



В много европейски градове общественият транспорт е основен, особено в градовете от Източна и Югоизточна Европа и по-малките градове от нови държави-членки. Те предоставят минимална социална услуга и не са привлекателен или устойчив избор на транспорт. Съществуват обаче ефективни и евтини мерки, които, ако бъдат комбинирани и пригодени за да отговарят на даден район, могат да бъдат въведени за спасяване на местните системи за обществен транспорт.

Описание на проблема

Качествено ориентираните, атрактивни и приобщаващи услуги на обществения транспорт са от съществено значение и предлагат транспортни алтернативи на автомобила. В няколко европейски държави общественият транспорт е добре финансиран и има атрактивен баланс между всички видове транспорт. Европа също така включва много градове, които предоставят само минимални социални услуги, които не са атрактивен или устойчив избор на транспорт. Тези градове обикновено страдат от липса на финансова подкрепа или политическа мотивация. В допълнение, както



„Фигура 1: Истински „масов транзит“ вместо атрактивен обществен транспорт. Автогара Ilidza, Сараево (БиХ).“

компетентния орган, така и операторът имат ниско качество на услугите и стандартни очаквания за автопарка. В резултат на това престижът, привлекателността и използването на обществения транспорт стават много ниски.

Като цяло плановете за мобилност препоръчват използването на обществен транспорт, колоездене и ходенето пеша като здравословни и устойчиви алтернативи. Общественият транспорт в градовете с лош обществен транспорт изисква търпение на потребителя, познания на местно ниво и наличие на време за пътуването им, тъй като връзките не са надеждни. Без мотивация или достатъчно финансиране за развитие, общественият транспорт не е реална алтернатива за голяма част от населението. Лошата система за обществен транспорт държи тези, които разчитат на нея и нямат алтернативни средства за пътуване, като заложници. Обществеността се отказва от услуги с ниско качество възможно най-скоро в полза на по-привлекателни алтернативи и в повечето случаи използва кола. Въздействието е по-малко билети, които намаляват приходите на компанията, ниско качество на услугите, намаляващ брой пътници, увеличени задръствания, лошо качество на въздуха и стрес за транспорт за всички потребители.

При тези обстоятелства е трудно автомобилът да се маркира като просто „символ на статус“, тъй като използването на автомобили ясно се използва за избягване на нискокачествените, ненадеждни, редки и непривлекателни опции за транспорт. Много потребители не могат да се справят с избора на маршрут за пътуване поради тези проблеми, които са съставени от лоши връзки. Именно поради тези причини градският транспорт е по-нисш от личен автомобил.

Тази ситуация и нейното въздействие върху уязвимите потребители противоречи на принципите на ПУГМ и ще ограничи способността на градовете или регионите да постигнат цели за устойчива градска мобилност. Нарастващият модален дял на автомобилите и свиващите се услуги на обществения транспорт изострят проблема в дългосрочен план, причиняват задръствания, намаляват качеството на въздуха, създават разширено използване на обществените пространства ориентирано към автомобили, създават неудобство за всички потребители на транспорт и насърчават лицата, вземащи решения, да правят политики и структури ориентирани към автомобилата.

В много случаи властите посочват липсата на подходящо финансиране като причина, поради която общественият транспорт се представя слабо. Това просто обяснение обаче освобождава отговорните лица да вземат решения за подобряване на нивото на услугите или за намиране на други начини за подобрене. Скъпите мерки и решения като строителна, обществена поръчка и оперативна намеса не винаги са единственият път напред. Градовете трябва също да обмислят използването на други евтини и ефективни спасителни мерки. Тези спасителни мерки могат да бъдат адаптирани към всички системи за обществен транспорт.



Фигура 2: Практическо визуално решение: временните промени са маркирани с жълто в разписанието на трамваите на Бърно (CZ)



Фигура 3: Трамвай Oradea (RO), който чака в задръстванията, причинени от автомобили



Фигура 4: Тролейбусът в Будапеща (HU) заседна в задръстванията

Добра / лоша практика и как работи

Възможно е градовете и операторите на обществен транспорт да обмислят мерки или иновации, които биха могли да бъдат използвани за съживяване или спасяване на обществения транспорт и увеличаване на използването му. Този иновационен доклад представя общи проблеми и предлага възможни решения за градове и оператори в две категории: инфраструктура („хардуер“) и меки мерки („софтуер“). Заслугата на всеки пример е класирана използвайки следната цифрова система:

- Ниво -1 показва лош пример,
- Ниво 0 показва неутрален пример и

- Ниво +1 показва пример за добра практика.“

Хардуер - инфраструктура

Лошите стандартни превозни средства, инфраструктура, коловози, проводници, платформи, кръстовища, светофари и други подобни ще доведат до по-ниска масова скорост, опасна и лоша циркулация, лош комфорт и ненадеждна услуга. Модернизацията на хардуера има тенденция да генерира по-добри експлоатационни условия и по-добри нива на обслужване на пътниците за оператор.

Оперативна инфраструктура и среда

Условията на улицата са основни елементи на обществения транспорт. Както физическият вид, така и условията на движение на околната среда за мобилност са важни за възприемането на обществения транспорт.

Ниво -1: В много градове, където градският транспорт има лоша репутация или ограничена финансова подкрепа, стандартите за инфраструктура на обществения транспорт са ниски и липсва приоритет на обществения транспорт.



Фигура 5: Тролейбусни проводници и превключватели в лошо състояние в Русе (BG), причинявайки много ниската търговска скорост на превозните средства, получавайки електрически транспорт в неизгодна ситуация

Качествената инфраструктура е важна, когато функционалността на мобилността е жизненоважна за търговските дейности. Средите с

лоша качествена мобилност не са привлекателни локации за провеждане на търговски дейности.



Фигура 6: Декласификация на зоните за мобилност: метро-станция в Будапеща с магазини с ниско качество и текстове за техните цени



Фигура 7: Автогара Варна (BG), показваща смес от функции. Магазините за билети на различни доставчици на услуги са разпръснати сред магазините за дрехи и GSM

Ниво 0: Подобренията на релсите и други инфраструктурни елементи могат да повишат качеството и скоростта на услугите, дори ако подобренията са ниско технологични намеси.



Фигура 8: По-малко скъпи, класически обновени трамвайни коповози в Будапеща (HU) на по-ниска честота, вторична трамвайна линия (51)

Ниво +1: Когато по-висококачествените подобрения осигуряват подобрена инфраструктура, важно е да се даде приоритет на превозните средства на обществения транспорт, за да се осъществи способността им да постигнат ползи от времето за пътуване, за да се конкурират с използването на автомобили.

Превозни средства / автопарк

„Обновяването на автопарка често се субсидира, но не на необходимите инвестиционни нива. В резултат на това се купуват автобуси, трамваи или тролейбуси втора употреба. Работата им често е проблематична поради липса на качествена култура на работа. Закупуването на превозни средства с лошо качество и / или преустановени серии от превозни средства често води до частично използване или оттегляне от тях в експлоатация в кратки срокове. В някои случаи, цялостните тролейбусни или трамвайни системи са затворени поради инфраструктурни проблеми (затворени тролейбусни системи: напр. Велико Търново (BG) 2009; Добрич (BG) 2014; Перник (BG) 2015; блокирани трамвайни системи: напр. Brasov (RO) 2006; Констанца (RO) 2008; Reșița (RO) 2011).“

Ето защо е важно при закупуването на превозни средства втора употреба да се вземат предвид следните параметри:

- Възраст и техническо състояние на превозните средства: какви са били причините оригиналният (ите) оператор (и) да оттегли тези превозни средства от експлоатацията?
- Какъв е остатъчният експлоатационен живот на употребяваните превозни средства и дали те могат да ги използват дългосрочно?
- Размер на автопарка: възможно ли е да се снабди с голямо количество, което да гарантира експлоатацията, или са налични само малки (прекъснати) серии, които могат да доведат до частична структура на работа?
- Трансформация на превозните средства за отразяване на корпоративната идентичност: какво е необходимо да се модернизира в тези превозни средства, за да отразява корпоративната идентичност на новите оператори? Вътрешното и външно брендиране на превозните средства, например промяна на цвета на превозните средства, вътрешна подредба на седалките и тяхното обновяване, използване на единични или няколко врати и др.



Фигура 9: Безплатен автомобил с висококачествено подобрение на пистите в центъра на град Тимишоара (RO)



„Фигура 10: Споделен коридор за обществен транспорт за трамваи, тролейбуси и автобуси, с приоритет на обществения транспорт на кръстовищата (Szeged, HU)“



Фигура 11: Трамвайни коповози, покрити с трева в Oradea (RO), с берлински трамвай втора ръка като подобрение на качеството

Ниво -1: Когато се доставят малки (преустановени) серии превозни средства, надежден експлоатационен живот не се гарантира нито от техническа гледна точка, нито от гледна точка на доставката на резервни части. Използването на превозни средства втора ръка обикновено подчертава, че общественият транспорт има нисък статут и това възприятие и култура са от решаващо значение. В много случаи също не се използва корпоративна идентичност, което допринася за лошото вътрешно и външно възприемане на обществеността на превозните средства.



Фигура 12: Бракувани сравнително модерни тролейбуси бивш Базел Neoplan Kierе N 6020 в Русе (BG) поради сериозни технически проблеми.

Ниво 0: Експлоатацията на парка се представя по-добре, когато цял парк се снабдява от източник втора употреба, тъй като инструментите и частите за поддръжка се набавят по-лесно. Отсъствието на корпоративна идентичност за схемата на новия оператор обаче ще създаде лош имидж.

В градовете с ограничени ресурси за обществен транспорт ежедневната експлоатация може да бъде борба за поддържане на превозните средства в услугата да превозват пътници. При тези условия схемите за корпоративна идентичност са луксозна незадължителна екстра, която градът не може да си позволи.



Figure 13: Ex SBG Freiburg im Breisgau (DE) bus in Varna (BG) but due to the mass production of this Mercedes-Benz O405G, further operation can be guaranteed on a longer term. After many years at the new operator, the original owner's corporate identity is still on the bus.



Фигура 14: Доизживяване в действие: Втора ръка тролей в Сараево –Босна, оригинално поддържани от Солинген.



Фигура 16: Трамвай втора употреба от Франкфурт (DE) в Катовице (PL) с фирмените цветове на силезийските трамваи, без обновяване

Ниво +1: Най-успешните схеми за закупуване на превозни средства втора употреба включват корпоративната идентичност на новия оператор, отвън и отвътре. Автобус или тролейбус на възраст от 8 до 12 години трябва да бъде обновен и снабден с образа на новия оператор, а наличието на резервни части гарантира експлоатационна жизнеспособност.

Трамваите имат много по-дълъг експлоатационен живот от автобусите. При закупуването на трамвайни коли втора употреба трябва да се вземе предвид достъпността на превозните средства. Процесът на подбор също трябва да отчита наличието или потенциала за преоборудване на секции с нисък под.



Фигура 17: Трамвай втора употреба от Франкфурт (DE) в Катовице (PL) с фирмените цветове на силезийските трамвайни пътеки, след цялостно обновяване и вграден нисък среден участък.



Фигура 15: Бившият автобус VanHool от Утрехт (NL) от VanHool, управляван като превозно средство втора употреба в Будапеща. Снабден с климатик и трансформиран в корпоративната идентичност на Будапеща (ВКК), прави по-добра интеграция към флота и подобрява привлекателността.

Интерiors

От гледна точка на пътниците, интериорът е най-важният аспект на превозните средства. Докато външният вид е важен, интериорът е мястото, където потребителят изпитва автомобила. По-чистият и модернизираният интериор предлага комфорт на клиентите и увеличават доверието на потребителите в превозните средства и услугата.

Ниво -1: Автомобилите на лошо финансирани транспортни паркове не са привлекателни поради липса на ъпгрейд и липса на редовно почистване на повърхността и седалките.



Фигура 18: Тролейбус в Сараево (БиХ) от 1984 г., бивш Солинген (DE). Интериорът е мръсен и далеч не е привлекателен



Фигура 20: Използване на символите на местния обществен транспорт в платната за седалки в новозакупения трамвай на Катовице (PL)

Ниво 0: В няколко града транспортните компании и власти се опитват да поддържат автомобилите чисти, както отвън, така и отвътре. Следователно дори по-старите превозни средства могат да бъдат привлекателни и удобни за използване.



Фигура 19: Почти 40 годишен Татра трамвай в Берлин (DE) 20 години след модернизацията. Интериорът е доста чист и показва резултати от ежедневната поддръжка.

Ниво +1: В сравнение с разходите за закупуване на нови или втора ръка превозни средства, подобряването на качеството на интериора е евтина инвестиция. Важно е да използвате най-удобните решения и да включите функции за идентичност на марката по отношение на избора на цветове и материали.

Меки елементи (софтуер)

Меките елементи са неразделна част от системата за обществен транспорт. Те осигуряват удобна за потребителя и ориентирана към клиента мобилност и информация. Меките елементи обикновено не са скъпи (в сравнение с пълния бюджет за обществен транспорт), но трябва да имат корпоративна марка и атрактивен външен вид.

В много градове информационните услуги за обществения транспорт не съществуват. Аргументът често е, че градският транспорт е за местни хора и те знаят наизуст мрежата и разписанията. Следователно, операторите на обществения транспорт и органите често не са заинтересовани от предоставянето или подобряването на информация. Статичните елементи (например разписания, мрежови карти) и / или динамични елементи (напр. Информационна система за пътници в реално време, информация относно прекачване) могат да липсват или да показват остаряла или безполезна информация. Това може да има неблагоприятно въздействие върху използването на обществения транспорт, тъй като допринася за проблема със съществуващите потребители да напуснат системата при първа възможност.

Мрежови карти

Мрежовите карти съобщават за стабилността на системата, като показват маршрутите и връзките на потребителите. Както статичните, така и динамичните решения са добре дошли в спирките, вътре в превозните средства и на всички дигитални платформи.

Ниво -1: Някои градове не предоставят широкодостъпни карти на обществения транспорт. Когато случаят е такъв, местните хора пътуват според техните навици и посетителите трябва да питат другите за услугите.

Ниво 0: Когато няколко доставчици на услуги са отговорни за различни маршрути и те не са показани заедно в обща карта, градът представя фрагментация на услугата за обществен транспорт. В някои случаи маршрутите са посочени без спирки или всеки маршрут се показва с един и същи цвят (или линия на линия).



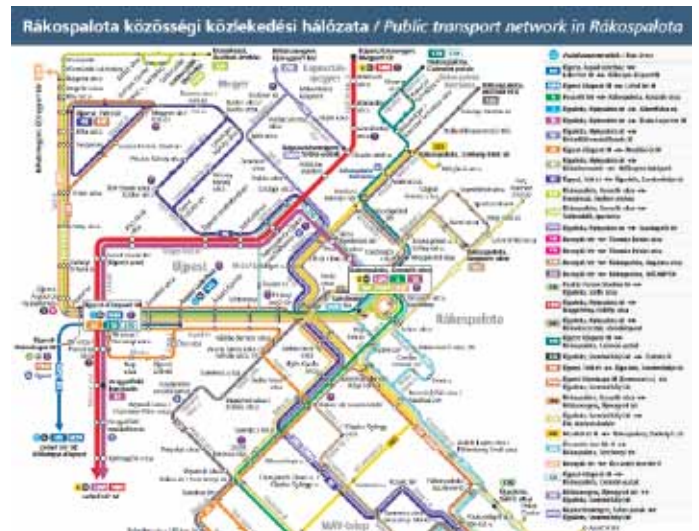
Фигура 21: Карта на ниско ниво в Székesfehérvár (HU), показваща само линиите без спирки и без ясна изолация на различни линии. Той дава само преглед, а не правилна структура на линиите.

Ниво +1: Когато градовете и функционалните градски зони имат интегрирани транспортни решения, те предоставят много точни карти, които показват железопътни услуги (например метро, S-Bahn, трамваи, железопътни линии) и / или всички услуги на всички доставчици. автор



Фигура 22: Град, базиран на железопътния транспорт, и мобилна мрежа, обхванала FUA, на покрива на S-Bahn в Мюнхен

Много органи на властта или оператори могат също така да изготвят специфични карти за подзона на транспортни услуги и те могат също така да изготвят специфична за потребителя карта за специални нужди, като карта за достъпност например.



Фигура 23: Мрежа за обществен транспорт на област в Будапеща (HU)¹

Разписанията

Информацията за тръгване и време за пътуване е един от най-чувствителните елементи в опита на пътуване.

¹<https://bkk.hu/apps/docs/terkep/rakospalota.pdf>

Ниво -1: Много оператори на обществен транспорт не предоставят полезна информация за времето на отпътуване на място, информация за маршрута или честотите на обслужване. При липса на тази информация потребителите ще напуснат.

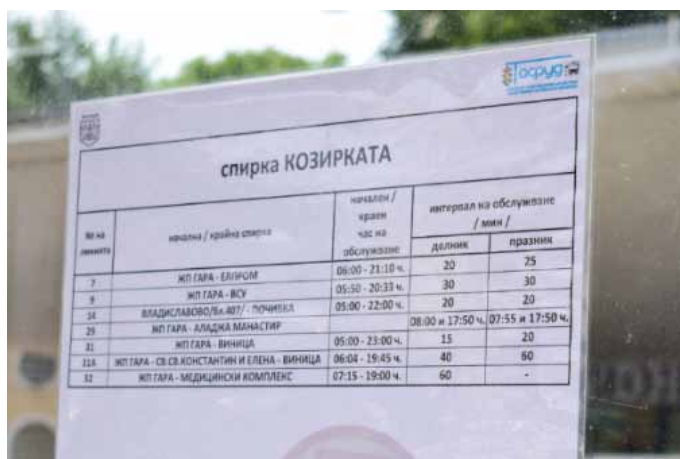


Фигура 24: На тази трамвайна спирка в Букурещ (RO) са представени само двете линии (7, 47), не са показани разписания и честоти.

Ниво 0: Не е необичайно времето за заминаване да е единствената налична информация. В този случай прогнозата на времето за пътуване до дадена спирка се оставя на потребителя. Това не е удобно за потребителя или е практично, тъй като времената на пътуване могат да варират много в зависимост от условията на движение. В допълнение, някои услуги доставят само интервали, а не точните часове на заминаване, а за потребителя това прави времето за изчакване непредсказуемо.



Фигура 25: Разписание на местните автобуси в Székesfehérvár (HU), показващо само часовете на тръгване от терминала и потребителят трябва да добави определени минути, за да получи времето за пристигане до дадената спирка.



Фигура 26: Честотите (също високи 20, 30, 40, 60 минути), вместо точните часове на отпътуване във варненска (BG) автобусна спирка. Потребителите не могат да определят часовете на заминаване.

² <https://bkk.hu/apps/menetrend/pdf/2005/20180616/11.pdf>



Фигура 29.: Лесна за използване визуално пълна структура на разписания на хартия на автобусна спирка в Маастрихт (NL)

формация за пътниците във и извън превозното средство и в съоръжения / места за мобилност

Важно е да се показва основна или по-сложна информация на пътниците по маршрута им, на спирки и връзки. Тази информация може да се показва вътре или извън превозното средство и може да бъде статична или динамична. Потребителят оценява това съдържание на информацията, а не използваната технология. Евтините решения могат да бъдат много ефективни, като предоставят цялата необходима информация на пътниците.

Ниво -1: В много градове информацията за обществения транспорт предполага, че тя ще се използва от местни хора, които вече познават системата. Това е недалновидно, тъй като некачествената информация за пътниците, дори когато се използва редовно от тези с предварително познати, не успява да предаде друга подходяща информация и напълно изключва случайни потребители или посетители.

Ниво 0: Частична наличност на информация, при която подобренията лесно биха могли да предоставят повече данни. Когато това се случи, тя винаги е огледало на политиката на оператора спрямо пътниците.

Фигура 27: В разписанията на Ваia Mare (RO) можете да намерите часовете, но не се съдържат маршрута на линиите и са фиксирани пилони, което е неестетичен начин за предоставяне на информация

Ниво +1: В повечето градове разписанията показват точни тръгвания от дадената спирка, помагайки на пътниците да планират пътуването си колкото е възможно повече.



Фигура 28: Точен график, показващ точните отклонения и маршрута на линията в Будапеща²

Ниво +1: Сложната информация се предоставя сбито, насочена към клиента. В повечето случаи финансовият капацитет не е приоритет, а отношението към клиентите и техните нужди са важни.



Фигура 30: Класически билборд, показващ двете крайни станции на тролейбусна линия в София. Няма информация за маршрута и спирките.



Фигура 31: Тролейбус втора употреба от Милано (ИТ) през втория си живот в Русе (BG). Оригиналният надпис, показващ крайната станция в Милано, все още е на мястото си, докато номерът на линията Русе е на предното стъкло, крайните станции са показани с малки знаци.



Фигура 32. Локален автобус в град Веспрем (HU), показващ на таблото в горната част, „местен автобус“ и надолу „6“. Номерът на линията не съдържа подходяща информация за терминалите и спирките за случайни пътници.



Фигура 33 Автобусите в Секесфехервар (HU) показват на предния си дисплей двете крайни станции едновременно и са непроменени по време на цялото пътуване. Неопитните потребители не знаят каква е точната посока на автобуса. Основна корекция би било да се покаже само съответното направление и да се промени в крайните станции.



Фигура 34: По-стар тролейбус в Будапеща (HU) с класическа табела, показваща номера на линията и две крайни станции



Фигура 35: Трамвай в Сегед (HU) показва номера на линията и правилната крайна станция на дисплея



Фигура 34а: Втора ръка трамвай от ХанOVER (DE) в Будапеща (HU) с електрически дисплей, който трябва да бъде инсталиран от новия оператор



Фигура 36: Структура на линията в метрото на Будапеща (HU), показваща спирките, свързващите линии и туристическите места в съседство със спирките¹



Фигура 37: Автобусът на Берлин (DE) показва на вътрешния си дисплей терминала, точното време, необходимостта от светене (STOP), възможностите за връзка с всички средства за обществен транспорт.

¹<https://play.google.com/store/apps/details?id=hu.webvalto.bkkfutar&hl=hu>



Фигура 38: Ясна и удобна за потребителя информация за пътниците, показваща всички автобусни връзки в метростанция Kelenföld в Будапеща (HU)



Фигура 39: Базова информация за временни промени (подмяна на автобус поради реконструкции) в Будапеща (HU)

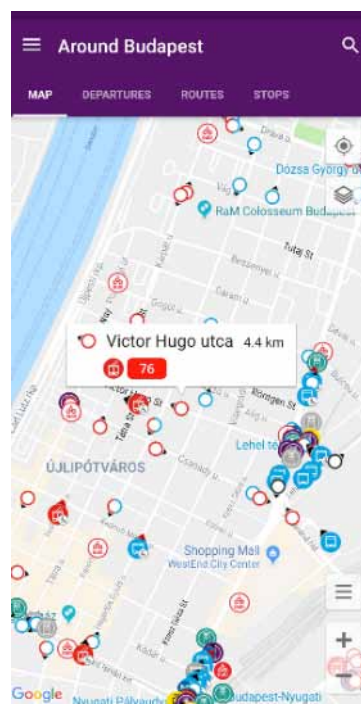
Уеб страници, приложения

Лесните за използване уеб страници и приложения са евтина, но съществена част от ежедневно използване на обществен транспорт. Те улесняват планирането на пътуването и позволяват на потребителя да изчисли маршрута си, дори когато няма статична информация при спиране. Информацията в реално време предоставя актуализация на

точността на услугите или забавяне и реално планиране на пътуванията на съоръженията. Уеб страниците и приложенията трябва да са достъпни на местния език и за предпочитане на английски, за да се улесни комуникацията с не местни и международни потребители.



Фигура 40: Въпреки че Сараево (БиХ) е все по-голям туристически град, уеб страницата му за обществен транспорт е достъпна само на босненски език.¹



Фигура 41: Екранна снимка от приложението FUTÁR, онлайн планиращ пътуване в Будапеща (HU). Показва всички спирки, маршрути, превозни средства, разписания, обществени велосипеди в зоната на обслужване на BKK Center for Budapest Transport.³ Приложението е достъпно на унгарски и на английски език

Проучвания на общественото / клиентско мнение по отношение на промените и доставките на услуги

Промените в работата на обществения транспорт могат да бъдат много чувствителен проблем за потребителите. Преди да бъдат направени промени по отношение на маршрути, разписания, покритие на мрежата и т.н., градовете и операторите могат да се консултират и да се стремят да включат хора и други заинтересовани страни. Например тези, които са засегнати от промените, могат да гласуват за различни варианти или да заявят свои собствени препоръки. Това позволява на хората да разберат по-добре и да одобрят предложените промени.



Фигура 42: Планирани промени на автобусна линия в Будапеща (HU). Хората могат да коментират промените преди въвеждането..⁴

В много области на обществения транспорт тестовете или изпитванията са много важни и са евтини в сравнение с мащабните промени. Тестването на нови маршрути, концепции или приложения може да помогне за разработването на оптимални решения, отразяващи местните нужди и предпочитанията на потребителите.



Фигура 43: Ден за изпитване на бъдеща гъвкава микробусова услуга в хълмисти райони на град Zalaegerszeg (HU). Хората могат да изразят своите нужди преди и след тестовете, в рамките на проекта SHAREPLACE Interreg⁵.

Препоръчително е да се провеждат пилотни тестове, преди да се ангажират със скъпа технологична иновация. Местните тестове, адаптирани към нуждите на дадения град, могат да доведат до препоръки за по-нататъшно развитие и / или за поръчки в по-голям мащаб.



Фигура 44: Тест с електрически автобус в Белград (SRB)

⁴ <https://play.google.com/store/apps/details?id=hu.webvalto.bkkfutar&hl=hu>

⁵ <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/SHAREPLACE.html>

Предимства и недостатъци

Таблица 1 Предимства на хардуерните решения на инфраструктурата на обществения транспорт и недостатъците да не се прилагат.

Тип	Решения	Предимства	Недостатъци от неприлагането на решенията
Инфраструктури, среда за мобилност	<ul style="list-style-type: none"> По-ниска цена, но качествено подновяване на релсите Общи коридори за обществен транспорт Покрити с трева релси Зони за обществен транспорт /без коли/ 	<ul style="list-style-type: none"> Подобрена привлекателност на мобилността и пътната среда, връзките на обществения транспорт и обществените пространства По-малко затруднения в обществения транспорт, по-безпроблемен трафик По-добри опции за прекачване 	<ul style="list-style-type: none"> Намаляване на използването на обществения транспорт Влошаване на мултимодалността По-ниска търговска скорост на обществения транспорт
Превозни средства	<ul style="list-style-type: none"> Избягвайте закупуването на малки серии и неоперативни продукти Обновяване на превозни средства втора употреба и използване на местни схеми, елементи на корпоративна идентичност отвън Ниски етажни секции за изграждане на трамвайни вагони - в зависимост от възрастта, конструкцията и перспективите за по-нататъшна експлоатация Прилагане на тестове 	<ul style="list-style-type: none"> По-добро ниво на работа, по-дългосрочни перспективи при употребявани превозни средства Повече удовлетвореност на потребителите и на оператора Подобен външен вид на употребявани автомобили, както в случая с оригинални, повече увереност на потребителите 	<ul style="list-style-type: none"> По-ниска наличност на закупените превозни средства Прекомерно използване на употребявани превозни средства до момента, в който всички те трябва да бъдат изтеглени По-малко удовлетвореност на пътниците
Интериори	<ul style="list-style-type: none"> Почистване и непрекъсната поддръжка Прилагане на локални цветови схеми, елементи на фирмена идентичност 	<ul style="list-style-type: none"> Повече удовлетвореност на потребителите и на оператора 	<ul style="list-style-type: none"> Дават усещането за небрежност на оператора

Таблица 2 Предимства на меките елементи „софтуерните“ решения на обществения транспорт и недостатъците да не се прилагат.

Тип	Решения	Предимства	Недостатъци от неприлагането на решенията
Мрежови карти	<ul style="list-style-type: none"> Използване на мрежови карти вътре в превозните средства, в спирките и на всички виртуални платформи Мрежови карти, предоставящи чиста и лесна за ползване информация, също и за нежителища хора Използване на местни и поне английски текстове 	<ul style="list-style-type: none"> Подобрена привлекателност на мобилността и пътната среда, връзките на обществения транспорт и обществените пространства По-малко затруднения в обществения транспорт, по-безпроблемен трафик По-добри опции за прекачване 	<ul style="list-style-type: none"> Намаляване на използването на обществения транспорт Влшаване на мултимодалността По-ниска търговска скорост на обществения транспорт
Разписанията	<ul style="list-style-type: none"> Индикация на точните потегления вместо честоти Използване на интервали, базирани на графици за по-рядко срещани линии на градския транспорт Използване на по-големи текстове и ясни абривиатури или бележки под линия - ако са необходими Поставяне на името на спирката в колоната за даване на статична информация 	<ul style="list-style-type: none"> По-добро ниво на работа, дългосрочни перспективи при употребявани превозни средства Повече удовлетвореност на потребителите и на оператора Подобен външен вид на употребявани автомобили, както в случая с оригинални, повече увереност на потребителите 	<ul style="list-style-type: none"> По-ниска наличност на закупените превозни средства Прекомерна употреба на превозни средства до момента, в който всички те трябва да бъдат изтеглени По-малко удовлетвореност на пътниците
Информационни системи за пътници	<ul style="list-style-type: none"> И статичните, и динамичните елементи могат да дадат адекватна информация Индикация за обмен както на статични, така и на динамични елементи Използване на визуални решения и коректна информация за временни или дългосрочни промени Индикация на действителната крайна станция на превозното средство отвън Индикация за всички спирки на реалното пътуване вътре 	<ul style="list-style-type: none"> Удобни за потребителя решения, които дават по-голяма увереност на местните и нежителищите хора Ясна информационна основа за всички съответни елементи на услугата за обществен транспорт на града или региона 	<ul style="list-style-type: none"> Редовни и нередовни потребители могат да бъдат загубени поради липсата на информация Планирането на пътуването ще бъде трудно или невъзможно Прекачванията няма да са предвидими
Уеб страници, приложения	<ul style="list-style-type: none"> Разработване на международни уеб страници и приложения Използване на планиращи пътувания 	<ul style="list-style-type: none"> Удобни за потребителя решения, които дават по-голяма увереност на местните нерезидентни хора По-добър достъп до планиране на пътуванията Ясна информационна основа за всички съответни елементи на услугата за обществен транспорт на града или региона 	<ul style="list-style-type: none"> По-новите и базирани на ИТ поколения не са привлечени от услугите
Изследване на общественото мнение и тестване на нови решения	<ul style="list-style-type: none"> Обсъждане на промени, нови или модифицирани услуги Тестване на нови технологии Тестване на гъвкави услуги 	<ul style="list-style-type: none"> Отворен процес на планиране от оператор или от властта до потребител Възможност за промяна на технологиите или спецификациите на търга поради резултатите от тестовите, вместо да се предлагат неподходящи решения 	<ul style="list-style-type: none"> Повече оплаквания Липса на най-добри решения за нуждите на пътниците

Участие на заинтересованите страни

Основните заинтересовани страни са градовете, органите на обществения транспорт, операторите и съществуващите или потенциалните потребители на обществения транспорт. В някои случаи градът и операторът може да са на противоположни страни, особено когато новите мерки включват разходи, дори ако разходите са по-малки от мащабната инфраструктура или други възможности за възлагане на обществени поръчки. Градовете, властите и операторите трябва да бъдат сигурни, че евтините мерки представляват ефективност и добро съотношение между разходи и ползи. Това може да се демонстрира с помощта на пилотни схеми за предоставяне на убедителни доказателства. Когато операторът не е съсредоточен върху иновациите и услугите, насочени към потребителите, съществуващите неефективни системи и операционни модели остават в сила и няма желание за реформи.

Кой носи отговорност?

Отговорността се споделя между отделите за градски транспорт и органа за обществен транспорт (или органа за организиране на транспорт). Оперативните компании ще отговорят на указанията на техния орган за поръчка на услуги. Когато не е създаден съответен отдел или орган, той трябва да бъде разработен, за да осигури всеобщ контрол на оператора. Новият транспортен орган ще изисква финансово реструктуриране, органът да поеме контрола и отговорността за повече задачи и той трябва да изпълнява строга оперативна роля само на транспортната компания.

Времева рамка

Всички видове мерки трябва да бъдат съобразени с местния контекст на града и неговите нужди на обществения транспорт. Срокът трябва да бъде определен според нуждите и финансовите възможности. Има някои видове дейности, които могат да бъдат изпълнени за

няколко седмици или месеци (напр. Статични структури за информация за пътници или разписания) и има други средносрочни или дългосрочни мерки (например цветни схеми на автопарка и елементи на фирмена идентичност, обновяване на превозни средства и приоритети на обществения транспорт) които изискват повече време и финансови ангажменти.

Разходи

Цената на всяка мярка ще варира в зависимост от вида и контекста и подобни мерки може да не струват едни и същи от един град в друг. За да установи разходите, градът или властта трябва да направят опис на съществуващите елементи и новите елементи, необходими за прилагане на спасителната мярка. След събирането на информацията списъкът трябва да бъде приоритизиран и да съдържа оценките за свързаните с тях разходи и ползи за всички предложени мерки. Програмите, разработени по този начин, като се използват съществуващи и предложени, дават по-добри резултати от самостоятелни или изолирани спасителни намеси или мерки.

Как и къде се вписва този подход в ПУМГ?

„ПУМГ определят цели и мерки, насочени към подобряване на обществения транспорт. Прилагането на мерките, описани тук, представляват както пакетиза бързо печелене, така и проекти за подобряване на ниски разходи, насочени към подобрения на обществения транспорт. Те могат да осигурят евтина разработка, която е с голямо въздействие и те също могат да бъдат реализирани в кратък срок.“

Автор

Андраш Екеш

Експерт по мобилност, управляващ директор на Mobilissimus Ltd.

ekes@mobilissimus.hu

mobilissimus.hu

Всички снимки и илюстрации, не индикирани с препратка, са собственост на автора.

ОТКАЗ ОТ ПРАВНА ОТГОВОРНОСТ: Единствената отговорност за съдържанието на тази публикация носят авторите. Тя не отразява непременно мнението на Европейския съюз. Европейската комисия не носи отговорност за използването на информацията, съдържаща се в нея. Всички изображения се предоставят от съответните партньори (освен ако не е отбелязано друго) и са одобрени за възпроизвеждане в тази публикация.



CIVITAS PROSPERITY е получило финансиране от програмата за научни изследвания и иновации на Европейския съюз „Хоризонт 2020“ по споразумение за отпускане на безвъзмездни средства № 690636.