



II polska konferencja Forum LINK

Wojciech Szymalski, 21-22 września 2009, Bydgoszcz

→ Europejskie Forum Pasażerskich Przewozów Intermodalnych, którego celami są:

- tworzenie przyjaznego otoczenia dla przewozów intermodalnych w skali Europy
- wspomaganie i tworzenie polityki intermodalności w zakresie długodystansowych przewozów pasażerskich
- organizacja współpracy w celu wdrażania rozwiązań intermodalnych i przewyciężania barier

→ Nieformalna sieć uczestników europejskiego rynku przewozowego:

- przewoźników
- administratorów infrastruktury
- zarządców transportu publicznego
- organizacji użytkowników transportu publicznego

- Jako 3-letni projekt 16 organizacji partnerskich tworzących grupę inicjatywną do kwietnia 2010
- Projekt dofinansowany przez Komisję Europejską w ramach 6. Programu Ramowego 2002-2008
- Poszukując swojego miejsca w przestrzeni instytucjonalnej rynku przewozowego

- Bazę danych dobrych praktyk w zakresie intermodalności pasażerskiej
- Wirtualną bibliotekę opracowań z dziedziny intermodalności pasażerskiej
- Rekomendacje dla polityki Komisji Europejskiej w zakresie intermodalności
- Biuletyn elektroniczny
- www.linkforum.eu

- Pięć tematycznych grup roboczych tworzących podczas wspólnych spotkań zalecenia dla polityki Komisji Europejskiej w zakresie intermodalności
- Europejskie konferencje na temat intermodalności – najbliższa odbędzie się 5-6 listopada 2009 w Bukareszcie
(zgłoszenia: patrick.hoenninger@ils-forschung.de)
- Krajowe konferencje i warsztaty w każdym z krajów uczestniczących w projekcie
- Konsultacje z uczestnikami rynku na temat proponowanych rozwiązań (--> ankieta)

→ Pięć tematów proponowanych zaleceń:

- Sesja 1 - sieci intermodalne i węzły przesiadkowe
- Sesja 2 - integracja transportu ponadlokalnego i lokalnego
- Sesja 3 - systemy informacji pasażerskiej oraz systemy biletowe
- Sesja 4 - planowanie i wdrażanie intermodalności
- Miasto w ruchu - warunki zewnętrzne intermodalności



II polska konferencja Forum LINK – sesja 1

Wojciech Szymalski, 21-22 września 2009, Bydgoszcz

→ Dwie rekomendacje:

- 1.1 – Standardy jakości dla węzłów przesiadkowych
- 1.2 – Nowy model biznesowy dla administrowania węzłem przesiadkowym

→ Standardy:

- Wypracowanie wspólnych ogólnoeuropejskich standardów wyposażenia stacji. Powinny to być wytyczne lub zasady budowania nowych i adaptacji istniejących węzłów przesiadkowych. Zalecenie dotyczy wszystkich uczestników rynku zaangażowanych w zarządzanie węzłami. Standardy te powinny zostać w przyszłości zintegrowane z istniejącymi standardami budowlanymi CEN/TC 320 (Europejskiego Komitetu Standaryzacyjnego)

→ Najważniejsze kryteria oceny węzła przesiadkowego przez pasażera:

- Bezpieczeństwo
- Czystość
- Komfort

→ Jak zrealizować to zalecenie:

- Powołać grupę roboczą złożoną z ekspertów i reprezentantów operatorów węzłów przesiadkowych z całej Europy
- Powołać grupę doradczą złożoną z “przyszłych użytkowników” standardów węzłów przesiadkowych, w tym zarządców transportu publicznego, związki transportowe itp.

→ Opinia uczestników rynku (II konsultacja Forum LINK):

- 54% ankietowanych akceptowało tę rekomendację
- 31% silnie popierało tę rekomendację

Overview	Feasibility	Costs	Impact	Time	Other factor:
	medium to difficult	Low, less than 500K€ for development of standards	Crucial	less then 5 years	

→ Nowy model biznesowy:

- Wypracowanie nowego modelu efektywnego zarządzania węzłem przesiadkowym. Model powinien zawierać profil i kompetencje Menadżera Węzła, jego zadania oraz możliwe kalkulacje finansowe. Należy wziąć pod uwagę wymagania prawne. Ich wdrożenie powinno być zadaniem pojedynczych uczestników rynku w każdym kraju. Komisja Europejska mogłaby powołać grupę zadaniową w celu stworzenia struktury odpowiedzialnej za wdrożenie zalecenia.

→ Menadżer Węzła:

- Nie powinien być powiązany z żadnym innym uczestnikiem rynku przewozowego
- Powinien być zainteresowany jak najlepszą jakością usług świadczonych w węźle jako integralnej całości

→ Główne zadania Menadżera Węzła:

- Monitorowanie i zapewnianie jakości usług w węźle (wraz z np. harmonizacją rozkładów jazdy, znaków informacyjnych)
- Zapewnienie jakości przestrzeni publicznych w węźle
- Planowanie rozwoju węzła
- Zarządzanie powierzchnią wynajmowaną w węźle (sklepy, usługi)
- Marketing węzła przesiadkowego
- “Zamykanie obiegu” powmiędzy różnymi zainteresowanymi funkcjonowaniem węzła

→ Jak wdrożyć to zalecenie:

- Opracować projekty nowych modeli biznesowych dla węzłów przesiadkowych
- Przetestować kilka z tych modeli w praktyce
- Ostatecznie ocenić, wybrać i opracować najlepsze modele biznesowe

- Zalecenie nie było oceniane w konsultacjach:
- Własna ocena ekspertów LINK:

Overview	<i>Feasibility</i>	<i>Costs</i>	<i>Impact</i>	<i>Time</i>	<i>Other factor: XY</i>
	easy	low	crucial	max. 4 years	-

- Szacowane koszty: 200 tys. - 500 tys. EUR



II polska konferencja Forum LINK – sesja 2

Wojciech Szymalski, 21-22 września 2009, Bydgoszcz

→ Cztery rekomendacje:

- 2.1 – Instrument oceny miasta i certyfikacji w zakresie intermodalności w podróżach długodystansowych
- 2.2 - Karta CityFlex
- 2.3 – Innowacyjne lokalne usługi taksówkowe
- 2.4 – Zintegrowana platforma współpracy i informacji w celu zarządzania imprezami masowymi

→ Instrument oceny miasta:

- Stworzenie metodyki oceny, która pomogłaby lokalnym uczestnikom rynku ocenić sytuację w zakresie intermodalności długodystansowej w danym mieście. Ocena prowadziłaby od listy konkretnych potrzebnych usprawnień. Rezultaty powinny być przekazane szerszej publiczności za pomocą znaku jakości. Schemat postępowania mógłby być podstawą do wymiany wiedzy między miastami oraz promowania dobrych praktyk.

→ Metodyka Oceny Miasta (CAT) w zakresie:

- Informacji dla pasażerów
- Jakości i dostępności infrastruktury
- Obsługi płatności (w integracji taryf)
- Integracji węzła przesiadkowego (bliskość poszczególnych przystanków)

- CAT pozwalałyby na nadawanie certyfikatu (nagrody) w celu:
- Zachęcenia miast do poprawy sytuacji
 - Łatwego informowania podróżnych o jakości węzła

→ Ocena w konsultacjach:

- 87% ankietowanych poparło lub silnie poparło to zalecenie

Overview	<i>Feasibility</i>	<i>Costs</i>	<i>Impact</i>	<i>Time</i>	<i>Other factor: XY</i>
	medium	medium	low	3 years	

→ Karta CityFlex:

- Karta CityFlex jest wspólnym pomysłem na zapewnienie usług w ramach wspólnego biletu dla całej palety lokalnych usług transportowych specjalnie dostosowanym dla podróżnych długodystansowych. Podróżny mógłby kupić ją jako bilet na lokalne środki transportu tylko na jedną podróż z miejsca przyjazdu lub na kilka podróży w czasie pobytu w mieście. Innym rozwiązaniem byłoby opcjonalne dodanie karty CityFlex do biletu na podróż długodystansową.

→ Karta ma zapewniać:

- Dostęp podróżnemu długodystansowemu do lokalnego systemu transportowego
- Minimalne wspólne standardy dostępu do tego lokalnego systemu transportowego (minimalna zakres usług dostępnych na miejscu)
- Kupno jako osobna karta lub jako dodatek do biletu na podróży długodystansową

→ Ocena w konsultacjach:

- 88% ankietowanych poparło ten pomysł, z czego 46% silnie poparło

Overview	<i>Feasibility</i>	<i>Costs</i>	<i>Impact</i>	<i>Time</i>	<i>Other factors</i>
	difficult	high	crucial	3 years	

→ Innowacyjne usługi taksówkowe:

- Rozwój innowacyjnych usług taksówkowych w celu zmobilizowania niewykorzystywanych zasobów taksówek i kierowców do wykonywania nowych elastycznych i na żądanie, godnych zaufania, dostępnych i osiągalnych cenowo usług z niskimi barierami dostępu dla turystów i dobrze zintegrowanych z transportem publicznym, w szczególności węzłami przesiadkowymi w podróżach długodystansowych.

→ Innowacyjne usługi taksówkowe i ich główne zalety:

- Łatwość dostępu na stacji docelowej (bez rozkładu jazdy, bez zamawiania)
- Niski poziom wymagań od pasażera (brak konieczności studiowania rozkładów jazdy, kupowania biletu, studiowania mapy itp.)
- Elastyczna odpowiedź na potrzeby pasażera – podróż od drzwi do drzwi, pomoc kierowcy, bezpieczeństwo zapewnione przez kierowcę

- Innowacyjne usługi taksówkowe, czyli” taksówka wspólna”
- Ustalenie minimalnych standardów dla tego typu usług w każdym mieście, np. stosowanie “voucherów”, taksówskarż jako “ambasador miasta”, taksówki ekologiczne itp.

- Zintegrowana platforma dla imprez masowych:
- Stworzenie centrum mobilności dla imprezy masowej, złożonego z platformy koordynacji pomiędzy zarządzającymi, w idealnym przypadku z włączeniem także uczestników wydarzenia, oraz z platformą informacyjną dla gości przybyłych na wydarzenie z odległych miejsc. System informatyczne powinny wspomagać tę platformę tak, aby zapewnić radę i informację przybywającym, najlepiej aktualizowaną w ciągu całej ich podróży. Rozwój specjalnych usług przewozowych dla odwiedzających imprezę masową.

Integracja transportu ponadlokalnego i lokalnego

- Zalecenie nie było oceniane w konsultacjach
- Ocena własna ekspertów LINK:

Overview	<i>Feasibility</i>	<i>Costs</i>	<i>Impact</i>	<i>Time</i>	<i>Other factor</i>
	medium	medium	high	2 years before the event	-



II polska konferencja Forum LINK – sesja 3

Wojciech Szymalski, 21-22 września 2009, Bydgoszcz

Cztery zalecenia:

- 3.1 - Biała Księga w zakresie informacji o podróżach od drzwi do drzwi w Europie
- 3.2 - Dyrektywa wymagająca od przewoźników udostępniania informacji o przewozach regionalnym, krajowym i europejskim usługodawcom w zakresie planowania podróży
- 3.3 – Zapewnienie możliwości udostępnienia usługodawcom informacji o podróżach znormalizowanych informacji o taryfie i rozkładzie jazdy
- 3.4 – Standard taryfy na podróże dystansowe zapewniający kompatybilność z lokalnymi systemami taryfowymi

→ Zintegrowana platforma dla imprez masowych ma zapewnić:

- Ofertę transportu publicznego na całą podróż
- Porównanie różnych opcji podróży intermodalnej do miejsca przeznaczenia (w tym cen i czasu podróży)
- Informację spersonalizowaną (na podstawie kodu pocztowego)
- Umożliwić kupno całego pakietu usług transportowych na podróż od drzwi do drzwi
- Umożliwić stworzenie indywidualnego planu podróży w systemie pre-rezerwacji
- Ofertować możliwości innych podróży po mieście związanym z imprezą (zachęta do zwiedzania miasta)

→ Biała Księga:

- Stworzenie wspólnej europejskiej wizji i planu wdrożeniowego poprzez białą księgę na rzecz europejskich usług w zakresie informacji o pasażerskich podróżach intermodalnych (albo część szerszej tematycznie białej księgi) wspierającą zasadę łańcuchów mobilności w przypadkach gdy transportu intermodalny posiada potencjał, aby być efektywną alternatywą do podróży jednym środkiem transportu: samolotem lub samochodem. Biała księga służyłaby jako dokument strategiczny wskazujący standardy oraz kierunek polityki i legislacji Unii Europejskiej, a także zapewniający wskazówki dla wszystkich krajów i regionów chcących się zaangażować w takie usługi na poziomie europejskim.

→ Biała Księga – co ma przedstawiać?:

- Wizję w zakresie wspólnej informacji o podróżach
- Docelowy projekt systemu zbierania i dostarczania informacji
- Propozycję umowy pomiędzy instytucjami
- Opis europejskiej aplikacji do planowania podróży
- Minimalne wymagania dla współpracujących systemów informacyjnych
- Opisywać wymagania dla planowania podróży “przed podróżą” oraz “w trakcie podróży”, szczególnie w zakresie informacji w czasie rzeczywistym
- i inne...

→ Ocena w konsultacjach:

- 90% ekspertów zgodziło się z tą rekomendacją

Overview	<i>Feasibility</i>	<i>Costs</i>	<i>Impact</i>	<i>Time</i>	<i>Other factors</i>
	low-medium	medium	medium-crucial	6-10 years	-

→ Dyrektywa o informacji dla pasażerów:

- Dostarczenie minimalnej treści oraz jakości informacji dotyczącej podróży do scentralizowanego lokalnego/regionalnego/krajowego/europejskiego systemu informacji podróżnej powinno być obowiązkowe dla przewoźników i zarządców transportu. To ma kluczowe znaczenie dla podjęcia współpracy na rzecz zapewnienia informacji o długodystansowych podróżach intermodalnych w wielu krajach.

→ Ocena w konsultacjach:

- 53% - silne przyzwolenie
- 37% - przyzwolenie

Overview	Feasibility	Costs	Impact	Time	Other factor:
	low- medium	medium	crucial	5-10 years	

→ Przekazywanie informacji usługodawcom informacji pasażerskiej:

- Jest to rozwinięcie zalecenia o Dyrektywie.
Podstawowe informacja o taryfie oraz rozkładzie jazdy (o podanym standardzie) powinny być obowiązkowo dostarczane przez przewoźników usługodawcom w zakresie informacji dla pasażerów. To pozwoli zapewnić lepszy wybór i efektywność planowania i zakupu biletu ponieważ taka informacja nie jest obecnie dostępna w podróżach długodystansowych i jest to główna bariera przy ich planowaniu.

→ Standard taryfy w podróży długodystansowej (TAP-TSI):

- Ani papier, ani rozwiązania bezbiletowe w podróżach długodystansowych nie będą miały zastosowania w sieciach, gdzie kontrola została w dużej mierze zautomatyzowana za pomocą systemów bezdotykowych. Jeśli bilet w podróży długodystansowej byłby w formacie zgodnym z tego typu systemami bezdotykowymi to można by było pomyśleć o internetowym zakupie biletów. Dlatego powinien powstać standard elektroczytnych biletów kodowanych na kartach, który mógłby być czytany w lokalnych systemach kontroli biletów. Powinno to być uczynione poprzez TAP TSI

→ Standard taryfy w podróży długodystansowej (TAP-TSI):

- TAP TSI to europejska specyfikacji interoperacyjności na kolei w zakresie aplikacji telematycznych służących obsłudze pasażerów, wskazana w dyrektywie 2001/16 na temat interoperacyjności.
- W tej specyfikacji nie ma obecnie wymienionego modelu inteoperacyjności opartego na bilecie elektronicznym, który jest już powszechny w lokalnych systemach taryfowych, co utrudnia integrację podróży lokalnych i ponadlokalnych



II polska konferencja Forum LINK – sesja 4

Wojciech Szymalski, 21-22 września 2009, Bydgoszcz

→ Cztery rekomendacje:

- 4.1 – Edukacja w zakresie intermodalności
- 4.2 – Ramowa metodologia oceny finansowej wpływu intermodalności na wyniki biznesplanu
- 4.3 – Warunki dla inwestycji oparte na długoterminowych umowa o podziale zysków
- 4.4 - “Vasco da Gama” propozycja finansowego programu unijnego w zakresie intermodalności pasażerskiej

→ Edukacja w zakresie intermodalności:

- Wprowadzenie intermodalności pasażerskiej i procesów współpracy jako tematów do profesjonalnych kursów dla praktyków oraz do programów studiów transportowych.

→ Edukacja w zakresie intermodalności:

- Wprowadzenie intermodalności pasażerskiej i procesów współpracy jako tematów do profesjonalnych kursów dla praktyków oraz do programów studiów transportowych.
- Możliwy program nowych studiów: “Zarządzanie transportem publicznym”
- Możliwe nowe specjalności: “Menadżer mobilności”, “Menadżer transportu publicznego”

→ Ocena w konsultacjach

- 89% popiera to zalecenie

Overview	<i>Feasibility</i>	<i>Costs</i>	<i>Impact</i>	<i>Time</i>	<i>Other factor:</i>
	Easy-medium	low-medium	Crucial	less than 5 years	Impact in mid- to long-run

→ Metodologia dla biznesplanów:

- Stworzyć i zatwierdzić odpowiednią ramową metodologię dla obliczeń i ocen finansowych oddziaływań w biznesplanach w zakresie intermodalności pasażerskiej.
- Możliwe oddziaływania:

Wzrost cen gruntów/mieszkań wokół nowego/lepszego węzła transportowego

Zwiększenie przepustowości infrastruktury

→ Metodologia dla biznesplanów:

- Metodologia powinna być przedmiotem projektów realizowanych w 7. Programie Ramowym UE
- Po jej opracowaniu powinien być wydany “Assessment manual” - podręczni oceny

→ Ocena w konsultacjach:

- 79% ankietowanych poparło to zalecenie

Overview	<i>Feasibility</i>	<i>Costs</i>	<i>Impact</i>	<i>Time</i>	<i>Other factor:</i>
	medium-difficult	medium	?	<5 years	None

→ Umowy o podziale zysków

- Aby stworzyć warunki konieczne dla inwestycji intermodalnej w formule partnerstwa publiczno prywatnego, w której zwycięzcy i przegrani będą się zmieniać w trakcie życia i rozwoju przedsięwzięcia potrzebna jest umowa o elastycznym podziale kosztów. Pozwoli ona zredukować ryzyko dla partnerów i pozwoli zwiększyć tempo podpisywania umów o partnerstwie oraz wdrażanie projektu
- Należy wypracować projekt standardowej umowy tego typu na szczeblu Unii Europejskiej

- Zalecenia nie oceniano w konsultacjach.
- Ocena własna ekspertów LINK:

Overview	<i>Feasibility</i>	<i>Costs</i>	<i>Impact</i>	<i>Time</i>	<i>Other factor:</i>
	high	low	medium	3 years	<i>Assumes recommendation 4.2 has proceeded.</i>

→ “Vasco da Gama”

- Należy wprowadzić w ramach nadchodzącej trzeciej edycji programu Marco Polo nowego programu pomocy dla projektów o wartości dodanej na poziomie europejskim w zakresie poprawy intermodalności i integracji rozwiązań dla międzynarodowych pasażerskich podróży długodystansowych

→ “Vasco da Gama”

- Należy wprowadzić w ramach nadchodzącej trzeciej edycji programu Marco Polo nowego programu pomocy dla projektów o wartości dodanej na poziomie europejskim w zakresie poprawy intermodalności i integracji rozwiązań dla międzynarodowych pasażerskich podróży długodystansowych

- “Vasco da Gama” powinno wspierać projekty:
- Połączeń dłuższych niż 100 km o międzynarodowym znaczeniu
 - Projekty miejskie i regionalne o dużym znaczeniu dla podróży długodystansowych, np. dojazdy do lotnisk, promy, infrastruktura o znaczeniu międzynarodowym.
 - Projekty głównie demonstracyjne
 - Wdrożenie najwcześniej w 2014 roku

- Zalecenia nie oceniano w konsultacjach
- Ocena własna ekspertów LINK:

Overview	Feasibility	Costs	Impact	Time for phasing in	Other factors
	high	medium-high	crucial	2-5 years	Subsidiarity no barrier if cross-border or transnational projects and clear European added value State aid funding regulations to be analysed in detail



II polska konferencja Forum LINK – pokaz filmu

Wojciech Szymalski, 21-22 września 2009, Bydgoszcz

→ Pięć tematów proponowanych zaleceń:

- Sesja 1 - sieci intermodalne i węzły przesiadkowe
- Sesja 2 - integracja transportu ponadlokalnego i lokalnego
- Sesja 3 - systemy informacji pasażerskiej oraz systemy biletowe
- Sesja 4 - planowanie i wdrażanie intermodalności
- Miasto w ruchu - warunki zewnętrzne intermodalności



II polska konferencja Forum LINK – sesja 1

Wojciech Szymalski, 21-22 września 2009, Bydgoszcz