

МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ, КАЧЕСТВА И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В СОФИИ

д-р Даниела Тодорова ^{*)}

ABSTRACT

Rapid urbanization in Sofia are the reason for the aggregation of many people, interests, investment and logistics under absorbed within the urban structure, which creates problems in communications and transport infrastructure.

Difficulties in establishing a system of urban public transport due to the fact that there are many problems associated with structuring the system as well as the presence of quantitative and qualitative elements, and a lot of alternatives on the future of its development. Therefore, this article will examine measures to improve efficiency, quality and attractiveness of public transport capital.

Key words: urban transport, the quality of the passengers, investment, the effectiveness

ABSTRACT

Трудности при создании системы городского пассажирского транспорта вызваны тем, что существует много проблем, связанных как со структуризацией системы, так и с наличием количественных и качественных элементов, и множество альтернативных решений о будущем её развитии.

Быстрые темпы урбанизации в Софии являются причиной для агрегации многие люди, интересы, инвестиций и материально-технической базы под поглощенный в рамках городской структуры, что создает проблемы в области связи и транспортной инфраструктуры. Поэтому в настоящей статье будут рассмотрены меры по повышению эффективности, качества и привлекательности общественного транспорта столицы.

^{*)} Daniela Todorova, PhD, University of Transport T. Kableshkov, 158 Geo Milev Str., Sofia, Bulgaria, ,
tel. +359 29709417, mobile tel: +359 887 401 441, e-mail: daniela_dt@abv.bg

Key words: городской транспорт, качества, пассажиры, инвестиции, эффективность

ВВЕДЕНИЕ

По статистических данных 2009года населения Софии составляет 1 189 602 жителей. Каждый день, проходящей через город около 200 000 человек, это означает, что около 28 до 30% от населения Болгарии ежедневной в Софии. Из-за ограниченной пропускной способности уличной сети и увеличение интенсивности движения в городе формируется крупный затор, что привело к значительной продолжительности поездок на общественном транспорте и частных транспортных средств (в среднем менее 10 километров в час). Кроме того - плохие условия городского общественного транспорта и плохое состояние дорожного покрытия, оказывают отрицательное воздействие на пассажиров.

В целом, состояние общественного транспорта в Софии неудовлетворительным с точки зрения пассажиров, о чем свидетельствует тот факт, что с каждым годом число пользователей общественного транспорта уменьшилось. Причины такой ситуации разные, но в целом можно оценить по внешним и внутренним.

1 ВНЕШНИЕ ПРИЧИНЫ.

В Софии городского транспорта растет с увеличением населения в нем. В статистике, объем моторизации до 31.12.2009.является 502 автомобилей, т. е. почти достиг прогнозируемый уровень моторизации до 2020 года. - 520 машин на 1000 жителей.

Исторически, София сильно развитой центральной городской частью с основных и концентрические кольца вокруг него, радиальных дорог, ведущих в центр, т. е. София является моноцентричный город. Недостатком этой структуры является то, что постоянный рост дорогах потоков создает заторов на дорогах.

Городская инфраструктура, включая дороги, велосипедных дорожек, железнодорожные и автобусные полосы движения и места общественного пользования, парки, автовокзала в Софии не обеспечить комфорт для пассажиров и всех видов транспортных средств.

Не хорошие и неконфортные являются частью автобусных остановок на периферии города, где основной дневной поток трафика, максимум в утренние и вечерние часы работы.

Длинные маршруты автобусных и троллейбусных линий городского транспорта не дают эффект для быстрой поездки без перерыва, потому что пробка подрывает все усилия в этом направлении.

Это снижает скорость передачи данных транспортных средств в городском транспорте, которые нарушают графики, а, соответственно, снизилась его привлекательность и призывает людей к использованию альтернативного транспорта. Чаще всего, это легковые автомобили, микроавтобусы и такси. Все это ограничивает транспортных потоков и препятствует нормальному функционированию городской инфраструктуры. Первый метродиаметр продемонстрировал эффективность движения в столице, на 30% уменьшил использование микроавтобус. Также снизился поток, но не так значительно, как ожидалось.

2 ВНУТРЕННИЕ ПРИЧИНЫ.

Эти причины в системе общественного транспорта, которая не разрабатывается и оптимизировать в зависимости от потребительского спроса на транспортные услуги. Предложено она не распространяется на показатели спроса службы потребностей пользователей транспортных услуг, поскольку последняя не систематически рассматриваются.

Не проводятся:

- Систематические исследования из целей путешествия времени нарушения, готовность пассажирам путешествовать для различных типов транспортных систем для использования нескольких транспортных средств на поездку платить предложенную цену;
- Систематическое наблюдение за движением напряжений на линии пассажирооборот на остановок, скорости движения и факторы, которые влияют на них.

Таким образом, нет никаких оснований для оптимизации сетей, маршрутов и частоты исследования достичь с помощью действующего подвижного состава оптимальной загрузки транспортных средств и пассажиров, обеспечивая максимальный комфорт.

Из анализа, проведенного до сих пор, возникает необходимость принятия мер по повышению эффективности, качества и привлекательности столичного городского транспорта, а именно:

- Во-первых, в краткосрочной перспективе - более эффективное использование всех источников финансирования /национальном, европейском и других международных организаций/ для более быстрого обновления части состава парка транспортных средств городского общественного транспорта, что соответствует европейским стандартам доступность для всех граждан, включая детей, пожилых людей и людей с инвалидностью; комфорт и удобство в использовании в различных погодных условиях /кондиционирования воздуха/ и доступность,

информации о проезде в нем и ссылки на общественного транспорта как визуально, так и звук.

- Проведение регулярных обследований пассажиропотоков и их увязки с маршрута линий общественного транспорта с последующей оптимизацией маршрутов и графиков их координации в сборе вместе различных режимах.
- Для улучшения экономических последствий и улучшения сбора доходов от транспортной деятельности, быстрое внедрение валидаторов и автобусных перевозок, повышение их способности дифференцировать тарифы в соответствии с выбранным по местному времени, зоны и целевых программ и изучение возможностей для самостоятельной отчетности отгрузки валидаторы еще загрузки транспортного средства путем чтения кода, встроенного в чип-карты и билет с помощью программ и проектов ЕС в области технологии и программное обеспечение программ, направленных на модернизацию общественного транспорта.
- Лучше заботиться о городской инфраструктуры, находящихся в государственной собственности, для улучшения конкретных городской транспортной инфраструктуры, использования различных методов государственно-частного партнерства, в том числе транспортные операторы.
- Используя их, чтобы построить современные комбинированные станции покрыты в течение нескольких городской транспорт, оснащенный билетных автоматах и киосках по продаже билетов и карт, а также информационные стенды с картами, маршрут линии, сроки и информацию в реальном времени прибытия транспортных средств для городского транспорта. Внедрение системы "умных" зеленая волна ".
- Чтобы сгустить уличной сети и строить новые дороги скорость, объездных дорог и перекрестков на двух этажах, провести реконструкцию и расширение городской инфраструктуры - улиц, тротуаров и парков, чтобы обновить общие знаки, светофоры, метро, путепроводы, мосты и пандусы, чтобы увеличить пропускную способность сети улиц. Дифференциация специальных автобусных маршрутов и полос для общественного транспорта, что дает ему преимущество, и обеспечить скорости и надежности, что достигается увеличение скорости связи для более быстрого передвижения пассажиров. Строительство многоэтажных подземный паркинг, буфера улице стоянка, такие как "Парк и Ride" /"парк поездок"/ объединить частного и общественного транспорта. предупреждению повторного нарушения условий для вступления в эксплуатации метродиаметры при условии, если возможно, большего расширения метро-сети более значительно облегчить движение в столице. Пользование трамвайные и троллейбусные транспорта и автобусный транспорт - в основном, для

движения по шоссе, чтобы сделать связь между окраине Софии метростанции. Реконструкции старой станции - сдачи лифтов, эскалаторов и обеспечения доступа к инвалидной коляске, и их детские коляски.

- Реставрация и реконструкция рельсового необходима и определены Исполнительным агентством "Железнодорожная администрация" рабочих мест в столице.
- Строительство больше велоалей, чтобы поддержать на велосипеде и освобождения из центральных улиц и тротуаров города припаркованных автомобилей, чтобы обеспечить доступ к ним для пешеходов, инвалидные кресла и коляски. Освобождение от муниципальных земель старых и непригодных автомобилей, увеличение зеленых зон и парков.
- Оставить центральную часть транзитных грузовых и легковых автомобилей со строительством новой кольцевой дороги, более удаленных от городских периферии.
- В долгосрочной перспективе, отказ в предоставлении субсидий для транспортных операторов, тотальной приватизации общественного транспорта и работы в соответствии с принципами рыночной экономики, пути линии давая больше частных транспортных операторов - поддержка малого и среднего бизнеса, чтобы добиться реальных конкурентных преимуществ между ними отражает положительный, расходов на поездки в связи с гарантированным феномен исчезновения "безвозмездно" и повышения культуры обслуживания и лучше заботиться о состоянии транспортных средств Исследование, таким образом, повысить их привлекательность и повышение их использования, соответственно, повышения больше пассажиров общественного транспорта, соответственно, уменьшение количества частных автомобилей в городских условиях и заторов, улучшение качества окружающей среды и сокращения количества несчастных случаев и повышение уровня шума в столице.

Необходимо совершенствовать управления и организации общественного транспорта в Софии, чтобы иметь возможность повысить его эффективность и качество, и это может привести людей предпочитают его к своим машинам. Необходимо постепенно заменить существующий парк со современных и комфортных транспортных средств, чтобы полностью обновить городскую инфраструктуру для осуществления комплексной системы общественного транспорта и обеспечить строгое соблюдение дорожного движения и стоянки в городе.

Для финансирования этих мероприятий должны искать для инвестиций из внешних источников, либо путем приватизации всего маршрута линий городского транспорта субсидий отрицание своей поездки льготные категории граждан, такие действия, которые необходимо принять социальное министерства на основе справедливых критериев определение.

Ситуация в городском транспорте в Софии можно улучшить только путем полного дерегулирования. Есть только основные правовые принципы. Каждая компания должна иметь возможность начать предоставление услуг и определений само по себе может как обеспечить обслуживание. Операторы будут сами определять маршрут, расписание, количество автобусов обслуживание, стоимость услуги, что отдает предпочтение и кому. Это дает операторам полную свободу, но и ставит их в жесткую конкуренцию.

Аргументы в пользу дерегулирования:

- Привлечение новых операторов
- Увеличивание конкуренции
- Инновации
- Снижение затрат из-за конкуренции
- Более низкая стоимость, в результате конкуренции между фирмами
- Больше пассажиров.

Полная либерализация и освобождения транспортных услуг приведет к следующим результатам:

- Удалить монополии
- Увеличение количества операторов и услуг
- Снижение эксплуатационных расходов
- Уменьшите нагрузку на бюджет
- Рост конкуренции
- Сокращение бюрократии
- Обновление и улучшение качества автобусного парка
- Контроль и повышение собираемость
- Улучшение маршрутах и графиках
- Сокращение временного интервала между автобусами
- В целом эффективное и качественное обслуживание

В ЕС проводит целенаправленную и ведущий к видимым результатам транспортной политики, направленных на удовлетворение потребностей населения и экономики самый эффективный способ - как низкая стоимость и наименьшим ущербом для природы с приоритетом железнодорожного транспорта. Городской транспорт обеспечивает преимущество в движении и сочетание нескольких видов транспорта для быстрых связей с гарантированным соблюдением графиков, легкая передача от одного режима к другому.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Бяла книга: "Европейска транспортна политика до 2010 г. „Време за решение" и актуализацията ѝ от 2006 г.
- [2] Зелена книга. Оптимизиране на използването на лични автомобили
- [3] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г

- [4] Статистически справочник на НСИ, 2009
- [5] „Център за градска мобилност” ЕООД www.sumc.bg

článok recenzoval:
doc. Ing. Ladislav Novák, PhD.

