JAK ROZWIJAĆ W POLSCE WSPÓŁDZIELONĄ MOBILNOŚĆ

10

POSTULATÓW DO SAMORZĄDÓW, RZĄDU I USTAWODAWCY

Partner Strategiczny

impact | energy`20 & mobility

CO POWINNIŚMY ZROBIĆ, ŻEBY W MIASTACH:

zmniejszyć korki
szybciej podróżować
mieć czystsze powietrze
uwolnić nową przestrzeń dla mieszkańców
zyskać więcej miejsca na zieleń
łatwiej i wygodniej docierać do pracy
mniej płacić za mobilność

Grudzień 2019

Wstęp

WEDŁUG WSZELKICH PROGNOZ POPYT NA MOBILNOŚĆ MIEJSKĄ BĘDZIE SIĘ SZYBKO ZWIĘKSZAŁ. Wynika to m.in. z rosnącej liczby ludzi w miastach (wg ONZ w 2050 r. będzie w nich zamieszkiwać 68 proc. populacji świata) oraz z rozlewania się miast na coraz większe obszary. Zjawisko to rodzi bardzo poważne wyzwania, związane m.in. z krytycznym zagęszczeniem ruchu samochodowego, utrudnieniami (a czasem wręcz paraliżem) komunikacji, zanieczyszczeniem powietrza i ogólnym dyskomfortem życia w mieście.

Miasta muszą więc coraz mocniej dążyć do **zmniejszania wskaźnika motoryzacji prywatnej,** ograniczenia korków, poprawy jakości powietrza, lepszego wykorzystania przestrzeni publicznej i oszczędzania infrastruktury.

Współdzielona mobilność jawi się jako jedno z głównych narzędzi do osiągnięcia tych celów i zminimalizowania negatywnych następstw urbanizacji. Daje nadzieję na połączenie dwóch niezwykle istotnych potrzeb mieszkańców miast – potrzeby przemieszczania się (także niezależnie od transportu zbiorowego) oraz potrzeby **życia w zrównoważonym otoczeniu.**

Polska może być w awangardzie państw wykorzystujących to narzędzie. Ale będziemy w stanie to osiągnąć tylko, jeśli uczynimy z sharingu **atrakcyjną alternatywę dla posiadania własnego samochodu w mieście.** Wymaga to wprowadzenia określonych preferencji dla współdzielonych aut, skuterów, rowerów czy hulajnóg, a także upowszechniania dostępu do nich za pomocą różnych narzędzi - i tych cyfrowych (aplikacje), i związanych z fizyczną dostępnością pojazdów tam, gdzie są one potrzebne. Jest to w najlepiej pojętym interesie miast i ich mieszkańców.

Adam Jędrzejewski,
prezes stowarzyszenia
MOBILNE MIASTO

INFO@MOBILNE-MIASTO.ORG

DLACZEGO POWINNIŚMY WSPIERAĆ WSPÓŁDZIELONĄ MOBILNOŚĆ?

NAJPROSTSZA ODPOWIEDŹ: PONIEWAŻ JEST TO W INTERESIE MIAST, ICH MIESZKAŃCÓW I ODWIEDZAJĄCYCH. Współdzielona mobilność pomaga chronić zasoby, które we współczesnych miastach są coraz bardziej deficytowe – a zarazem pozwala w pełni zaspokoić potrzebę komfortowego przemieszczania się. Wśród najważniejszych korzyści z tego nowego modelu transportu można wskazać:

OSZCZĘDNOŚĆ PRZESTRZENI

Jeden pojazd carsharingowy może zastąpić 7-11 aut prywatnych – ponieważ używa go wiele osób i jest on częściej w ruchu. Tym samym uwalnia ponad 150 m^2 przestrzeni zajętej przez parkujące prywatne samochody[1], które nierzadko przez wiele godzin dziennie stoją bezczynnie pod biurami. Dzięki współdzielonej mobilności w mieście potrzeba mniej aut i mniej miejsc parkingowych.

MNIEJSZY RUCH SAMOCHODOWY

Rozwój współdzielonej mobilność pomaga mieszkańcom zerwać z psychologicznym uzależnieniem od własnego auta jako jedynego pewnego i komfortowego środka lokomocji. W efekcie są oni bardziej skłonni do uwzględniania w planie swej podróży całego katalogu różnych form transportu na różnych jej odcinkach – w tym także komunikacji zbiorowej na tym etapie trasy, na którym jest ona najdogodniejsza, z późniejszą przesiadką np. do samochodu współdzielonego lub na rower z bikesharingu. Współdzielona mobilność wywołuje zmianę nawyków transportowych w korzystnym dla miast, zrównoważonym kierunku.

CZYSTSZE POWIETRZE W MIASTACH, DZIĘKI MNIEJSZEJ EMISJI CO2 I SPALIN

Wspomniane wyżej zmniejszenie ogólnego ruchu samochodowego to pierwsza przyczyna ograniczenia szkodliwych emisji spalin. Po drugie, floty współdzielone cechują się dużym udziałem aut nisko- bądź bezemisyjnych (elektrycznych), a w przypadku aut spalinowych - składają się z pojazdów spełniających najbardziej aktualne i rygorystyczne normy emisji. Współdzielone systemy rowerowe, hulajnogowe i skuterowe są wyłącznie bezemisyjne. Dlatego współdzielona mobilność to wkład w czystsze powietrze i bardziej zrównoważone miasto.

MNIEJSZE WYDATKI MIESZKAŃCÓW NA MOBILNOŚĆ

Współdzielona mobilność oparta jest na zasadzie: płacę tylko wtedy, gdy używam. Oszczędności te ujawniają się najmocniej gdy mówimy o sharingu samochodów - pojazdów, których **posiadanie i utrzymywanie jest obciążone ogromnymi kosztami** stałymi, niezależnymi od intensywności korzystania

WIĘKSZA ELASTYCZNOŚĆ I WYGODA PRZEMIESZCZANIA SIĘ

Mieszkańcy miast otrzymują kolejny dostępny sposób przemieszczania się, obok podróży pieszo, transportem zbiorowym, własnym pojazdem czy przejazdów z kierowcą (taxi, aplikacje). A na bardziej zaawansowanym etapie (MaaS, czyli Mobility–as–a–Service) – także błyskawiczny **dostęp do różnych środków transportu, w tym komunikacji zbiorowej, za pomocą smartfona.** W jednej aplikacji użytkownicy otrzymują informację o różnych możliwych sposobach podróży z punktu A do B, szansę jej zaplanowania, dane o dostępności pojazdów, możliwość ich rezerwacji, odblokowania i wniesienia płatności. Współdzielona mobilność to bogatsza oferta miejskiej mobilności i większy wybór dla mieszkańców.

ROZWIĄZANIE PROBLEMU PIERWSZEJ I OSTATNIEJ MILI

Lekkie pojazdy współdzielone - e–hulajnogi i rowery, w tym rowery elektryczne – są idealnym środkiem transportu na tzw. pierwszą i ostatnią milę, czyli na odcinki między domem bądź miejscem pracy, a stacją kolei, metra lub przystankiem transportu zbiorowego. Możliwość szybkiego i wygodnego pokonywania tego etapu trasy jest kluczowa dla skłonienia mieszkańców, by przesiedli się z prywatnych aut do innych środków lokomocji, korzystniejszych z punktu widzenia miasta.

CHCESZ WIEDZIEĆ WIĘCEJ O BRANŻY SHARED MOBILITY W POLSCE?

- Rynek sharingu samochodów, skuterów, e-hulajnóg i rowerów - zasięg terytorialny, operatorzy, liczba pojazdów, liczba użytkowników, wartość rynku, wybrane dane biznesowe.
- Perspektywy i prognozy rozwoju branży do 2025 roku
- Korzyści ze współdzielonej mobilności i jej wpływ na miasta
- Innowacje i nowe modele biznesowe
- Stymulatory, szanse, bariery i wyzwania

- to wszystko w raporcie „Na progu przełomu", autorstwa Mobilnego Miasta i SmartRide.pl (lipiec 2019).
Do pobrania bezpłatnie ze strony http://mobilne-miasto.org/

POSTULAT 1

PRZYZNAJMY WSPÓŁDZIELONYM POJAZDOM DOSTĘP DO BUSPASÓW

adresat:
SAMORZĄDY

PRAWO DO JAZDY BUSPASAMI TO CENNY PRZYWILEJ W RUCHU MIEJSKIM, POZWALAJĄCY KIEROWCY OMIJAĆ KORKI I DAJĄCY DUŻY KOMFORT PSYCHOLOGICZNY NIESKRĘPOWANEJ JAZDY. Przywilej ten nabiera znaczenia w miarę, jak buspasów w polskich miastach przybywa (patrz ramka).

Obecnie możliwość przemieszczania się buspasami ma transport zbiorowy, ale także taksówki osobowe, sporadycznie motocykle (na wybranych buspasach w Warszawie i Wrocławiu) oraz samochody elektryczne (przywilej czasowy do końca 2025 r.).

W tym ostatnim przypadku, niejako kuchennymi drzwiami, z preferencji korzysta także część flot współdzielonych – dzięki temu, że carsharing, jako branża, jest liderem elektromobilności w Polsce. Obserwacje i doświadczenia operatorów sharingowych potwierdzają oczywistą intuicję: prawo do wjazdu na buspasy okazuje się być istotną motywacją dla wielu użytkowników ich pojazdów – którzy, **wybierając carsharing, rezygnują z jazdy przez miasto autem prywatnym.**

Wnioski są oczywiste: chcąc rozwijać korzystną dla miast mobilność współdzieloną, należy wpuścić na buspasy wszystkie pojazdy wypożyczane na minuty – czyli także współdzielone samochody spalinowe oraz motorowery (czyli w polskich realiach: skutery elektryczne).
Za obecnym stanem rzeczy, w którym **z preferencji tych korzystają spalinowe taksówki,** zaś wykluczone z niej są pojazdy współdzielone, nie widać żadnych racjonalnych argumentów. Tym bardziej, że w dużych miastach Polski liczba aut carsharingowych stanowi zaledwie kilkanaście procent liczby taksówek - co oznacza, że wpuszczenie tych pierwszych na buspasy nie wpłynie odczuwalnie na ich przepustowość.

	TAXI (licencjonowane, uprawnione do buspasów	CARSHARING (dane na październik 2019)	Carsharing vs. taxi (%)
WARSZAWA	11 420	1 160	10%
TRÓJMIASTO	4 170	1 030	22%
KRAKÓW	4 280	540	13%
POZNAŃ	2 800	540	19%
WROCŁAW	2 700	420	16%
KATOWICE	3 500	140	4%
ŁÓDŹ	3 500	100	3%
ŁĄCZNIE	32 910	3 930	12%

Uważamy, że realizacja ww. postulatu przyniesie miastom znacznie więcej korzyści niż zgłoszony w listopadowym exposé Premiera RP pomysł dopuszczenia do jazdy buspasami wszystkich aut prywatnych z co najmniej 4. pasażerami. W znacznie mniejszym stopniu jest ona bowiem w stanie wpłynąć na swobodę ruchu autobusów po buspasach, a zarazem stanowi systemowy krok w stronę generalnego ograniczania przejazdów autami prywatnymi.
Niemniej, postulat ten należy realizować tak, aby zabezpieczyć podstawowy cel buspasów, czyli możliwość niezakłóconego przejazdu dla transportu zbiorowego. Dlatego zasadne może być w pierwszym etapie dopuszczenie współdzielonych aut do jazdy na jedynie wybranych pasach autobusowych - a po obserwacji efektów pilotażu podejmowanie kolejnych konkretnych decyzji co do rozszerzania ich liczby. Zbliżony postulat zawierają także m.in. **oficjalne rekomendacje dla Warszawy czy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii[2].**

CORAZ WIĘCEJ BUSPASÓW

Spośród polskich miast najwięcej buspasów ma **WARSZAWA** - jest to obecnie **35 buspasów o łącznej długości ok. 69 km.** 30 października 2019 r. prezydent miasta zapowiedział istotne zmiany w polityce transportowej miasta, w tym m.in. zwiększenie liczby buspasów. Wprowadzenie nowych buspasów zakłada także Wrocławska Polityka Mobilności – obecnie w stolicy **DOLNEGO ŚLĄSKA** jest ich blisko **30 km**. Blisko **30 km** buspasów ma też **KRAKÓW**, a niektóre z nich mają przepustowość ponad **5 tys. osób** w zaledwie 1 godzinę, przy ograniczeniu przepustowości aut prywatnych o zaledwie 3%

POSTULAT 2

DAJMY WSPÓŁDZIELONYM POJAZDOM PRAWO WJAZDU DO STREF OGRANICZONEGO RUCHU, W TYM DO STREF CZYSTEGO TRANSPORTU

adresat:
SAMORZĄDY

STREFY OGRANICZONEGO RUCHU WYZNACZANE SĄ LOKALNĄ UCHWAŁĄ RADY MIASTA (GMINY). PRZYKŁADEM TAKICH STREF SĄ KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE I NOWY ŚWIAT W WARSZAWIE, GŁÓWNE MIASTO W GDAŃSKU LUB PARKI KULTUROWE STARE MIASTO WE WROCŁAWIU CZY KRAKOWIE.

Strefy Czystego Transportu również ustanawia uchwała Rady Miasta (Gminy). Różnica polega na tym, że możliwość tworzenia Stref Czystego Transportu i rządzące nimi regulacje zostały wprowadzone centralnie, na mocy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zgodnie z ustawą, prawo wjazdu do mają wyłącznie pojazdy bezemisyjne. Zarazem jednak ustawa pozwala samorządom wyznaczyć katalog odstępstw od tej rygorystycznej reguły[3].

W przypadku obu rodzajów stref z powodzeniem możemy więc dopuścić wjazd do nich także pojazdów sharingowych - nie ma do tego przeciwskazań prawnych.

Prawo wjechania pojazdem współdzielonym do strefy zamkniętej dla większości ruchu indywidualnego stałoby się istotną motywacją do wybierania bardziej ekologicznego i zrównoważonego carsharingu w miejsce samochodów prywatnych. Taki przywilej byłby zachętą zarówno psychologiczną, dając użytkownikom poczucie przynależności do uprzywilejowanej grupy, jak i czysto praktyczną.

Preferencje te powinny dotyczyć nie tylko aut, ale także skuterów elektrycznych wypożyczanych na minuty - są one mało uciążliwym i bezemisyjnym środkiem lokomocji, który dobrze komponuje się z ideą obszarów miejskich o znacznie zmniejszonej intensywności ruchu.

POSTULAT 3

ZAOFERUJMY WSPÓŁDZIELONEJ MOBILNOŚCI ULGI PARKINGOWE

adresat: SAMORZĄDY

W ZWIĄZKU Z SZYBKO ROSNĄCĄ LICZBĄ SAMOCHODÓW W POLSCE, A W KONSEKWENCJI NARASTAJĄCYM ZAGĘSZCZENIEM RUCHU I PROBLEMAMI PARKINGOWYMI, KIEROWCÓW W POLSKICH MIASTACH CZEKAJĄ CORAZ SZYBSZE ZMIANY DOTYCZĄCE WARUNKÓW PARKOWANIA. Można oczekiwać, po pierwsze, rozszerzania przez władze miast stref płatnego parkowania (SPP), a po drugie – wzrostu stawek za postój prywatnych aut w płatnych strefach. Takie możliwości, począwszy od września 2019 r., dała polskim samorządom znowelizowana ustawa o drogach publicznych[4]. Z nowych przepisów skorzystał już Kraków i Gdańsk, podwyżki cen i obejmowanie SPP coraz większych obszarów zapowiada Warszawa, trend będzie niewątpliwie dotyczył kolejnych miast.

W tej sytuacji tym ważniejsze jest, aby pojazdy współdzielone – jako środek lokomocji znacznie korzystniejszy dla miast od aut indywidualnych - były traktowane preferencyjnie, tak, jak na to zasługują. Najprostszym rozwiązaniem wydaje się zwolnienie ich z opłat za zajmowanie pasa drogowego czy postój w miejskich strefach płatnego parkowania, ewentualnie stosowanie wobec nich niewielkich opłat zryczałtowanych.

W ten sposób wskazujemy na mobilność współdzieloną jako preferowaną przez miasta w stosunku do indywidualnej. Podnosimy też jej atrakcyjność ekonomiczną z punktu widzenia operatorów shared mobility, jak i w dalszym rozrachunku – użytkowników współdzielonych pojazdów.

Obecnie ustawa o elektromobilności zwolniła z opłat w SPP auta elektryczne. Cel w postaci upowszechniania modelu mobilności współdzielonej wymaga jednak, aby na obecnym etapie w**szystkie auta sharingowe, niezależnie od rodzaju napędu** (a więc także te spalinowe) mogły korzystać ze zniesienia lub istotnych zniżek opłat za parkowanie.

POWINNIŚMY ZROBIĆ DUŻO WIĘCEJ

ZDANIEM STOWARZYSZENIA MOBILNE MIASTO TRZY POSTULATY PRZEDSTAWIONE WYŻEJ SĄ KLUCZOWE DLA STYMULOWANIA ROZWOJU WSPÓŁDZIELONEJ MOBILNOŚCI W POLSCE - I OGRANICZANIA W ŚLAD ZA TYM WSKAŹNIKA MOTORYZACJI INDYWIDUALNEJ W MIASTACH. JEŚLI JEDNAK CHCEMY ZWIĘKSZAĆ ATRAKCYJNOŚĆ KORZYSTANIA Z AUT WSPÓŁDZIELONYCH W PORÓWNANIU Z INDYWIDUALNYMI, POTRZEBUJEMY TAKŻE WIELU INNYCH DZIAŁAŃ, KTÓRE ZALEŻĄ OD WŁADZ MIEJSKICH, REGULATORÓW, A TAKŻE BIZNESU.

POSTULAT 4

WYZNACZMY SPECJALNE MIEJSCA I PRZESTRZENIE PARKINGOWE TYLKO DLA POJAZDÓW WSPÓŁDZIELONYCH

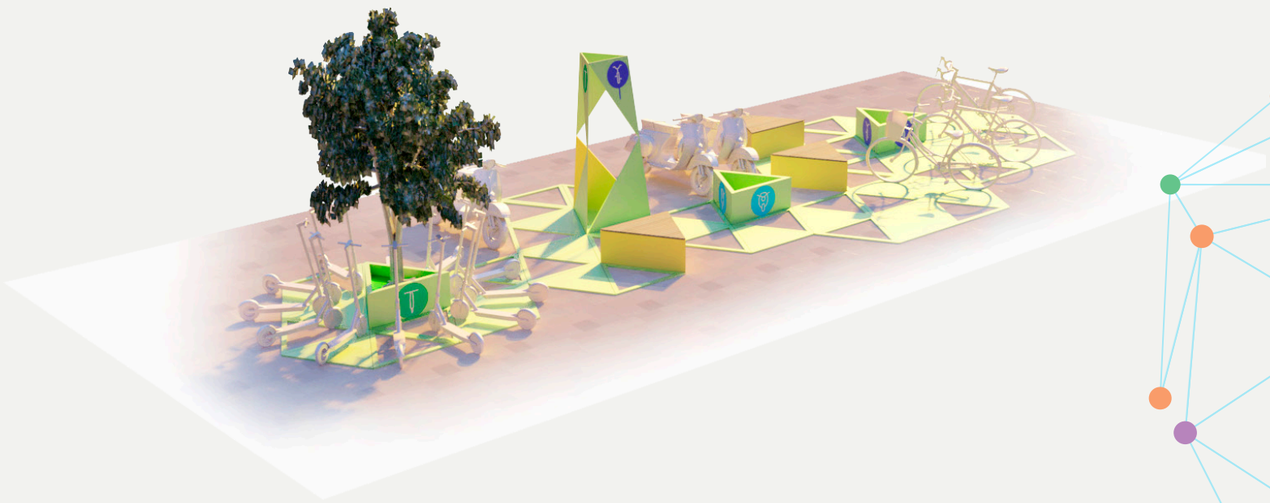
Autom współdzielonym należy przyznać zarezerwowane wyłącznie dla nich i specjalnie oznakowane miejsca parkingowe, rozsiane w centrach miast oraz ulokowane przy kluczowych węzłach komunikacyjnych. Łatwość znalezienia miejsca do zaparkowania i związana z tym oszczędność czasu byłyby istotną **motywacją dla kierowców do wybierania mobilności współdzielonej.** Postulat ten ma też dodatkowe uzasadnienie: samochody współdzielone są intensywnie relokowane przez samych użytkowników, nie okupują więc tego samego miejsca przez wiele godzin (podczas gdy auto prywatne przez średnio 95% czasu w ciągu doby pozostaje zaparkowane).
Przy realizacji tego postulatu trzeba pamiętać o potrzebie stworzenia odpowiedniego oznakowania dla usług współdzielonej mobilności oraz uwzględnienia go w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych (niebudzące wątpliwości oznakowanie miejsca parkingowe, odpowiednie piktogramy, etc.).

POSTULAT 5

UPORZĄDKUJMY WSPÓLNĄ PRZESTRZEŃ I ZWIĘKSZMY DOSTĘPNOŚĆ SHARINGU, TWORZĄC HUBY MOBILNOŚCI

Wskazane jest wyznaczanie specjalnych stref parkingowych także dla małych pojazdów współdzielonych – zwłaszcza rowerów, skuterów i hulajnóg – w istotnych komunikacyjnie punktach miasta, w tym przy węzłach przesiadkowych, innej infrastrukturze publicznej oraz centrach biurowych i handlowych. Mogą one tam z powodzeniem łączyć się z miejscami parkingowymi dla współdzielonych samochodów, celowe byłoby również wyposażanie ich w infrastrukturę ładowania lub wymiany akumulatorów.

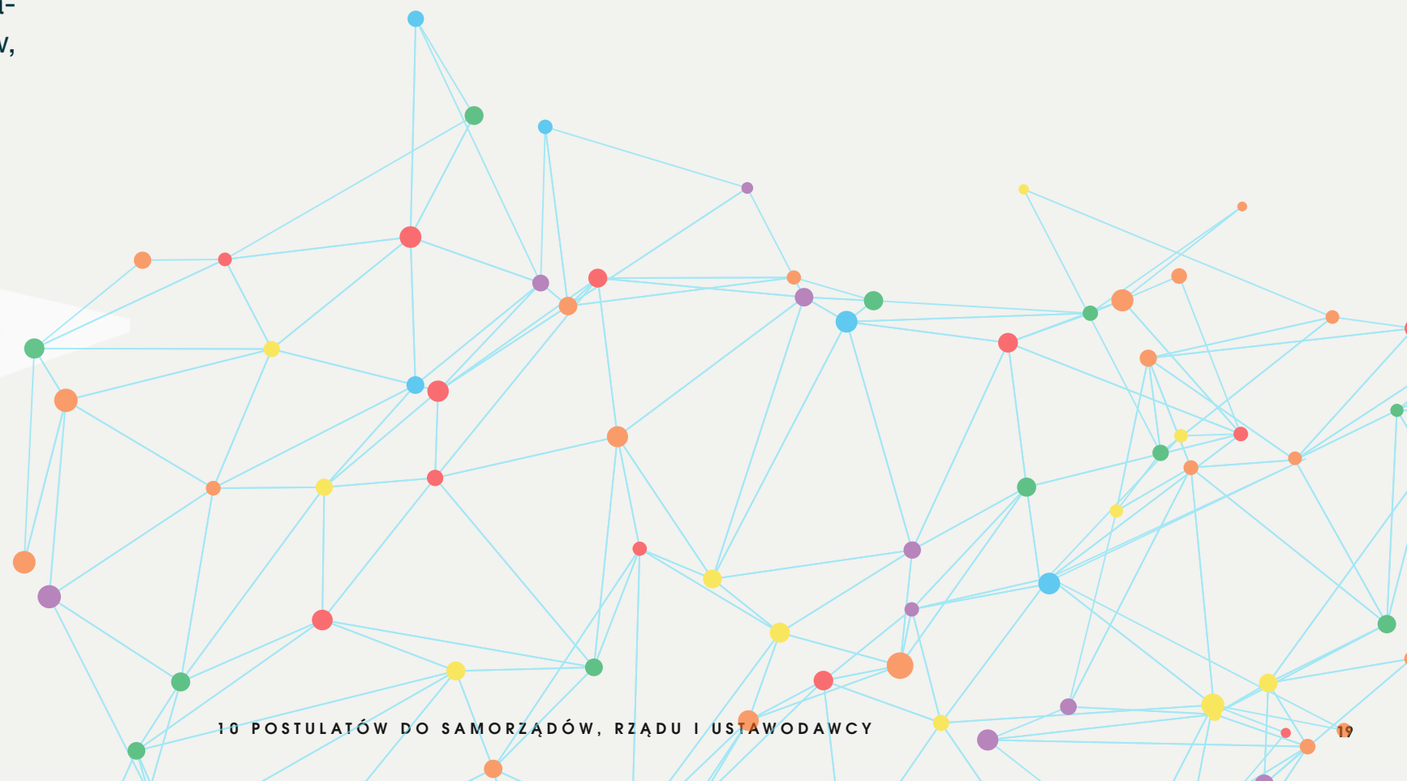
Takie rozwiązania ułatwiłyby wykorzystywanie mikromobilności w roli pojazdów pierwszej i ostatniej mili oraz nadawały urządzeniom transportu osobistego (UTO) charakter zorganizowanego miejskiego systemu transportowego – a zarazem zwiększały porządek w przestrzeni miejskiej. Jednym z wzorców są tu Huby Mobilności – **projekt Mobilnego Miasta realizowany wspólnie z platformą Vooom,** który pilotażowo będzie wprowadzany m.in. w obszarach biurowych warszawskiego Służewca. Pamiętajmy, że jedno klasyczne miejsce parkingowe to przestrzeń dla nawet 20 hulajnóg, 10 rowerów, czterech skuterów czy dwóch mikroaut.



POSTULAT 6

WSPIERAJMY ROZWÓJ PLATFORM TYPU MAAS (MOBILITY-AS-A-SERVICE)

Aplikacje typu MaaS łączą dostępne w mieście usługi mobilności i środki lokomocji na jednym ekranie smartfona. Umożliwiają one użytkownikowi zaplanowanie podróży z punktu A do B z wykorzystaniem różnych środków transportu, zarezerwowanie ich oraz opłacenie odbytych przejazdów – wszystko w jednej aplikacji, co znacząco podnosi wygodę korzystania i **skłania mieszkańców do wybierania transportu zbiorowego i współdzielonego.** Aby katalog dostępnych usług był pełen, operatorzy komunikacji miejskiej powinni być otwarci na jak najpełniejszą integrację swojej oferty (rozkłady jazdy, bieżące dane o ruchu, płatności i rozliczenia) z aplikacjami MaaS.
Ogromną rolę w równoważeniu miejskiej mobilności mają także do odegrania pracodawcy, którzy, generując korki (dojazd do i powrót z pracy), mogą teraz im przeciwdziałać, dofinansowując współdzielone dojazdy do pracy w ramach benefitów pracowniczych i zachęcając tym samym swoich pracowników do korzystania z ekologicznych rozwiązań: sharingu i transportu zbiorowego.



POSTULAT 7

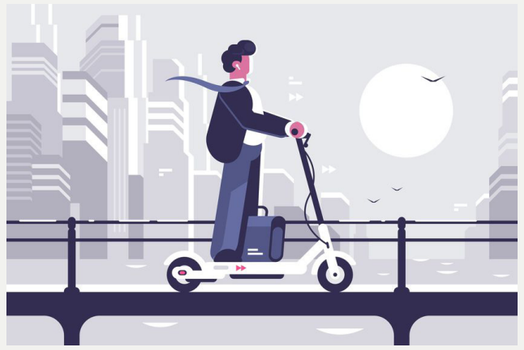
DBAJMY O RÓWNY DOSTĘP DO RYNKU WSPÓŁDZIELONEJ MOBILNOŚCI DLA WIELU OPERATORÓW

Ważne jest zapewnienie równego, konkurencyjnego i niedyskryminacyjnego dostępu do rynku usług współdzielonej mobilności dla wszystkich operatorów. Nie zawsze uzasadniony jest wybór tylko jednego operatora w mieście w toku przetargu - poprzez takie decyzje tworzony jest lokalny monopol, negatywnie wpływający na rynek (są one nieuzasadnione zwłaszcza tam, gdzie operatorzy gotowi są działać bez dopłat z miejskiego budżetu). Droga do zapewnienia mieszkańcom przystępnej ceny usługi prowadzi nie poprzez subsydiowanie konkretnej firmy, ale przez **systemowe wspieranie całej kategorii.**

POSTULAT 8

UREGULUJMY STATUS PRAWNY E-HULAJNOGI I UTO

Mimo, że w październiku 2019 r. minął rok od pojawienia się w Polsce pierwszego operatora współdzielonych elektrycznych hulajnóg, polska ustawa Prawo o ruchu drogowym nadal nie rozpoznaje istnienia takiego pojazdu (podobnie jak innych UTO – urządzeń transportu osobistego). Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad legislacją pod tym względem, a w trwających do września 2019 r. konsultacjach publicznych zgłoszono wiele wniosków i postulatów. Przeciągający się brak przepisów jest niekorzystny. Niejasny status e–hulajnogi w sytuacji jej szybko rosnącej popularności wywołuje zamieszanie, związane głównie z kwestiami **bezpieczeństwa ruchu hulajnóg i pieszych** w miastach – i utrudnia harmonijny rozwój tego nowego środka transportu.



POSTULAT 9

WPROWADŹMY PRZYJAŹNIEJSZE PODATKI DLA USŁUG WSPÓŁDZIELONEJ MOBILNOŚCI

Czynnik podatkowy może odegrać istotną rolę jako zachęta do rozwoju shared mobility, a zarazem – do zmiany nawyków komunikacyjnych na bardziej ekologiczne. Możliwe są tu różne działania. Zrównanie carsharingu (obecnie: podstawowa stawka podatku VAT) z usługami przewozu osób, takimi jak transport miejski czy taxi **(preferencyjna stawka 8 proc.)** jest w oczywisty sposób zasadne, jednak wymaga wcześniej reformy prawa UE, pozwalającej państwom członkowskim na większą swobodę stosowania obniżonych stawek. Warto jednak rozważyć m.in. preferencje dla przedsiębiorstw, umożliwiające zaliczenie wszystkich wydatków na wynajem i eksploatację współdzielonego pojazdu do kosztów uzyskania przychodów (w przypadku samochodów służbowych wydatki te są częściowo limitowane) oraz **wprowadzenie ułatwień podatkowych** zachęcających pracodawców do pokrywania kosztów korzystania z carsharingu przez pracowników.

POSTULAT 10

WPROWADŹMY WSPÓŁDZIELONĄ MOBILNOŚĆ JAKO NOWĄ, ODRĘBNĄ KATEGORIĘ TRANSPORTU W PRAWIE O RUCHU DROGOWYM

adresat:
RZĄD I PARLAMENT

WSPÓŁDZIELONA MOBILNOŚĆ JUŻ JEST DE FACTO NOWYM SPOSOBEM TRANSPORTU W MIEŚCIE. Fakt ten nie znalazł jednak, jak dotąd, odzwierciedlenia de iure - w regulacjach prawnych i przepisach. Pojazdy sharingowe nie są w nich w żaden sposób rozróżnione od indywidualnych samochodów prywatnych. Kontrastuje to choćby ze specjalnym statusem, jakim cieszy się branża taxi i stanowi sytuację nieprzystającą do realiów, a zwłaszcza – do potrzeb miast. A współdzielona mobilność przestaje być niszą: w samej Polsce to **3,3 miliona zarejestrowanych użytkowników** i ponad 37 tys. pojazdów w 70 miastach[1]

Z przyczyn, o których pisaliśmy na wstępie, współdzielona mobilność bezwzględnie zasługuje na uznanie za odrębną kategorię mobilności miejskiej, uzupełniającą publiczny transport zbiorowy. Krok ten ułatwiłby znacząco realizację opisanych wyżej postulatów i udrożnił możliwości wszelkiego wsparcia regulacyjnego ze strony władz lokalnych.

Obecny brak jakiegokolwiek statusu prawnego współdzielonej mobilności ogranicza bowiem samorządy w podejmowaniu decyzji takich, jak np. wpuszczenie pojazdów sharingowych na buspasy czy do stref ograniczonego ruchu. Zdefiniowany prawnie sharing łatwiej byłoby także objąć wyłączeniami, ulgami czy ryczałtami za postój pojazdów w strefach płatnego parkowania.

Pilnie potrzebna jest zatem definicja sharingu mobilności w polskim systemie prawnym- aby samorządy mogły następnie sięgnąć po nią przy tworzeniu prawa lokalnego zgodnie z najlepszymi trendami równoważenia mobilności w miastach.

Postulujemy stworzenie kategorii współdzielonej mobilności w prawie o ruchu drogowym, niezależnie od typu pojazdu (rower, hulajnoga, motorower, samochód) oraz przyznanie jej specjalnego statusu, per analogiam do usług taxi. **Jest to zadanie dla rządu** (właściwym ministerstwem jest tu resort infrastruktury) oraz parlamentu. **Takie rozwiązanie przyczyniłoby się do podnoszenia jakości życia w miastach,** co w dobie postępującej urbanizacji jest jednym z kluczowych wyzwań rozwojowych.

MOBILNE MIASTO
#SHARED MOBILITY

Stowarzyszenie Mobilne Miasto powstało w 2017 r. i zrzesza kilkanaście firm związanych z branżą współdzielonej i nowoczesnej mobilności. Członkami wspierającymi stowarzyszenia są (kolejność alfabetyczna):

AON Empower Results®
AXA
blinkee.city
citybee SHARED MOBILITY
easyshare
FREENOW
hive
hop.city
KERATRONIK sharing economy for business
voi.
VOOM
MIEJSKA WYPOŻYCZALNIA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH VOZILLA
Wheelme

KONTAKT: INFO@MOBILNE-MIASTO.ORG

impact'20 [EDYCJA 5.0] 3 / 4 CZE KRAKÓW
impact | energy'20 & mobility 27 / 28 PAŹ KATOWICE
impact | [EDYCJA 5.0] finance '20 SZCZEGÓŁY WKRÓTCE
Save the date for 2020

PRZYPISY

[1] źródło: raport „Na progu przełomu. Współdzielona mobilność w Polsce. Lipiec 2019" autorstwa Mobilnego Miasta i portalu SmartRide.pl

[2] Rada Warszawskiego Transportu Publicznego podjęła już rok temu rekomendację (nr 2.5 z 16.10.2018 r. o dostępie dopasów autobusowych), która mówi, że dopuszczenie nowych użytkowników do buspasów powinno zostać poprzedzoneanalizą wpływu takiego rozwiązania na przepustowość ruchu autobusowego. Również Rekomendacje dla rozwojunowoczesnej mobilności na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii mówią o przyznaniu sharingowi prawa do poruszania się buspasami przy jednoczesnej rozbudowie sieci buspasów.

[3] Strefa Czystego Transportu w rozumieniu ustawy o elektromobilności jest dziś w Polsce jedna – na krakowskimKazimierzu. Niestety, po zaledwie dwóch miesiącach jej istnienia krakowscy radni dopuścili do wjazdu na jej teren wciągu całego dnia także wszystkie pojazdy "klientów" tamtejszych przedsiębiorców - co spowodowało, że w praktycestrefa stała się fikcją.

[4] Po kilkunastu latach zniesiono ograniczenie maksymalnej godzinowej opłaty za postój na drogach gminnych do 3 zł za 1 h.Nowe stawki będą mogły sięgać 0,15% minimalnego wynagrodzenia w standardowej SPP (3,37 zł w 2019 r..) oraz do 0,45% minimalnego wynagrodzenia w nowej, śródmiejskiej SPP (10,12 zł w 2019 r.) - strefy śródmiejskie będą mogły ustanawiać samorządy powyżej 100 tys. mieszkańców. Nowelizacja dopuszcza obowiązek opłat za postój w śródmiejskich SPP także w dni inne niż robocze – tj. nawet 365 dni w roku. Wzrosnąć mogą także kary za nieopłacony postój – do 10% minimalnego wynagrodzenia czyli do 225 zł.