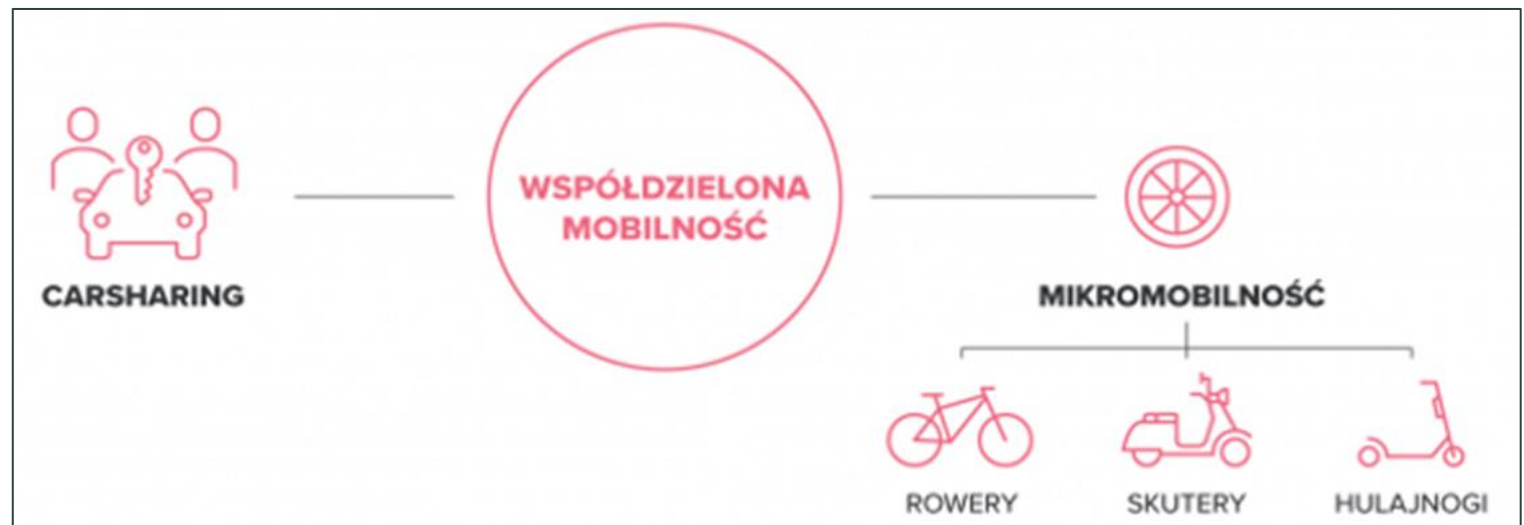


- Mianem „nowej” mobilności określa się zwyczajowo takie jej formy, które niejako wyprzedzają swoją epokę i są stosunkowo niedawno powstałymi formami transportu.
- Nowa Mobilność nie jest już zwykłym pokonywaniem czasu i przestrzeni, lecz nowym wymiarem wolności, stylu i jakości życia, uczuć i marzeń każdego z nas.
- Nowa Mobilność powstała w wyniku postępu technologicznego, który jest odpowiedzią na zmieniające się potrzeby mobilnościowe mieszkańców miast, lecz jej rozwój wymaga nowego podejścia zarządczego



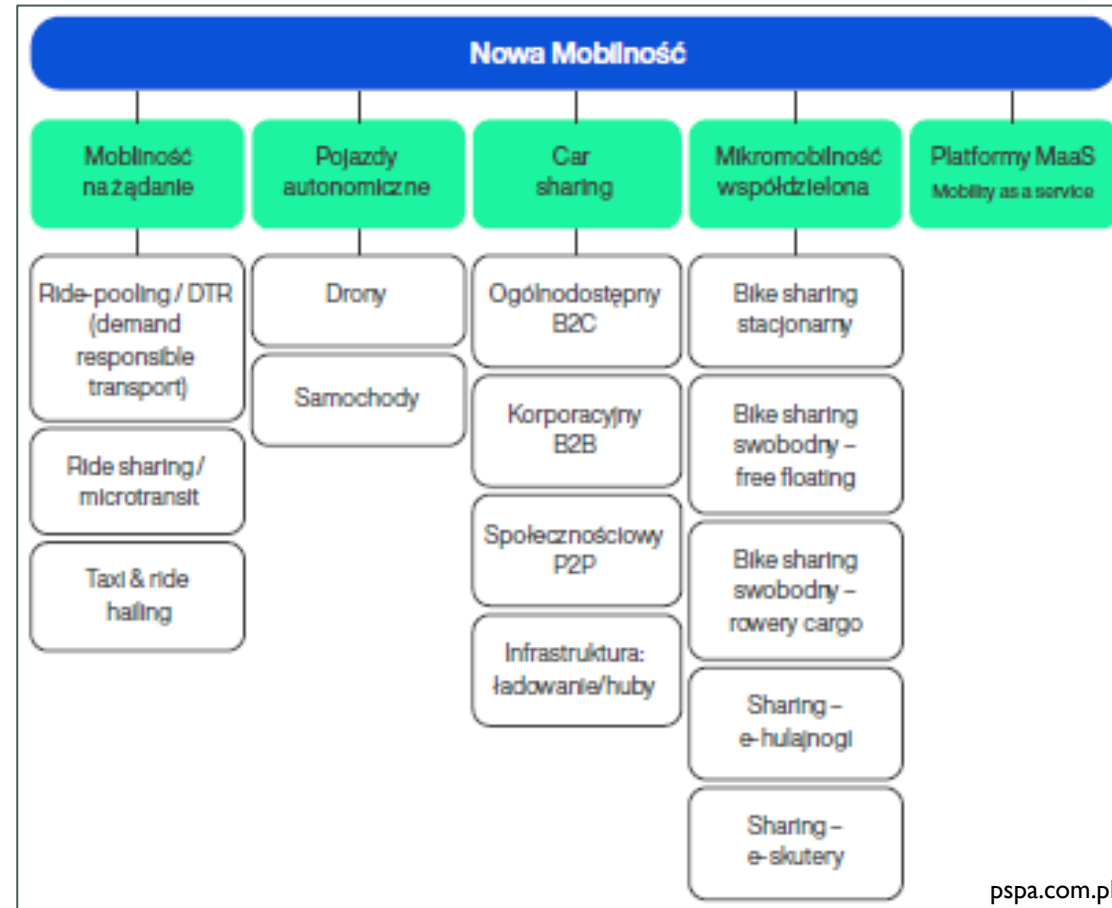
NOWA MOBILNOŚĆ – UJĘCIE DEFINICYJNE

- Usługi transportu umożliwiające przemieszczanie się przy użyciu współdzielonych pojazdów w zorganizowanym systemie informatycznym, stanowiące uzupełnienie tradycyjnego transportu zbiorowego oraz realizujące idee zrównoważonej mobilności.
- Idea stojąca za systemami nowej mobilności jest prosta: zamiast posiadać pojazd na własność, można korzystać z niego tylko w tym czasie, gdy jest nam rzeczywiście potrzebny.



SKŁADOWE NOWEJ MOBILNOŚCI

- **Elementem infrastrukturalnym** Nowej Mobilności jest infrastruktura związana z ładowaniem pojazdów elektrycznych oraz “huby mobilności”, zlokalizowane w bezpośredniej bliskości węzłów transportowych i generatorów ruchu.



NOWA MOBILNOŚĆ - GDZIE MA NAJLEPSZE WARUNKI DO ROZWOJU?

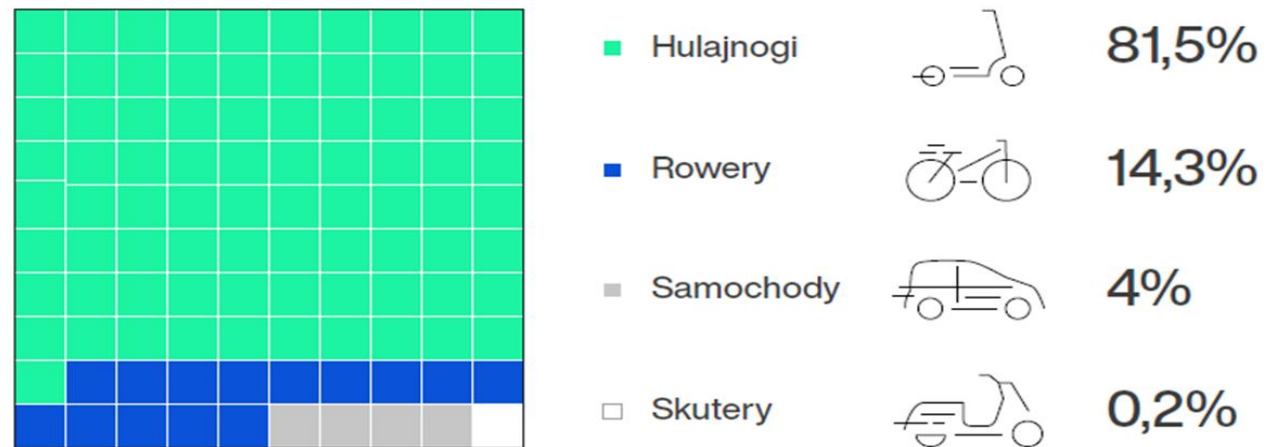
- Koncepcja ma mieć zastosowanie głównie w miastach, czyli tam, gdzie można obejść się bez własnego pojazdu (w szczególności samochodu).
- Wprowadzenie jej w życie ma przynieść ulgę nie tylko zatłoczonym ulicom i naszym portfelom, ale również środowisku.
- Nowa Mobilność ma być odpowiedzią na wyzwania, które przyniósł ze sobą rozwój motoryzacji indywidualnej. Obecnie nawet 35-50% przestrzeni w miastach przeznaczona jest na infrastrukturę drogową (sieć dróg i parkingi), a miasta mierzą się z nadmiarem samochodów prywatnych.



USŁUGI NOWEJ MOBILNOŚCI

(Stan na czerwiec 2023 r.)

- W połowie 2023 r. usługi Nowej Mobilności dostępne były w Polsce w blisko 250 miejscowościach, których mieszkańcy mogli korzystać z co najmniej jednej współdzielonych modalności: rowerów miejskich, e-hulajnóg, e-skuterów, car sparingu i/lub taxi-hailingu.
- Łączna flota wszystkich samoobsługowych pojazdów współdzielonych wynosiła w tym czasie 128 tys., z czego aż 81,5% stanowiły hulajnogi elektryczne (104,5 tys. pojazdów), 14,3% rowery (blisko 18,5 tys. pojazdów), 4% car sharing (5 tys. pojazdów) i zaledwie 0,2% skutery elektryczne (ok. 0,3 tys. pojazdów).



Raport ZDG TOR z marca 2023 r. „Bezpieczeństwo przewozów taksówką na aplikacje. Aktualny stan i konieczne zmiany”

NOWA MOBILNOŚĆ – WYZWANIA

Technologie już są...

Koncepcje już są...

Modele biznesowe już są...

Pojazdy już są...

*Wystarczy tylko połączyć wszystkie
te kropki*

Zwiększenie
efektywności
transportowej



Równoważenie
podziału
modalnego



Synergia
transportu
publicznego
i prywatnego



Poprawa
stanu jakości
powietrza



Poprawa
zarządzania
przestrzenią
miejską



Poprawa
warunków życia
w aglomeracjach
miejskich



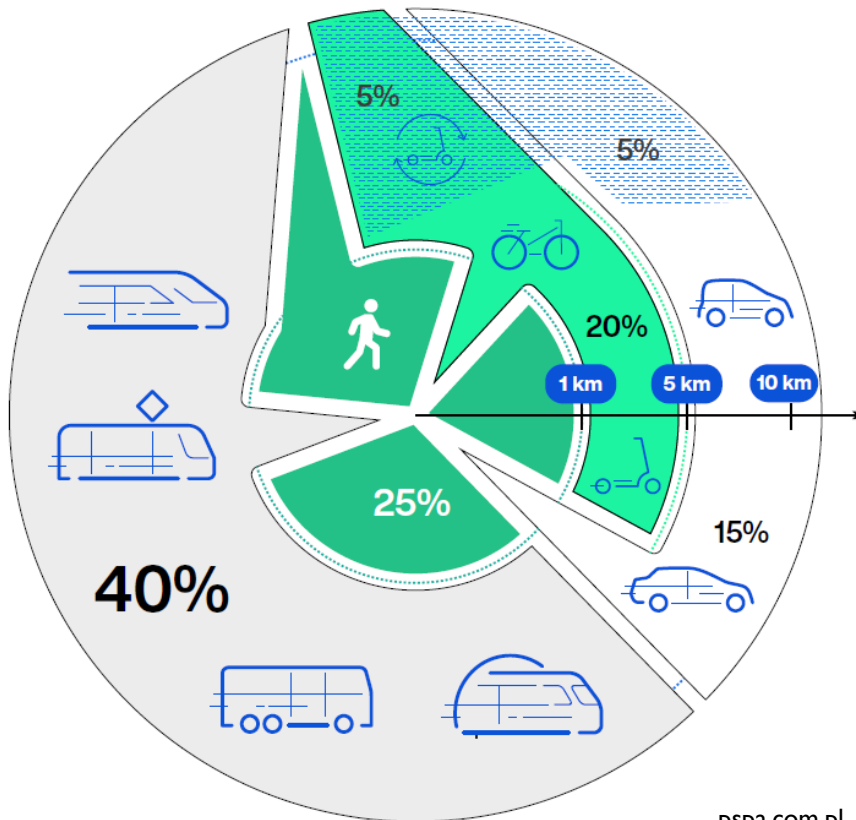
Wykluczenie
komunikacyjne



Pierwsza
i ostatnia mila
podróży



RÓWNOWAŻENIE PODZIAŁU MODALNEGO



- Jednym z wyzwań dla wielu dzisiejszych miejskich systemów transportowych jest ich mało zrównoważony charakter, wyrażający się w szczególności nadmiernym udziałem wysoce nieefektywnego prywatnego transportu samochodowego wśród wszystkich modalności transportowych, tj. sposobów przemieszczania się (np. ruchu pieszego, rowerowego, samochodowego czy też transportu zbiorowego).
- Co ważne, zrównoważony podział modalny nie oznacza wcale, że poszczególne modalności mają mieć „równe” czy nawet zbliżone udziały. **Istotą jest uchwycenie takich proporcji pomiędzy poszczególnymi modalnościami, żeby cały system transportowy działał w sposób zrównoważony.**

CZEGO ZATEM POTRZEBUJEMY?

- Potrzebujemy trzeźwej refleksji i zmiany podejścia. O ile w ogóle chcemy opierać się w miejskich systemach transportowych na współdzieleniu mobilności.
- Europejskie miasta mozolnie wpisują różne sposoby równoważenia mobilności do tzw. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), ale działania te są zbyt wolne, a także nieadekwatne do realnej skali wyzwań, np. szybko rosnących wskaźników motoryzacji i urbanizacji, postępujących zmian klimatycznych czy wyczerpywania się przestrzeni w miastach.



CELE STRATEGICZNE

- Nowa mobilność to przede wszystkim odpowiedź na obecne oczekiwania transportowe.
- Społeczeństwa chcą podróżować szybciej, taniej, wygodniej a cała oferta mobilności powinna być dostępna z poziomu telefonu w każdym możliwym miejscu.



3.1. 10 000 000 użytkowników współdzielonych środków transportu



3.2. 50% udział BEV we flotach carsharingu



3.3. Minimum 3 różne usługi współdzielenia, dostępne w 150 miastach



3.4. 85% udział OZE w zasilaniu elektrycznych flot współdzielonych



3.5. Minimum 25 000 pojazdów współdzielonych



3.6. Obniżenie wskaźnika motoryzacyjnego Polski do poziomu 500 samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców

REKOMENDACJE DLA ROZWOJU NOWEJ MOBILNOŚCI W POLSCE

1. Prawne zdefiniowanie i skodyfikowanie Nowej Mobilności
2. Otwarte dane transportu publicznego i prywatnego
3. Uprzywilejowanie Nowej Mobilności w przestrzeni miejskiej
4. Optymalizacja przepisów dla mikromobilności
5. Jednolity, cyfrowy i ogólnokrajowy system licencji taksówkarskich
6. Udrożnienie przepisów dla pojazdów autonomicznych
7. Przyjaźniejsze podatki dla Nowej Mobilności
8. Budżety/pakiety mobilności jako benefit pracowniczy
9. Wypracowanie modelowego porozumienia o Nowej Mobilności
10. Integracja z infrastrukturą parkingową i ładowania
11. Ubezpieczenie OC dla Nowej Mobilności
12. Uwzględnienie Nowej Mobilności w Strategii Zrównoważonego Rozwoju
13. Cyfrowy dostęp do centralnych baz danych
14. Nowa Mobilność jako zadanie publiczne realizowane w PPP
15. Nowa Mobilność w SUMP: Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

pspa.com.pl

- Im szerszy wachlarz rekomendacji zostanie przyjęty i im większy potencjał oddziaływania poszczególnych rekomendacji zostanie wypracowany, tym większa szansa osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju mobilności i rozwoju Nowej Mobilności.
- By było to możliwe, zarówno w fazie tworzenia Strategii jak i jej implementacji, niezbędna jest współpraca wszystkich interesariuszy. W tabeli wskazano dla każdej z rekomendacji wiodących interesariuszy oraz wyzwania, na które odpowiadają.

REKOMENDACJE - FAZA 2023-2024

Główny efekt

Skodyfikowanie Nowej Mobilności w „Prawie o ruchu drogowym” oraz optymalizacja istniejących przepisów prawnych

- **REKOMENDACJA** Prawne zdefiniowanie i skodyfikowanie Nowej Mobilności
- **REKOMENDACJA** Optymalizacja przepisów dla mikro mobilności
 - **REKOMENDACJA** Jednolity cyfrowy i ogólnokrajowy system licencji taksówkarskich
- **REKOMENDACJA** Budżety/pakiety mobilności jako benefit pracowniczy

REKOMENDACJE - FAZA 2025-2027

Główny efekt

**Wdrożenie
kluczowych
benefitów i
przywilejów dla
usług Nowej
Mobilności**

- **REKOMENDACJA** Otwarte dane transportu publicznego i prywatnego
- **REKOMENDACJA** Uprzywilejowanie Nowej Mobilności w przestrzeni miejskiej
- **REKOMENDACJA** Przyjazne podatki dla Nowej Mobilności
- **REKOMENDACJA** Ubezpieczenie OC dla Nowej Mobilności
- **REKOMENDACJA** Cyfrowy dostęp do centralnych baz danych

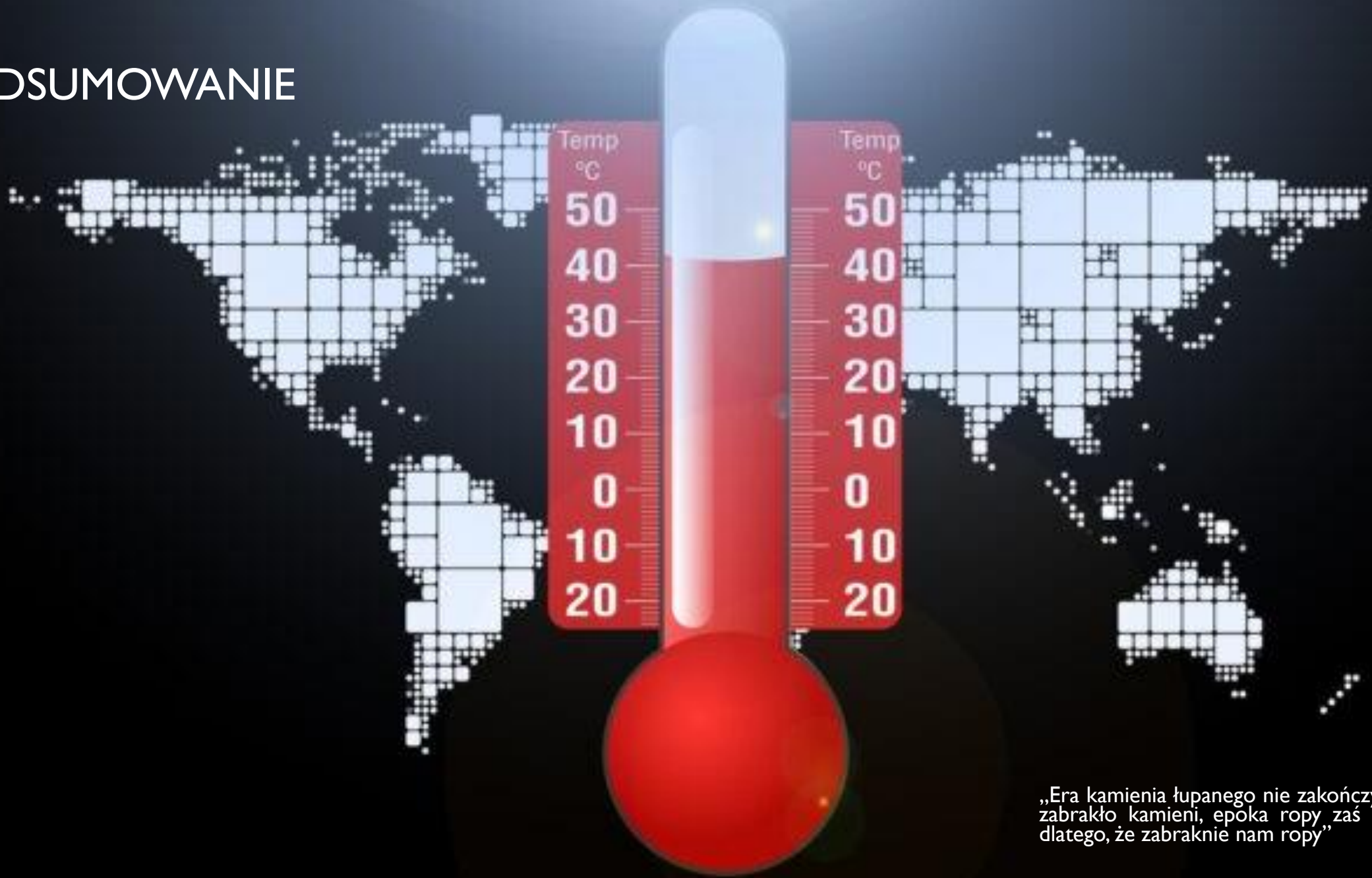
REKOMENDACJE - FAZA 2028-2030

Główny efekt

Rozwój nowych form mobilności oraz integracja z transportem publicznym w ramach dokumentów strategicznych Nowej Mobilności w „Prawie o ruchu drogowym” oraz optymalizacja istniejących przepisów prawnych.

- **REKOMENDACJA** Udrożnienie przepisów dla pojazdów autonomicznych
- **REKOMENDACJA** Wypracowanie modelowego porozumienia o Nowej Mobilności
- **REKOMENDACJA** Integracja Nowej Mobilności z infrastruktura parkingowa
- **REKOMENDACJA** Uwzględnienie Nowej Mobilności w strategii zrównoważonego rozwoju transportu
- **REKOMENDACJA** Nowa Mobilność jako zadanie publiczne realizowane w PPP
- **REKOMENDACJA** Nowa Mobilność w SUMP: planach zrównoważonej mobilności miejskiej

PODSUMOWANIE



„Era kamienia łupanego nie zakończyła się dlatego, że zabrakło kamieni, epoka ropy zaś nie zakończy się dlatego, że zabraknie nam ropy”

szejk Ahmed Zaki Yamani,
minister ropy naftowej i surowców mineralnych
Królestwa Arabii Saudyjskiej

DZIĘKUJĘ ZA
UWAGĘ

