

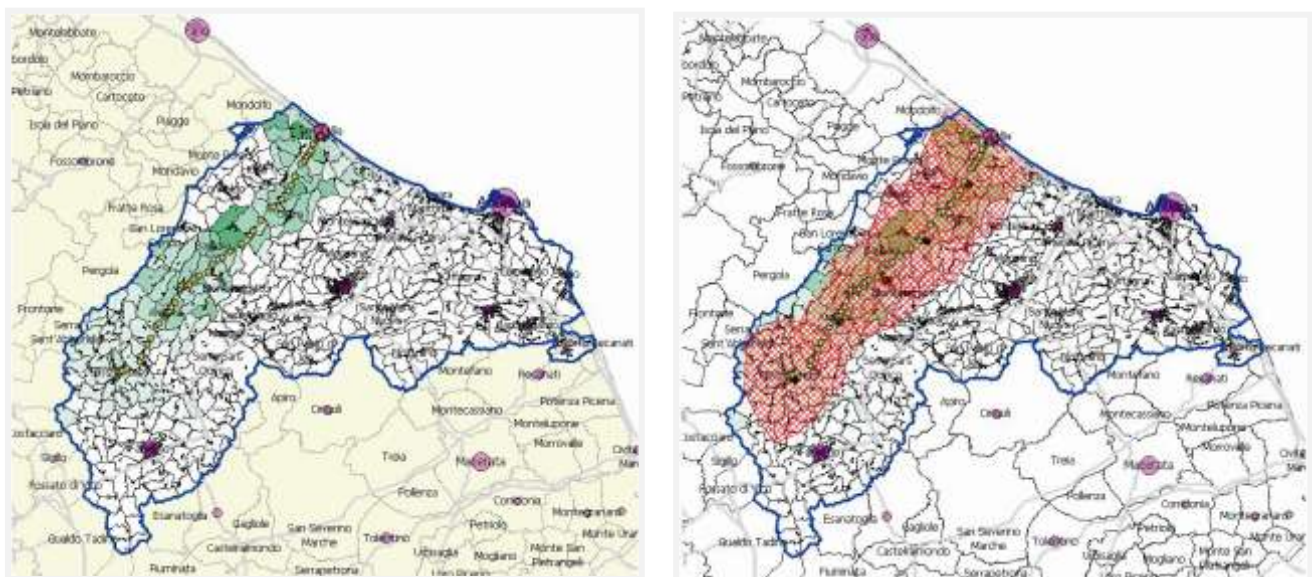
Reģiona mēroga ITS risinājumi multipāravadājumiem un daudzpakalpojumiem, un „gudrās biļetes” Intervija ar Monicu Giannini

Monica Giannini koordinē starptautisko sadarbību „Pluservice srl”, Itālijas kompānijā, kas specializējas pasažieru mobilitātē. Viņa vada komandu, kura nodarbojas ar starptautiskiem projektiem pilsētas sabiedriskā transporta jomā. M. Giannini galvenās interešu un pieredzes jomas ir: „Gudras” biļetes, elastīgas un integrētas pasažieru transporta shēmas, „gudra” pilsētu mobilitātes, multimodālas pasažieru informācijas sistēmas un pakalpojumu platformas. Šajā intervijā viņa runā par ATTAC projektā izmantotu ģeomarketinga aprīkojumu, kā arī dažiem citiem projekta ietvaros iegūtajiem rezultātiem un secinājumiem. ATTAC projekts analizē un projektē reģiona mēroga ITS risinājumu multimodālo un multiservisu, lai iekasētu braukšanas maksu ar „gudro” biļešu palīdzību. Projekts noslēgsies 2013. gada beigās.

- Vai jūs varat prezentēt mums ģeomarketinga aprīkojumu, kuru izmantojat ATTAC projektā? Kā tas palīdz multimodālās un daudzpakalpojumu braukšanas maksas iekasēšanai ar „gudro” biļešu palīdzību?

ATTAC projekta ietvaros Itālijas Marche reģiona pilotprojekts sniegs visaptverošu pētījumu par integrētas biļešu sistēmas piemērojamību reģionālā līmenī. Lai analizētu iespējas integrēt dažādus pakalpojumus, tika izmantoti ģeomarketinga instrumenti, lai novērtētu piedāvājumu/pieprasījuma sadalījumu pakalpojuma un mobilitātes piedāvājumu reģionālā līmenī. Ģeomarketinga aprīkojums nodrošina korelāciju starp mobilitātes vajadzībām un iepriekšējo pētījumu pieejamajiem pakalpojumiem. Tas sniedz analīzi, pamatojoties uz uzskaites datiem un pieejamo informāciju par sabiedrisko transportu un citiem pakalpojumiem (muzejiem, skolām, tūrisma apskates objektiem, utt.). Tas ir ļoti noderīgi, no vienas puses, lai gūtu skaidru priekšstatu par sabiedriskā transporta piedāvājumu un pieprasījumu, un no otras, lai pieņemtu lēmumu, piemēram, par to, kur nepieciešams izvietot biļešu pārdošanas punktus. Šādu datu kartē vizualizācija ir īpaši noderīga policentriskos reģionos, kur darbojas "difūzās" pilsētas modelis (daudz vidēja / maza izmēra pilsētas un neviena liela pilsēta).

Ģeomarketinga instrumenta piemērs: "Sabiedriskā transporta pieprasījums un piedāvājums vidusskolai gar Misas ieleju



Legenda:

- Dzeltenas zvaigznes: autobusu pieturas gar Misas ieleju
- Zaļās zonas: iedzīvotāju blīvums vecuma grupā no 15-19 vienā rajonā
- Violetie apļi: vidusskolu koncentrācijas punkti
- Sarkans režģis: 10 km attāluma zona (ceļa attālums) no autobusu pieturas

- Kādus biļešu pārdošanas kanālus var ieviest un kā tie palielina sadarbību?

Ir pieejami vairāki pārdošanas kanāli: TVM, aģentūrās, transporta līdzeklī, izmantojot IVR zvanu centru, līdz pat jauno tehnoloģiju kanāliem, piemēram, internetā un izmantojot jaunus mobilos tālruņus. Vairāku kanālu izmantošana palielina iespēju, ka pircējs iegādāsies biļeti vairākiem transporta veidiem, tādējādi palielinot pieprasījumu pēc kombinētām (integrētām) biļetēm. Augstāks pieprasījums pēc integrētām biļetēm var kalpot par sistēmu sadarbības virzītājspēku.

- Vai jūs īsumā varētu raksturot Marche reģionu no transporta vajadzības viedokļa un tos nosedzošajiem esošajiem pakalpojumiem? Kādā virzienā koncentrēsies pilotprojekts Markes reģiona, un kā tas atvieglos integrēto biļešu ieviešanu reģionā?

Marche reģions Itālijā ir, tā sauktais, policentriskais reģions, kur plašā teritorijā izkaisītas daudz mazas/vidējas pilsētās. Šādā kontekstā ļoti plaši tiek izmantoti automobiļi (85%), jo cilvēki pārvietojas no vienas pilsētas uz otru uz darbu, mācībām vai veikalu. Pilsētas transporta pārvadājumus ierobežo pilsētas robežas, bet ārpusē transporta satiksme nav pļietiekoša. Šādā kontekstā uzdevums ir sniegt sabiedriskā transporta multimodālo un daudzu operatoru apvienotos pakalpojumus atbilstoši pieprasījumam (pašlaik Markes reģionā ir 55 PT pilsētas uzņēmēji). Piemēram, es katru dienu braucu uz darbu ar automašīnu, kas man aizņem pusstundu. Ja es izmantotu sabiedrisko transportu, būtu nepieciešamas 2,5 stundas, bet, ja nokavētu pārsēšanos, tas būtu vēl ilgāk.

Labs multimodālais sabiedriskais transports lielā mērā ietekmē sabiedrības uzvedību un ietekmē automašīnu izmantošanas samazināšanos.

ATTAC pilotprojekts uzsāks multimodālā transporta analīzes un vajadzību plānošanas procesu, izmantojot integrētas braukšanas maksas iekasēšanas sistēmas atbalstu.

- Kādas ir problēmas, izstrādājot reģionāla mēroga ITS sistēmu?

Galvenie uzdevumi ir saistīti ar daudzo uzņēmēju un daudzo sistēmu klātbūtni, kuri nav savā starpā savietojami. Ir svarīgi, lai starp sistēmām veidotos dialogs kopīgu noteikumu izstrādē. Noteikumi par sistēmu sadarbību izriet no standartizācijas, tādēļ ir svarīgi palielināt standartu izmantošanu. Sadarbības noteikumi un dati tiek iegūti politiskā dialogā un no direktīvām, piemēram, ITS rīcības plāna.

- POLITE projekts, līdzīgi ar ATTAC projekts, veicinās apmaiņu ar labu praksi. Ar kādām problēmām jūs sastapāties nodod kādu labu praksi citai vietai?

Nodot kādu labu praksi citai vietai ir sarežģīti un tas prasa laiku. Šie projekti ir lietderīgi pieredzes apmaiņai no vairākiem aspektiem, t.sk. no iepirkuma tehniskās specifikācijas ietekmes novērtējuma un savietojamības aspekta. Valsts iestādes var ieviest sistēmu vienmērīgākā veidā, ja to informētība un zināšanas ir lielākas. Tāda veida projekti kalpo par labu pamatu, lai noskaidrotu pieejamo un to, no kādām kļūdām nepieciešams izvairīties.