

# Dobre praktyki z Polski w obszarze transportu

inspiracje na czas polskiej prezydencji



**TOR**

ZESPÓŁ DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH

Autorzy:

**TOR** | ZESPÓŁ DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH

Patronat honorowy:



**DOLNY  
ŚLĄSK**

PATRONAT HONOROWY MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA  
DOLNOŚLĄSKIEGO PAWŁA GANCARZA



**Górnśląsko  
-Zagłębiowska  
Metropolia**

Partner strategiczny:

**Bolt**

Partner merytoryczny:

**hoper**

Partnerzy medialni:



**Rynek  
Infrastruktury**



**Transport  
Publiczny**

**RK**  
RYNEK  
KOLEJOWY

Raport powstał przy współpracy merytorycznej z:

Marcin Domański - Górnśląsko - Zagłębiowska Metropolia (GZM)

PKP Intercity sp. z o.o.

Dr Michał Beim – Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

## POLSKA PREZYDENCJA – WYZWANIA I CELE

Już wkrótce, 1 stycznia 2025 r., Polska obejmie drugą w historii, 6-miesięczną prezydencję w Radzie Unii Europejskiej. Ostatni raz sytuacja ta miała miejsce w 2011 r., czyli 14 lat temu. Celem prezydencji jest dbanie o sprawny przebieg procesu legislacyjnego UE. Kraj ją sprawujący kieruje pracami Rady nad unijnym ustawodawstwem, reprezentuje w relacjach z innymi instytucjami UE i zapewnia jak najlepszą współpracę państw członkowskich.

Przygotowując się do tego wydarzenia, nasz kraj wyznaczył sobie w odpowiedniej uchwale Rady Ministrów szereg kluczowych priorytetów działań, na których będzie skupiał się podczas swojej prezydencji. Mają one na celu wzmocnienie pozycji Unii na arenie międzynarodowej oraz umocnienie europejskiej jedności i bezpieczeństwa. Prezydencja Polski przypada w szczególnym momencie, gdy nowa Komisja Europejska dopiero rozpocznie swoje działania, co stwarza wyjątkową szansę na kształtowanie długofalowej polityki UE.

Priorytety polskiej prezydencji w Radzie UE to:



**wzmocnienie współpracy transatlantyckiej** – intensyfikacja współpracy Unii Europejskiej ze Stanami Zjednoczonymi, szczególnie w kontekście globalnych wyzwań bezpieczeństwa. W obliczu wojny trwającej w Ukrainie, współpraca transatlantycka zyskuje na znaczeniu, zwłaszcza w obszarze obrony, energetyki i technologii.



**rozszerzenie Unii Europejskiej o nowe państwa członkowskie i udział UE w odbudowie Ukrainy** – wsparcie Ukrainy w obliczu rosyjskiej agresji będzie jednym z najważniejszych priorytetów polskiej prezydencji. Polska planuje działać na rzecz kontynuacji pomocy wojskowej, gospodarczej i humanitarnej dla Ukrainy, a także wspierać jej integrację z Unią Europejską.



**zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego UE, z poszanowaniem zasad sprawiedliwej transformacji energetycznej** – w obliczu kryzysu energetycznego oraz wyzwań związanych z zieloną transformacją, Polska zamierza promować polityki mające na celu zwiększenie niezależności energetycznej Europy.

Choć transport i mobilność nie są wymieniane jako kluczowe priorytety polskiej prezydencji, sfera ta jest szczególnie mocno powiązana z zagadnieniami zrównoważonego rozwoju, zielonej transformacji, przeciwdziałania efektom zmian klimatu czy wzmocnienia europejskiego przemysłu. Warto zatem zaproponować kierunki, w których powinno działać nasze państwo na arenie unijnej w tym zakresie. Niniejszy raport wskazuje, jakimi krajowymi rozwiązaniami mobilnościowymi możemy się pochwalić. Nie zawsze są to innowacje prekursorskie, część z nich działa także w innych krajach unijnych, ale są to przykłady godne promowania, które mogą być stosowane na szerszą skalę, stając się inspiracją do rozpatrzenia w kontekście tworzenia regulacji na poziomie europejskim.

Objęcie prezydencji w Radzie UE będzie dla Polski ogromnym wyzwaniem, ale także szansą na wykazanie się jako lider w kluczowych obszarach polityki europejskiej. Warto zauważyć, że Polska będzie musiała balansować między interesami krajowymi a potrzebą budowania konsensusu wśród 27 państw członkowskich. Prezydencja Polski w UE w 2025 r. będzie testem zdolności dyplomatycznych oraz umiejętności zarządzania złożonymi procesami politycznymi na poziomie europejskim. Nie można zapomnieć tutaj, że obecna sytuacja geostrategiczna Polski i Unii Europejskiej jest pełna wyzwań i zagrożeń. Czas w jaki się znajdujemy jest wymagającym okresem dla Polski i Unii Europejskiej ze względu na rosnące napięcia geopolityczne oraz wyzwania związane z bezpieczeństwem energetycznym. Konflikty na wschodnich granicach oraz zmiany w globalnych sojuszach wymagają od UE i Polski szybkiego dostosowania strategii obronnych. Dodatkowo, kryzys migracyjny i ekonomiczne skutki pandemii nadal wpływają na stabilność regionu. Dlatego dziwić nie może, że główne cele prezydencji nie obejmują wprost zagadnień transportowych. Warto jednak dążyć do tego, aby stała się ona impulsem do pozytywnych zmian również w zakresie mobilności i transportu.



## ODPORNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO A TRANSPORT

Wspomniane priorytety na polską prezydencję odnoszą się bezpośrednio do zdolności zapobiegania i radzenia sobie z kryzysami, które spotykają lub mogą spotkać społeczność europejską. Zapewnienie odpowiednich i skalowalnych ram prawnych, będzie wspierało zdolności adaptacyjne do zapobiegania i radzenia sobie zarówno z „czarnymi łabędziami”, jak i zjawiskami, które możemy przewidzieć w nadchodzącym czasie. Branża transportowa i mobilnościowa w Polsce deklaruje podążanie zgodnie z kierunkami i trendami określonymi przez Komisję Europejską, kładąc duży nacisk na działania związane z dostosowaniem się do zmian klimatycznych.

Pomimo deklarowanego pełnego wsparcia dla zrównoważonej mobilności na etapie pozyskiwania środków zewnętrznych, tworzenia strategii transportowych i komunikacyjnych, transport osób i towarów w Polsce nie rozwinął się do poziomu „Starej” Europy. Dominują samochody spalinowe, a przystanki kolejowe są często niewykorzystane. Przewozy autobusowe nie stanowią realnej alternatywy dla motoryzacji indywidualnej, a infrastruktura rowerowa jest niespójna. W wielu miejscach intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej prowadzi do poszerzenia się zjawiska „urban sprawl”. Powoduje to sytuację, w której mieszkańcy coraz większych obszarów są niemal całkowicie uzależnieni od transportu drogowego. W efekcie tych zmian, bardzo często zamiast zbliżyć się do celów środowiskowych i społecznych, wyznaczanych przez strategie europejskie i krajowe, Polska oddala się od nich.

Sprawnie działający system transportowy, publiczny transport zbiorowy, niwelowanie wykluczenia transportowego, dostępność usług komunikacyjnych to kluczowe obszary rozwojowe, bez których tak Polska, jak i Europa nie są w stanie zapewnić sobie podstawowej odporności. Mówimy tu o reagowaniu w wypadku kryzysów energetycznych (malejącej dostępności paliw kopalnianych) i ekologicznych, nasilenia migracji, czy zaistnienia konieczności ewakuacji ludności, wywołanej zmianami geopolitycznymi. Stąd tak istotne staje się m.in. bezpieczeństwo logistyki.

W przeciwieństwie do branży bankowości elektronicznej, w zakresie innowacyjności w szeroko rozumianym obszarze „mobillity”, Polska niestety nie należy do unijnych liderów. Jednak na krajowym rynku znajdują się rozwiązania, które wspierają dążenie do niski- i zeroemisyjności w branży, zapobiegają pogłębianiu zjawiska wykluczenia komunikacyjnego oraz wspierają rozwój transportu. Są to między innymi narzędzia informatyczne i legislacyjne, które przedstawione zostały w dalszej części raportu.

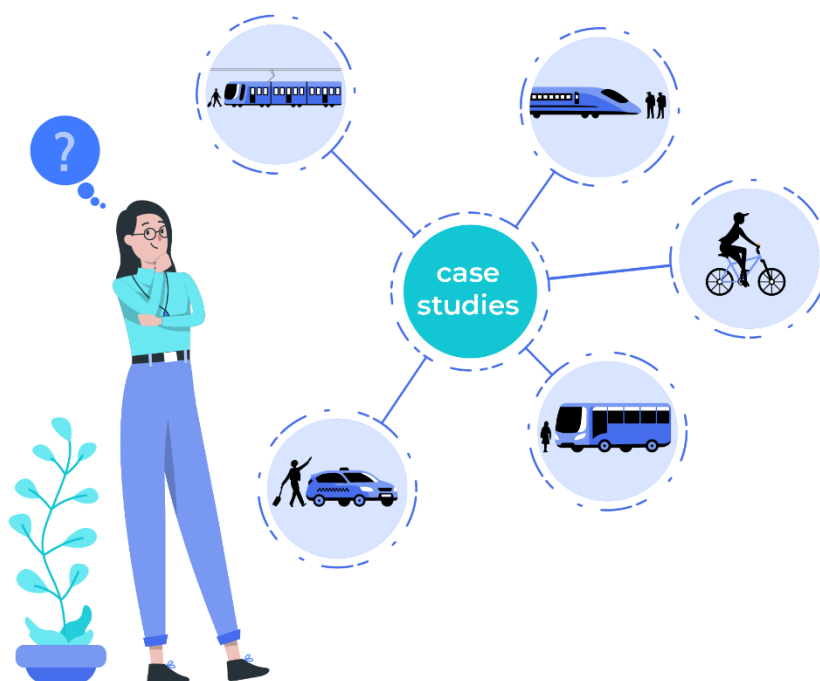
## BRANŻA TRANSPORT I MOBILITY W POLSCE

Opracowanie, które Państwo czytają stanowi przyczynek do analizy kluczowych wyzwań i możliwości związanych z rozwojem transportu i mobilności w Unii Europejskiej, które mogą znaleźć się w centrum działań Polski podczas jej prezydencji w Radzie UE. Celem raportu jest wskazanie praktycznych studiów przypadków – działań podejmowanych w naszym kraju, które mogą stać się podstawą dla wytyczenia strategicznych kierunków i priorytetów definiowanych przez polski rząd w zakresie działań legislacyjnych UE w najbliższym czasie.

Każde z *case studies* dotyczy odrębnych sfer transportu i mobilności. Każde z nich może służyć jako inspiracja i podstawa do formułowania konkretnych polityk i działań podczas polskiej prezydencji lub być kierunkiem zmian i źródłem inspiracji dla podmiotów działających na rynkach lokalnych. Niemożliwe było wskazanie wszystkich odniesień i projektów w skali kraju, jednak zostały one dobrane tak, aby odzwierciedlać zarówno specyfikę problematyki unijnej, jak i priorytety wspólnotowe.

Poszczególne dobre przykłady powstały we współpracy merytorycznej Zespołu Doradców Gospodarczych TOR z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią (Panem Marcinem Domańskim), firmami Bolt, Teroplan oraz dr. Michałem Beimem z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu.

Liczymy na to, że przedstawione przykłady będą podstawą do dyskusji na temat możliwych działań legislacyjnych i staną się cennym źródłem wiedzy w realizacji ambitnych celów, jakie Polska stawia sobie na czas swojej prezydencji w Radzie UE. Wspólnym mianownikiem wszystkich analizowanych przykładów jest przekonanie, że zrównoważony i dobrze zorganizowany transport stanowi fundament dla silnej, zintegrowanej, konkurencyjnej oraz bezpiecznej Europy.





### OPIS FUNKCJONOWANIA ROZWIĄZANIA

---

W ostatnich latach można zaobserwować wiele zmian w zachowaniach transportowych w miastach. Pojawiają się nowe pojazdy współdzielone jak chociażby hulajnogi czy rowery elektryczne. Coraz większy udział w miejskim ekosystemie transportowym mają także przejazdy taksówkami, szczególnie te zamawiane poprzez aplikacje mobilne. W 2023 roku wartość krajowego rynku taxi osiągnęła około 6,5-7 miliardów zł, z czego aż ponad połowa, bo 3,9 miliarda zł pochodziło z przewozów zamawianych przez aplikacje mobilne<sup>1</sup>. W perspektywie najbliższego roku oczekiwany jest wzrost udziału przejazdów realizowanych w ramach aplikacji mobilnych do poziomu 4,7 mld zł. Trendy te widoczne są także w Unii Europejskiej, szacuje się, że wartość rynku usług przewozowych w Europie wzrośnie do 65 miliardów euro do 2030 r.<sup>2</sup>

Dane te w jasny sposób pokazują jakiego znaczenia nabiera oferta aplikacji mobilności współdzielonej, które poprzez udostępniane usługi dopełniają tradycyjne miejskie formy przemieszczania się. Sektor ten zanotował istotny rozwój dzięki nowoczesnym technologiom, umacniając swoją pozycję w obszarze usług cyfrowych. Przedsiębiorcy oferujący przewozy osób taksówką, dostrzegają zalety tych innowacji, chętniej korzystając z rozwiązań cyfrowych dzięki czemu trend ten przyczynia się nie tylko do rozwoju europejskich platform mobilności współdzielonej, takich jak Bolt, ale również małych i średnich firm.

### JAKI PROBLEM ROZWIĄDUJE

---

Mimo że sektor mobilności współdzielonej w Unii Europejskiej ma niezwykle duży potencjał, jego rozwój jest hamowany przez brak jednolitych regulacji na poziomie europejskim. Brak spójnych ram sprawia, że dostęp do tego typu usług staje się ograniczony pomimo jasnego zapotrzebowania ze strony użytkowników. Jak wskazują badania Oliver Wyman Forum, 32% właścicieli samochodów rozważa możliwość rezygnacji z posiadania pojazdu w najbliższym czasie. Prognozy przewidują, że do 2030 r. mobilność współdzielona w Europie podwoi swój udział, obejmując od 3% do 7% wszystkich podróży miejskich.

Harmonizacja przepisów w zakresie mobilności współdzielonej na poziomie UE przyniesie także pozytywne skutki dla gospodarki Starego Kontynentu – przyczyniając się do stworzenia nawet 600 tysięcy nowych miejsc pracy. Korzyści będą zauważalne także dla konsumentów. Likwidacja fragmentacji przepisów ma szansę spowodować, że ten rodzaj mobilności stanie się bardziej dostępną alternatywą wobec posiadania prywatnego samochodu skutkując zmniejszeniem ich wykorzystania nawet o 20%.

---

<sup>1</sup> *Mądre regulacje, skuteczne przewozy*, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa 2024.

<sup>2</sup> *Ibidem*.



## JAK WYGLĄDA TO W INNYCH KRAJACH UE

---

Zwiększenie potencjału mobilności współdzielonej ograniczają w dużym stopniu krajowe i lokalne bariery regulacyjne, które bezpośrednio prowadzą do limitowania konkurencji. W sektorze przewozów na żądanie wciąż występują rygorystyczne i nieuzasadnione limity licencji, które nie odpowiadają na rzeczywisty popyt. Przykładem tego są niektóre miasta we Włoszech, gdzie wprowadzone zostały limity licencji na pojazdy wykorzystywane w ramach przewozów osób na aplikację – w Mediolanie, który liczy ponad 1,3 mln mieszkańców jest ich tylko 200.

Obecne są także ograniczenia cenowe, które nie są poparte argumentami merytorycznymi czy też arbitralne obowiązkowe minimalne czasy oczekiwania, które są niekorzystne dla pasażerów. W Niemczech przepisy narzucają zasady powrotu pojazdów do garażu, prowadząc do pustych przebiegów. W Hiszpanii na przedsiębiorców transportowych nakładane są obowiązki dotyczące minimalnej wielkości pojazdów, które w ich wyniku zajmują więcej miejsca i bardziej zanieczyszczają środowisko. Dodatkowo, powszechne są także wysoce skomplikowane i czasochłonne procedury uzyskiwania koniecznych uprawnień.

## KORZYŚCI Z IMPLEMENTACJI W UE

---

Unia Europejska stanowi centrum innowacji technologicznych dzięki czemu stała się kolebką dla wielu podmiotów oferujących usługi cyfrowe z zakresu transportu współdzielonego. Stworzenie jednolitego rynku usług transportowych na żądanie może przynieść korzyści w wysokości 1,4 tys. euro na obywatela Europy rocznie<sup>3</sup>. Działania UE są konieczne do stworzenia harmonijnych ram, dających przejrzyste zasady działania zarówno operatorom tradycyjnym, jak i nowym podmiotom. Podjęcie działań o charakterze legislacyjnym stanowiłoby także kolejny krok instytucji europejskich w tym zakresie, które dostrzegły już taką potrzebę, co jest odzwierciedlone w Zawiadomieniu Komisji w sprawie sprawnie funkcjonującego i zrównoważonego lokalnego przewozu osób na żądanie (taksówki i prywatne samochody do wynajęcia) (2022/C 62/01).

Osiągnięcie tego celu będzie możliwe m.in. poprzez rewizję Rozporządzenia nr 1071/2009 ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE. Alternatywnie możliwe byłoby rozwiązanie tego problemu poprzez wzmocnienie Zawiadomienia Komisji tak, by stało się ono wiążącym dokumentem prawnym, pozwalającym na uwzględnienie specyfiki lokalnej bez uszczerbku dla celu jakim byłoby stworzenie europejskich ram prawnych.

---

<sup>3</sup> [Europa mogłaby zrobić dla Ciebie więcej – oto dziesięć sposobów](#), Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego, 2024.





## TRANSPORT NA ŻĄDANIE JAKO ROZWIĄZANIE PROBLEMU BIAŁYCH PLAM TRANSPORTOWYCH I WYKLUCZENIA TRANSPORTOWEGO

### OPIS FUNKCJONOWANIA ROZWIĄZANIA

---

Problem „białych plam” transportowych dotyczy obszarów o niskiej gęstości zaludnienia. Miejsca, gdzie uruchamianie regularnych połączeń autobusowych wiąże się z wysokimi dopłatami do wozokilometra, często pozostają wykluczone transportowo, a ich mieszkańcy nie mają możliwości skorzystania z innych form komunikacji, jak transport indywidualny.

Teroplan S.A. jest właścicielem systemu Informica, który służy przewoźnikom do zarządzania gospodarką biletową (włącznie z zarządzaniem rozkładem jazdy i taryfami oraz zasilaniem danymi rozkładowymi kas fiskalnych), a także właścicielem platformy e- podróżnik.pl, która prowadzi i rozwija ogólnopolski system planowania multimodalnych podróży e-podróznik.pl. Obecnie ponad 1 tys. przewoźników autobusowych użytkuje oprogramowanie Informica do zarządzania swoim rozkładem jazdy. Ponad 650 z nich (w tym wszystkie duże i średnie firmy) publikuje rozkład jazdy w e-podróznik.pl, tak samo, jak wszyscy polscy przewoźnicy kolejowi oraz wszyscy przewoźnicy miejscy z miast wojewódzkich.

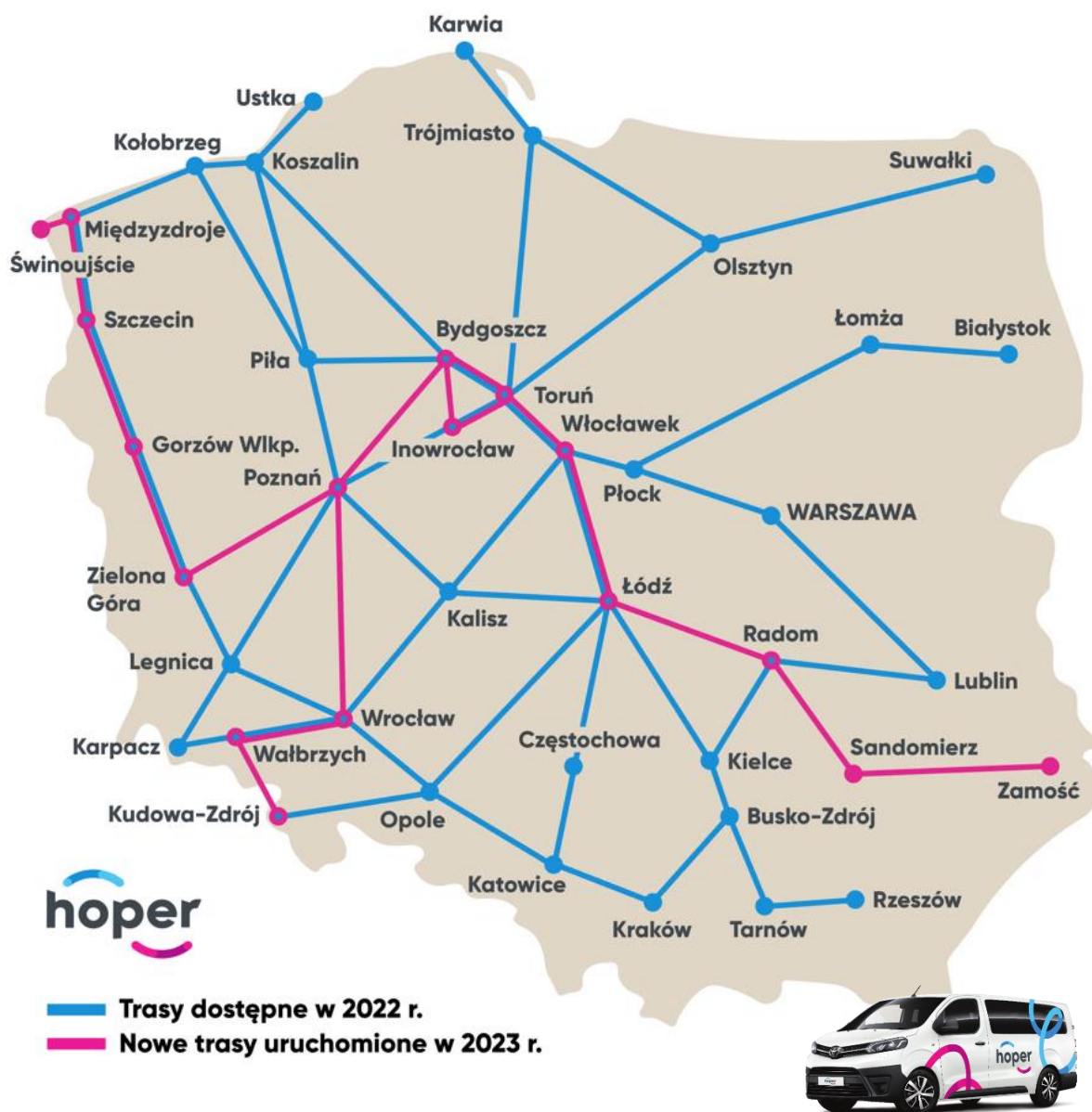
Platforma e-podróznik.pl jest najpopularniejszym planerem wykorzystywanym do planowania multimodalnych podróży wraz z przesiadkami oraz umożliwiającym zakup biletów na całą podróż w jednej transakcji – w ciągu roku 250 mln użytkowników w Polsce korzysta z tego rozwiązania.

### JAKI PROBLEM ROZWIĄDUJE

---

Różne szacunki mówią, że nawet 14 mln osób w Polsce boryka się z wykluczeniem transportowym. Problem ten narasta na obszarach słabo zaludnionych, gdzie potencjalne potoki pasażerskie są zbyt małe, aby przewoźnikom opłacało się uruchamiać linie na zasadach komercyjnych. Zderzając ze sobą dane o wyszukaniach użytkowników z ofertą przewoźników, Teroplan mógł zidentyfikować, gdzie występują tzw. białe plamy transportowe, tj. gdzie mieszkańcy nie mają dostępu do transportu publicznego w ogóle lub jedynie w bardzo ograniczonym zakresie (brak jakiegokolwiek kursów w weekendy, wakacje, itp). Wykorzystując te dane powstała innowacyjna usługa transportu na żądanie od adresu do adresu pod marką Hoper.

Dzięki zaawansowanej technologii pasażerowie mogą podróżować komfortowymi 9- osobowymi samochodami na 23 trasach przebiegających przez całą Polskę – obecnie są to tylko trasy turystyczne, na których rozwiązanie jest testowane. Olbrzymi potencjał jest jednak na trasach lokalnych, gdzie nawet małe samorządy będące odpowiedzialne za organizację transportu na swoim terenie, będą mogły zamawiać usługę transportu na żądanie u operatora takiego jak Hoper.



Pojazd jeździ tylko wtedy, gdy pasażerowie zgłoszą zapotrzebowanie na przejazd. Dzięki nowatorskiej technologii, Hoper potrafi łączyć pasażerów i przewozić ich na zadanym obszarze pomiędzy dowolnymi adresami w najbardziej optymalny sposób. Rozwiązanie to jest najbardziej ekonomiczne na obszarach o niskim zaludnieniu z małymi potokami pasażerskimi, zwłaszcza w porównaniu z regularnym transportem zbiorowym. Przy okazji jest to transport najbardziej ekologiczny charakteryzujący się najniższym śladem węglowym.

## JAK WYGLĄDA TO W INNYCH KRAJACH UE

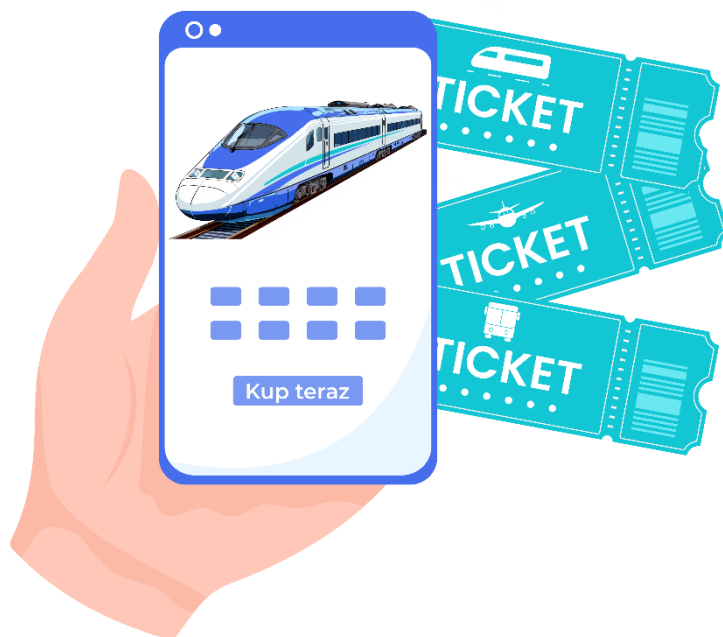
---

Hoper jest unikalnym rozwiązaniem w skali całej Unii Europejskiej. Znane jest co prawda wiele różnych komercyjnych rozwiązań, ale sprawdzają się one głównie w przypadku transferów na lotniska (np. GoOpti.com) lub na terenie dużych aglomeracji (np. MOIA w Hamburgu). Hoper natomiast może być doskonałym uzupełnieniem transportu publicznego w dowolnym kraju w miejscach charakteryzujących się małymi potokami pasażerskimi, gdzie regularny transport publiczny nie znajduje wystarczająco dużego popytu na swoje usługi.

## KORZYŚCI Z IMPLEMENTACJI W UE

---

Potrzebne są jednak zmiany legislacyjne w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, tak aby transport na żądanie został wskazany, jako jedna z możliwości realizacji misji transportu publicznego. Olbrzymią pomocą byłoby stworzenie krajowego Cyfrowego Repozytorium Rozkładów Jazdy (Krajowy Punkt Dostępu), gdzie wszyscy przewoźnicy byłiby zobowiązani wysyłać w jednym formacie swoje dane. W ten sposób widoczny byłby pełen obraz transportu publicznego w Polsce i dzięki temu łatwiejsze stałoby się planowanie strategii transportowych dla samorządów i tym samym łatwiej byłoby wskazać, gdzie najlepiej sprawdziłoby się rozwiązanie Hoper.





### OPIS FUNKCJONOWANIA ROZWIĄZANIA

---

PKP Intercity jest kolejowym przewoźnikiem dalekobieżnym, oferującym połączenia przede wszystkim pomiędzy największymi miastami w Polsce, a także popularnymi ośrodkami turystycznymi w naszym kraju oraz za granicami. Podróże zagraniczne umożliwiają pociągi międzynarodowe uruchamiane we współpracy z przewoźnikami kolejowymi z krajów sąsiednich. W 2023 r. PKP Intercity przewiozło rekordową liczbę 68 mln podróżnych.

Dbając o komfort zarówno podróży jak i samego procesu zakupowego, dla przewoźnika niezwykle istotny jest sprawnie działający, efektywny i dostosowany do potrzeb pasażerów system sprzedaży biletów. Poza udostępnianiem własnych kanałów sprzedaży, PKP Intercity prowadzi model agencyjnej sprzedaży biletów za pośrednictwem kontrahentów zainteresowanych podjęciem współpracy. W ramach Ujednoliconych Warunków Handlowych (UWH) podmiot zewnętrzny spełniający określone wymagania, na podstawie dwustronnej umowy sprzedaży agencyjnej zawartej z PKP Intercity po wykonaniu integracji systemów, może rozpocząć sprzedaż biletów. Do wymagań należy m.in. zdolność techniczno-organizacyjna do zapewnienia klientom wsparcia oraz do obsługi posprzedażowej w zakresie przyjmowania reklamacji, obsługi rozliczeń i zwrotów, obsługa płatności za bilety kartą i przelewem online, funkcjonowanie na rynku przez minimum 6 miesięcy, zapewnienie należytego zabezpieczenia umowy oraz akceptacja odpowiednich wzorów umów. Nad bieżącą współpracą czuwa wskazany opiekun biznesowy, który stanowi dla agenta wsparcie przez cały okres kooperacji.

Od maja 2022 r. bilety PKP Intercity można kupić za pośrednictwem mPay (aplikacja mobilna mPay i serwis biletynakolej.pl), od czerwca 2022 r. – w serwisie e-podroznik.pl, od października 2022 r. – w serwisie koleo.pl i aplikacji mobilnej KOLEO, od lutego 2023 r. w aplikacji SkyCash, od grudnia 2023 r. – za pośrednictwem jakdojade, a od marca 2024 r. – w serwisie eTravel pod adresem lataj.pl. Wszyscy partnerzy współpracują na podstawie ujednoliconych warunków handlowych (UWH).

### JAKI PROBLEM ROZWIĄDUJE

---

Rozwiązania oferowane przez PKP Intercity mają bezpośredni wpływ na zwiększenie sprzedaży biletów przewoźnika w nowoczesnych kanałach oraz na poprawę wykorzystania kolei i podwyższenie poziomu jej dostępności. Nadrzędnym celem wdrożenia modelu UWH jest umożliwienie klientowi zakupu biletu w najwygodniejszym dla niego systemie. Klienci poszukujący dogodnej formy podróży mają możliwość wyboru spośród różnych aplikacji wspomagających planowanie przejazdu.

W 2023 r. sprzedaż PKP Intercity na podstawie UWH przekroczyła 8 mln biletów, których wartość to niemal 345 mln zł. To pokazuje, jak dużym zainteresowaniem cieszą się aplikacje

partnerów. W 2023 r. dystrybucja biletów za pośrednictwem agentów, w aplikacjach oraz w online stanowiła niemal 21,6% ogółu przychodów spółki<sup>4</sup>.

## JAK WYGLĄDA TO W INNYCH KRAJACH UE

---

Zawieranie umów na dystrybucję i sprzedaż biletów kolejowych przez największych europejskich przewoźników kolejowych nie jest niczym nowym (jest również szeroko stosowane w miejskim transporcie publicznym), jednak zazwyczaj największym procesem jest aspekt komercyjny – najczęściej spółki wolą ustalać i oferować indywidualne warunki poszczególnym partnerom, stawiając jednocześnie na rozwój własnych systemów sprzedaży. Problem ten dotyczy przede wszystkim połączeń międzynarodowych i dalekobieżnych<sup>5</sup>. Praktyki takie zostały już zauważone przez Komisję Europejską – podjęła ona np. działania odnośnie hiszpańskiego przewoźnika Renfe. W styczniu 2024 r. KE zakończyła postępowanie antymonopolowe, w wyniku którego uznała, iż spółka nadużywała swojej dominującej pozycji na rynku, odmawiając udostępnienia podmiotom zewnętrznym dostępu do sprzedaży swoich biletów za pośrednictwem API<sup>6</sup>. Z drugiej strony, koncern DB posiada własną spółkę sprzedażową – DB Vertrieb, ale jednocześnie umożliwia także zawieranie jednolitych porozumień z zewnętrznymi podmiotami tzw. *General Sales Agents Contracts* (ostatnio stało się tak np. z benerail czy Tranzer). Europejskim prekursorem we wdrażaniu otwartych rozwiązań w dystrybucji biletów jest jednak Szwecja. W połowie kwietnia wdrożono tam otwarty standard sprzedaży biletów dla całego transportu publicznego – Open Sales and Distribution Model (OSDM)<sup>7</sup>. To rozwiązanie open source, które zastosował jako pierwszy w Europie tamtejszy przewoźnik kolejowy SJ. OSDM jest rozwiązaniem wspieranym przez UE, mającym na celu cyfryzację i usprawnienie systemu sprzedaży biletów kolejowych oraz poprawę ogólnego poziomu *passenger experience*, szczególnie w zakresie podróży międzynarodowych, w ramach szerszej strategii promowania kolei jako realnej alternatywy dla transportu lotniczego<sup>8</sup>. PKP Intercity we współpracy z PKP Informatyka realizują projekt, którego celem jest dostarczenie systemu zgodnego ze standardem OSDM.

## KORZYŚCI Z IMPLEMENTACJI W UE

---

Kolej postrzegana jest przez Komisję Europejską jako środek transportu efektywny energetycznie, a jednocześnie niskoemisyjny. Jego rozwój jest niezbędnym elementem dekarbonizacji gospodarek i sieci transportowych na Starym Kontynencie, a tym samym - osiągnięcia celów klimatycznych założonych w Zielonym Ładzie. Aby jednak tego dokonać, należy dokonać przesunięć w aktualnym podziale zadań przewozowych (tzw. modal split)

---

<sup>4</sup> Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki „PKP Intercity” S.A. za okres od 01.01.2023 do 31.12.2023 roku, PKP Intercity, Warszawa, marzec 2024 r., s. 55–56.

<sup>5</sup> 'European rail operators given until year-end to present ticketing system, otherwise EU will mandate it', Railtech.com, 23 września 2022 r.

<sup>6</sup> L. Arena, Renfe content to be more widely distributed following EU decision, BTN Europe, 19 stycznia 2024 r.

<sup>7</sup> L. Arena, Rail distribution: on the right track?, BTN Europe, 16 maja 2024 r.

<sup>8</sup> The future of European rail ticketing – Sweden launches Open Sales and Distribution Model, eNews, UIC, 24 kwietnia 2024 r.

na rzecz szerszego wykorzystania transportu kolejowego przez mieszkańców Europy. Różnice pod tym względem pomiędzy np. mieszkańcem Szwajcarii czy Polski są bardzo widoczne.

Jednym ze sposobów zwiększania dostępności transportu kolejowego dla Europejczyków, jest likwidacja barier wynikających z dawnej pozycji monopolistycznej wielu przewoźników kolejowych. Dotyczy to również sprzedaży biletów kolejowych. Rozwiązaniem tego problemu w odniesieniu do relacji międzynarodowych miała być unijna Regulacja dotycząca wielomodalnych usług mobilności cyfrowej (MDMS)<sup>9</sup>. Jej celem miało być zapewnienie integracji różnych środków transportu (w tym także kolei) w jednym łatwo dostępnym systemie rezerwacyjnym<sup>10</sup>. W poprzedniej kadencji Parlamentu Europejskiego, pomimo wysiłków lobbingowych takich organizacji jak EU Travel Tech czy BT4Europe, inicjatywa przygotowania MDMS została tymczasowo zawieszona. Po tegorocznych wyborach do Parlamentu Europejskiego, temat z pewnością wróci – MDMS ma szansę na wdrożenie w latach 2027–2029. Polska prezydencja mogłaby skupić swoje wysiłki nad przyspieszeniem prac nad tymi regulacjami oraz poszerzeniem ich o kwestie dotyczące otwarcia systemów sprzedażowych biletów kolejowych w relacjach krajowych. Wdrożenie MDMS musi odbywać się przy zachowaniu odpowiednich zachęt dla przewoźników oraz standaryzacji interfejsów w celu umożliwienia planowania podróży z przesiadkami pomiędzy różnymi środkami transportu. Należy wziąć pod uwagę specyfikę zarówno dalekobieżnych przejazdów kolejami dużych prędkości, ale też potrzeby kolei lokalnych i niewielkich przewoźników autobusowych. Nie można zapominać o możliwych do poniesienia nakładach finansowych związanych z integracją z systemem przez różnej wielkości przedsiębiorstwa, ponieważ postawienie wysokiego progu wejścia wykluczy zdecydowaną liczbę niewielkich operatorów i przyczyni się do zmniejszenia atrakcyjności usługi z punktu widzenia pasażera.



<sup>9</sup>R. Gil, [EU in danger of 'missing the train' on MDMS](#), BTN Europe, 10 października 2023 r.

<sup>10</sup>[Kupowanie biletów kolejowych na podróże po Europie musi być proste i wygodne](#), Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, 7 lipca 2023 r.





### OPIS FUNKCJONOWANIA ROZWIĄZANIA

---

Otwarte dane GZM (Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii) to platforma udostępniająca dane publiczne w otwartych i ustrukturyzowanych formatach, co pozwala na ich automatyczne przeszukiwanie, porównywanie i przetwarzanie oraz swobodne wykorzystanie, analizę oraz rozwój różnych aplikacji i usług.

Powstanie platformy było możliwe dzięki procesowi inwentaryzacji danych będących w posiadaniu gmin i miast Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W wyniku prac, zinwentaryzowano ponad 1 700 zbiorów, w tym około 1 400 w wersji cyfrowej, z różnych kategorii, m.in. plany zagospodarowania przestrzennego, zawarte umowy, zezwolenia dla przedsiębiorców, inwestycje, budżet, mienie gmin. Finalnie na platformie Otwarte Dane GZM udostępniono około 300 zbiorów, w tym w zakresie mobilności informacje dotyczące m.in. rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków, historycznej bazy lokalizacji GPS autobusów, które codziennie są aktualizowane, dane dotyczące wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej czy na temat kontroli biletowych. W bazie znajdują się też podstawowe dane o gminach wchodzących w skład GZM w zakresie edukacji, ekologii, dostępu do kultury czy planowania przestrzennego.

### JAKI PROBLEM ROZWIĄDUJE?

---

Gminy w Polsce na co dzień korzystają z różnych systemów teleinformatycznych, a co za tym idzie dane dotyczące tego samego obszaru, np. mobilności, różnią się pod względem formatu i struktury. Jednak dzięki procesowi inwentaryzacji danych i ujednoczeniu danych do jednego formatu, możliwa jest ich zbiorcza analiza i interpretacja. Otwarte dane umożliwiają obywatelom aktywne uczestnictwo w procesach decyzyjnych. Mając dostęp do kluczowych informacji, mogą oni bardziej świadomie angażować się w konsultacje społeczne, a także proponować rozwiązania oparte na danych. Otwarte dane dostarczają przedsiębiorcom i innowatorom materiał do tworzenia nowych produktów i usług. Na przykład dane o mobilności mogą być wykorzystane do tworzenia aplikacji nawigacyjnych, wyszukiwarek połączeń, czy ulepszania systemów sterowania ruchem drogowym, np. poprzez nadawanie priorytetów pojazdom komunikacji miejskiej. Dostęp do danych transportowych pozwolił pasażerom zyskać możliwość podejrzenia lokalizacji pojazdu transportu publicznego na żywo na ekranach swoich telefonów i komputerów. Otwarte dane służą też lokalnym samorządowcom – dzięki informacjom pozyskanym z wielu źródeł mogą lepiej podejmować decyzje.



## JAK WYGLĄDA TO W INNYCH KRAJACH UE?

Otwarte dane są coraz powszechniej wdrażane w europejskich miastach, szczególnie tych większych. Za najbardziej znane portale otwartych danych można uznać barceloński portal Open Data BCN czy Data Amsterdam. Poszczególne państwa unijne często tworzą też własne krajowe portale otwartych danych, w których dzielą się danymi z administracji rządowej i dobrowolnie z administracji samorządowej. Otwarte Dane GZM należy jednak uznać za nowatorską platformę, ze względu na jej funkcjonowanie w skali metropolitalnej, co jest możliwe dzięki przeprowadzonemu procesowi inwentaryzacji i standaryzacji danych na obszarze kilkudziesięciu samorządów.



<sup>11</sup> Zdjęcie: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, <https://otwartedane.metropoliagzm.pl/>, dostęp (25.08.2024 r.)

## KORZYŚCI Z IMPLEMENTACJI WE WSPÓLNOŚCI

---

Unia Europejska kładzie duży nacisk na otwarte dane, promując ich wykorzystanie jako kluczowy element wspierający innowacje, transparentność i efektywność administracji publicznej. Prawodawstwo UE dotyczące otwartych danych składa się z regulacji, które ustanawiają zasady udostępniania i wykorzystania danych publicznych przez instytucje oraz państwa członkowskie:

- **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024** z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego – zobowiązuje ona państwa członkowskie do udostępniania danych publicznych w celu ich ponownego wykorzystywania, zarówno przez obywateli, jak i przedsiębiorstwa. Informacje sektora publicznego mają być dostępne w formatach otwartych i maszynowo odczytywalnych, co ułatwia ich ponowne wykorzystywanie. Dyrektywa promuje bezpłatne udostępnianie danych, z zastrzeżeniem pewnych wyjątków, np. w przypadku danych generujących znaczne koszty.
- **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/868** z dnia 30 maja 2022 r. w sprawie europejskiego zarządzania danymi – ustanawia ono zasady i mechanizmy ułatwiające wymianę danych między różnymi podmiotami, w tym organami publicznymi, przedsiębiorstwami i obywatelami, a także wprowadza zasady funkcjonowania usług pośrednictwa danych, które mają wspierać wymianę danych między podmiotami prywatnymi a publicznymi.

Jednak powyższe akty prawne nie są w pełni wystarczające, ponieważ kraje członkowskie mogą z opóźnieniem implementować dyrektywy europejskie, opóźniając przy tym „otwieranie” danych publicznych i tworzenie lokalnych platform otwartych danych. Dlatego zgodnie ze Strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz Europejskiej Strategii dotyczącej danych konieczne są dalsze działania nad utworzeniem wspólnej europejskiej przestrzeni danych o mobilności (EMDS) w celu ułatwienia dostępu, łączenia i udostępniania danych z istniejących i przyszłych źródeł danych dotyczących transportu i mobilności. Przyczyni się to do stworzenia zrównoważonego, inteligentnego i inkluzywnego sektora mobilności i transportu działającego zgodnie z celami środowiskowymi, konkurencyjnym rynkiem i odpornym na zmiany klimatyczne. Pasażerowie, dojeżdżający do pracy i podróży skorzystają z ulepszonych doświadczeń podróży dzięki bardziej wydajnym systemom transportu i skróconym czasom podróży. Dostęp do danych w czasie rzeczywistym pozwoli im być na bieżąco z sytuacją transportową, warunkami ruchu i potencjalnymi opóźnieniami, co pozwoli im lepiej planować podróże.



## METROPOLITALNE SZKOŁY PROTOTYPOWANIA (PROTOTYPOWANIE MOBILNOŚCI W GZM)

### OPIS FUNKCJONOWANIA ROZWIĄZANIA

---

Idea Metropolitalnych Szkół Prototypowania narodziła się podczas prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W tak złożonym obszarze, gdzie za wdrażanie polityk związanych ze zrównoważoną mobilnością odpowiedzialnych jest wiele podmiotów, trudno wyobrazić sobie skuteczną realizację spójnych przedsięwzięć w sposób odgórny. Dlatego każdy z wytypowanych na etapie diagnozy głównych obszarów interwencji został poddany prototypowaniu, czyli testowemu wdrożeniu rozwiązań w jednym z miast GZM, w którym uczestniczą aktywnie przedstawiciele różnych gmin GZM i ich jednostek. Sam proces polega na cyklu spotkań, w których integrująca się grupa interdyscyplinarnych pracowników różnych samorządów z obszaru GZM przeprowadza proces badawczy, włącza mieszkańców, projektuje rozwiązanie i realizuje test, a potem sprawdza jego skuteczność. Pierwsze szkoły dotyczyły tematyki typowo transportowej: kameralizacji ulicy śródmiejskiej w Bytomiu, polityki parkingowej w Tychach i transportu zbiorowego w Sosnowcu. W późniejszym okresie tematyka szkół wyszła dalece poza mobilność i transport, a prototypowe przekształcenie przestrzeni na kampusie Uniwersytetu Śląskiego otrzymało pierwszą w historii nagrodę MOBILITY ACTION od Komisji Europejskiej.

### JAKI PROBLEM ROZWIĄDUJE?

---

Lokalnie udało się sprawdzić opracowywane rozwiązania jeszcze przed dużymi nakładami inwestycyjnymi. Prototypy w tkance miejskiej pozwalają również na stworzenie przestrzeni, w której łatwiej konsultować rozwiązania z mieszkańcami, gdyż łatwiej rozmawia się widząc już praktyczne efekty, niż tylko teoretyczne plany i wizualizacje. Z punktu widzenia całej GZM udało się w sposób naturalny stworzyć zespoły robocze, które mogą skuteczniej realizować założenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej (Dobra Mobilność 30/50). Zespoły te nie ograniczają się wyłącznie do inżynierów, ale uwzględniają także wiedzę urbanistów, specjalistów od partycypacji społecznej, środowiska i innych dziedzin. Najważniejsze jest tutaj wzmocnienie relacji między różnymi jednostkami samorządu i stworzenie dobrej atmosfery współpracy przy wdrażaniu trudnych zmian.

### JAK WYGLĄDA TO W INNYCH KRAJACH UE?

---

Prototypowanie jest powszechnie używaną techniką w urbanistyce. Dotyczy to jednak głównie aspektu prototypowania, jako sprawdzania rozwiązań w terenie przed docelowymi inwestycjami. Prawdziwą innowacją Metropolitalnych Szkół Prototypowania jest tworzenie zespołu, który prototypując zacieśnia współpracę, wychodzi do mieszkańców, uczy się nowych rzeczy, a zdobytą wiedzę i doświadczenie wykorzystuje do wdrożeń w swoich miastach.

## KORZYŚCI Z IMPLEMENTACJI WE WSPÓLNOCI

Realizacja celów wspólnotowych zależy od jeszcze większej liczby interesariuszy niż w GZM. Wśród nich występuje duża większa złożoność kulturowa, administracyjna, finansowa i organizacyjna. Trudno ambitne cele polityki klimatycznej czy transportowej wdrażać odgórnie bez dogłębnej znajomości tych zależności. Aby tworzyć poczucie wartości warto przeprowadzać prototypy poszczególnych rozwiązań w różnych miejscach, ale z włączeniem pozostałych członków wspólnoty. W tym kontekście warto sprawdzać wdrażalność określonych polityk w terenie, szczególnie pod kątem akceptacji społecznej, w różnych obszarach GZM.



<sup>12</sup> Zdjęcia przedstawiające działania ujęte w ramach prototypowania, dane Górnśląsko Zagłębiowskiej Metropolii, autorzy: Marcin Domański, Paweł Jaworski.



### OPIS FUNKCJONOWANIA ROZWIĄZANIA

---

Urząd Transportu Kolejowego w Polsce ma szerszy zakres działania, niż w wielu innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Pełni rolę nie tylko nadzoru technicznego i organizacyjnego nad taborem kolejowym, urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, torowiskami czy inną infrastrukturą. UTK w Polsce odpowiada również za organizację rynku kolejowego. Fakt ten może wydawać się kontrowersyjny, bo wydaje się, że nadzór nad rynkiem powinien być powierzony urzędowi wyspecjalizowanemu w ochronie konsumentów i stymulowaniu konkurencji. Wyjątkowym doświadczeniem Urzędu Transportu Kolejowego jest jednak bardzo dokładny system zbierania i publikacji statystyk funkcjonowania pasażerskiego i towarowego rynku kolejowego. Szczególnie cenne są statystyki odnośnie do udziałów rynkowych przewoźników, regionalnego zróżnicowania transportu kolejowego czy też wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych.

### JAKI PROBLEM ROZWIĄDUJE?

---

Unia Europejska kładzie szczególny nacisk na rozwój publicznego transportu zbiorowego, jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej. Nacisk ten z jednej strony polega na wsparciu finansowym rozwoju infrastruktury transportu publicznego, w tym kolejowego, a z drugiej strony na zwiększaniu dynamiki przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego poprzez wdrażanie konkurencji na tych rynkach sieciowych. Komisję Europejską do liberalizacji rynku kolejowego przekonały sukcesy z innych rynków sieciowych, zwłaszcza rynku telekomunikacyjnego, gdzie wzrost konkurencji przełożył się na rozwój infrastruktury telekomunikacyjnej, powstanie nowych usług i ograniczanie zjawiska wykluczenia cyfrowego.

Implementacja polityk unijnych wymaga dostępu do szczegółowych i porównywalnych danych. Zakres i szczegółowość danych publikowanych przez UTK nie tylko może być wzorcem dla instytucji w innych państwach. Umożliwiają one porównywanie regionalnych strategii rozwoju kolei, działania konkurencji oraz ułatwiają wchodzenie nowym podmiotom na rynek.

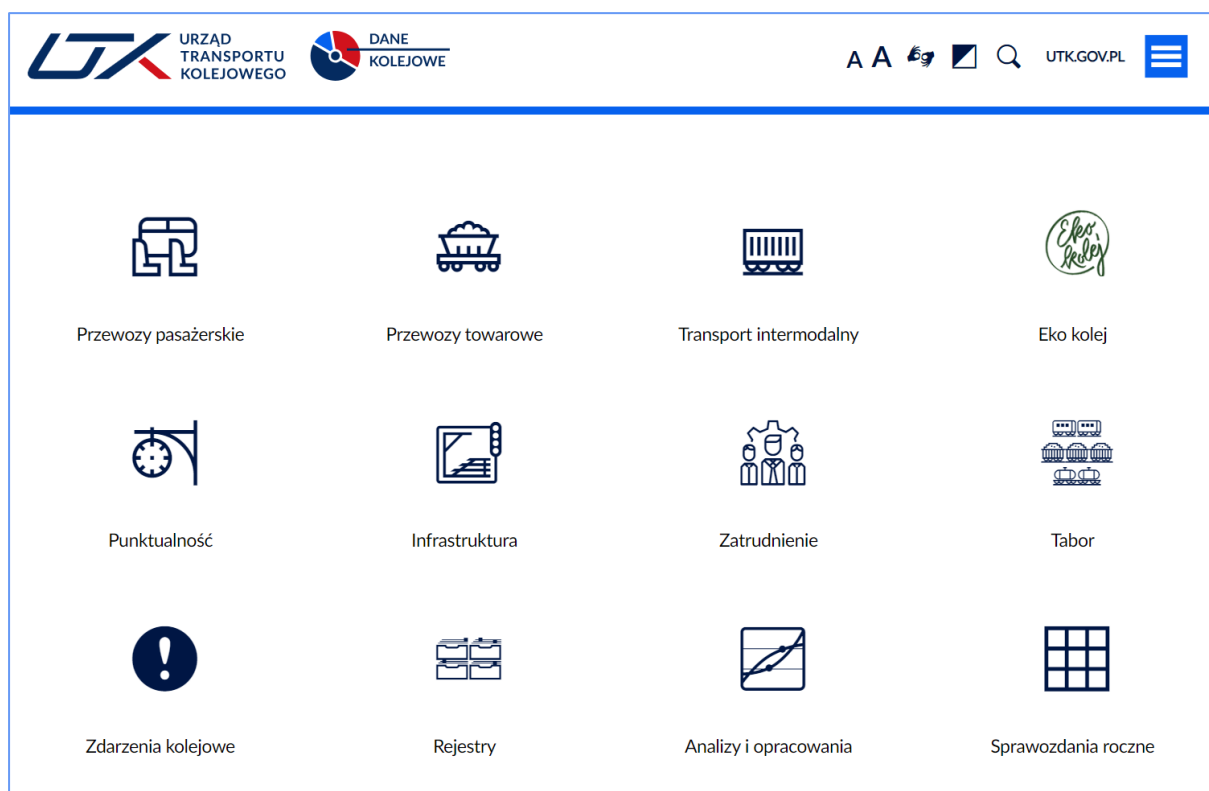


## JAK WYGLĄDA TO W INNYCH KRAJACH UE?

W większości państw UE statystyki odnośnie funkcjonowania rynku kolejowego nie są publikowane z taką szczegółowością jak w Polsce oraz rzadko publikowane są w jednym miejscu. Zaznajomienie się z funkcjonowaniem systemów kolejowych tych państw wymaga sięgania do różnych źródeł, np. statystyki publicznej, statystyk urzędów odpowiedzialnych za techniczną stronę funkcjonowania kolei, sięgania po statystyki urzędów odpowiedzialnych za funkcjonowanie rynków. W konsekwencji problemem jest nie tylko porównywanie skuteczności mechanizmów liberalizacji w poszczególnych państwach, ale również regionalnych charakterystyk transportu kolejowego, czy szerzej publicznego transportu zbiorowego.

## KORZYŚCI Z IMPLEMENTACJI WE WSPÓLNOCIE

Komisja Europejska, przedsiębiorcy i mieszkańcy zyskają narzędzie statystyczne umożliwiające porównania regionalnych i krajowych polityk rozwoju kolei. Ponadto wskazanym byłoby utworzenie unijnego repozytorium danych odnośnie przetargów na świadczenie usług PSC na rynku kolejowym. Wymiana doświadczeń pomiędzy organizatorami w całej UE przyczyni się do jeszcze lepszych usług kolejowych, a przez to do osiągnięcia celów klimatycznych.



<sup>13</sup> Zdjęcie: Urząd Transportu Kolejowego, <https://dane.utk.gov.pl/>, dostęp (25.08.2024 r.)



## HOP&GO – PARKINGI DLA URZĄDZEŃ MIKROMOBILNOŚCI

### OPIS FUNKCJONOWANIA ROZWIĄZANIA

W 2023 r. miasto Poznań przyjęło założenia i zaczęło wdrażać „Hop&Go” – system parkingów dla urządzeń mikromobilności, tj. hulajnóg elektrycznych i rowerów publicznych. Stanowiło ono odpowiedź na częste, nieprawidłowe pozostawianie hulajnóg na miejskich chodnikach. Porzucone hulajnogi utrudniały poruszanie się pieszym i stanowiły zagrożenie dla osób z niepełnosprawnościami.

Wdrożony z początkiem kwietnia 2024 r. do użytkowania system „Hop&Go” obejmuje 273 punkty. Użytkownicy współdzielonych urządzeń mikromobilności (rowerów, hulajnóg elektrycznych) poruszając się nimi w ramach obszaru objętego Strefą Płatnego Parkowania, muszą pozostawiać taki sprzęt w wyznaczonych punktach. Na podstawie porozumienia z miastem Poznań operatorzy urządzeń tak przeprogramowali swoje systemy rozliczeń, że pozostawienie hulajnogi lub roweru poza wyznaczonym miejscem uniemożliwia zakończenie wypożyczenia, przez co opłata za wypożyczenie jest nadal naliczana. Przy wyznaczaniu sieci punktów w przestrzeni dróg publicznych miasto kierowało się założeniem, aby odległość dotarcia do była nie dłuższa niż 150 m.

Docelowo korzystanie przez operatorów z miejsc „Hop&Go” będzie płatne. Władze miasta w porozumieniu z operatorami chcą wypracować wysokość stawki pozwalającej na utrzymanie i rozwój sieci parkingów. Wdrożenie 273 punktów kosztowało ok. 600 tys. zł.



<sup>14</sup> Zdjęcie: Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu, <https://zdm.poznan.pl> dostęp (25.08.2024 r.)



## JAKI PROBLEM ROZWIĄDUJE?

---

Polski ustawodawca obrał liberalny model funkcjonowania komercyjnych rozwiązań w zakresie mikromobilności, głównie rowerów publicznych i hulajnóg elektrycznych. Miasta nie mają prawnych możliwości zakazu takiej działalności czy wyboru operatorów w trybie koncesji. Równolegle, w Polsce podobnie jak w innych państwach UE, występuje problem chaotycznego pozostawiania hulajnóg elektrycznych czy rowerów publicznych. Porzucone pojazdy blokują chodniki, stwarzają zagrożenie dla osób niedowidzących i niewidomych czy utrudniają przejście z wózkiem dziecięcym lub przejazd na wózku inwalidzkim. Wprawdzie są przepisy dotyczące karania użytkowników w trybie mandatowym za parkowanie w sposób utrudniający poruszanie się pieszym, jednakże egzekucja prawa w tym trybie jest trudna.

Wprowadzenie parkingów „Hop&Go” we współpracy z operatorami hulajnóg i rowerów publicznych umożliwia uporządkowanie przestrzeni ulic oraz budowę pozytywnego wizerunku mikromobilności wśród ogółu mieszkańców.

Funkcjonowanie ogólnodostępnych, miejskich parkingów dla rowerów publicznych i hulajnóg elektrycznych ma jeszcze jeden walor – otwiera rynek mikromobilności. Każdy z operatorów może wejść na rynek i – w przyszłości – za stosowną opłatą, korzystać z istniejących parkingów. Warto zaznaczyć, że partnerami wprowadzenia punktów były również firmy świadczące usługi z zakresu mikromobilności w tym np. Bolt

## JAK WYGLĄDA TO W INNYCH KRAJACH UE?

---

Przepisy odnośnie funkcjonowania hulajnóg i rowerów publicznych w państwach członkowskich są bardzo różne. Od systemu koncesyjnego, dopuszczających wyłonienie w postępowaniu operatora i ściśle wyznaczających zasady parkowania, po parkowanie publicznych urządzeń mikromobilności na zasadach ogólnych przepisów o ruchu drogowym.

## KORZYŚCI Z IMPLEMENTACJI WE WSPÓLNOTCIE

---

Implementacja rozwiązania z Poznania w innych miastach Unii Europejskiej sprzyjać będzie kreowaniu jednolitego rynku europejskiego w zakresie mikromobilności. Otwarta infrastruktura stanowi impuls dla rozwoju konkurencji. W związku z faktem, iż większość operatorów działa w różnych państwach, umożliwiając korzystanie z usług na raz zainstalowanej aplikacji, powszechne stosowanie miejsc parkowania rowerów i hulajnóg elektrycznych sprzyjać będzie również kreowaniu odpowiedzialnych postaw wśród użytkowników, nawet gdy niektóre z miast nie zdecydują się wdrożyć rozwiązań na wzór poznańskich „Hop&Go”.

## PODSUMOWANIE

Wskazane przykłady są dowodem na to, że Polska w wybranych obszarach transportu może być wzorem do naśladowania, w tym kształtowania bardzo szeroko pojętej dobrej mobilności. Warto zauważyć, że w większości opisane dobre praktyki nie stanowią wielkich inwestycji infrastrukturalnych, nie powstały również poprzez wielomilionowe nakłady finansowe, ani nie są oparte o skomplikowane elementy implementacyjne. Wdrożenia, które przedstawiono, są po prostu wypadkową chęci, dobrej woli, wysokiego poziomu wiedzy eksperckiej osób je tworzących i prawidłowego określenia celu, któremu mają służyć.

Warto zwrócić uwagę, że wskazane rozwiązania mogą być w większości implementowane na szeroką skalę, a co za tym idzie również rozbudowywane i ulepszone. Ważne jest to, że większość z nich bazuje na systemach informatycznych pozwalających na zbieranie danych i budowanie produktu w oparciu o rzetelnie pozyskaną wiedzę. Zaznaczyć należy, że pomimo wielu pozytywnych działań w obszarze mobilności, Polska ma jeszcze wiele do zrobienia. Jednak to dzięki działaniom na wielu frontach, wspinamy się po drabinie innowacyjności, budując przyszłość opartą na nowoczesnych technologiach i rozwiązaniach<sup>15</sup>.

Niewątpliwie podkreślić należy, że dobrze zorganizowany transport jest przejrzysty, oparty o dane oraz cechujący się powtarzalnym, jednolitym standardem. Dziś możemy śmiało twierdzić, że przedstawione przykłady budują pozytywny wymiar transportu i przyczyniają się do zapewnienia wysokiej jakości usługi jaką jest mobilność. Na odczuwalny wysoki poziom zadowolenia ludności z życia wpływa bezpośrednio jakość przemieszczania się, więc lepszy i przystępny transport to bardziej zadowolone społeczeństwo.

Pozytywne aspekty rozwoju zrównoważonych form transportu i dążenie do tego, aby były one atrakcyjne dla szerokich grup społecznych, wpływa bezpośrednio na jego wykorzystanie i zmianę tzw. *modal split* w społeczeństwie. To zaś bezpośrednio przekłada się na ograniczenie emisyjności i zwiększenie dostępności usług transportowych, co zaś przekłada się już bezpośrednio na walkę z potencjalnymi kryzysami paliwowymi czy energetycznymi.

Mamy nadzieję, że ten krótki raport będzie inspiracją do działania w zakresie rozwijania zrównoważonych form transportu w UE, w tym poprzez narzędzia pochodzące bezpośrednio z naszego kraju!

---

<sup>15</sup> <https://lukasiewicz.gov.pl/europejski-ranking-innowacyjnosci/>, dostęp: 24.08.2024 r.

## SPIS TREŚCI

<b>POLSKA PREZYDENCJA – WYZWANIA I CELE .....</b>	<b>2</b>
<b>ODPORNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO A TRANSPORT.....</b>	<b>4</b>
<b>BRANŻA TRANSPORT I MOBILITY W POLSCE .....</b>	<b>5</b>
JEDNOLITY RYNEK MOBILNOŚCI WSPÓLDZIELONEJ .....	6
TRANSPORT NA ŻĄDANIE JAKO ROZWIĄZANIE PROBLEMU BIAŁYCH PLAM TRANSPORTOWYCH I WYKLUCZENIA TRANSPORTOWEGO .....	8
PKP INTERCITY – OTWARTOŚĆ SYSTEMU SPRZEDAŻY .....	11
OTWARTE DANE GZM .....	14
METROPOLITALNE SZKOŁY PROTOTYPOWANIA (PROTOTYPOWANIE MOBILNOŚCI W GZM) .....	17
SZCZEGÓŁOWE STATYSTYKI KOLEJOWE.....	19
HOP&GO – PARKINGI DLA URZĄDZEŃ MIKROMOBILNOŚCI .....	21
<b>PODSUMOWANIE .....</b>	<b>23</b>

**TOR** | ZESPÓŁ DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH

ul. Sielecka 35  
00-738 Warszawa  
[www.zdgtor.pl](http://www.zdgtor.pl)