

Planificatorul integrat de călătorii în cazul ZTM Varșovia - rezultat al schimbului de cunoaștere și bune practici între partenerii Proiectului CAPRICE

Schimbul de cunoaștere și bune practici este ideea de bază a proiectului CAPRICE și a întregului program INTERREG IVC. Unul din obiectivele planificate în acest sens – planificatorul de călătorii utilizat de VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – s-a prevăzut în aplicația proiectului să fie introdus de ZTM Varșovia pe adresa proprie de Internet. Acest planificator de călătorii aduce de mulți ani multiple beneficii călătorilor VBB. Acum, acesta este testat ca proiect-pilot pe o durată de un an în cadrul proiectului CAPRICE de către ZTM, la Varșovia.

Scopul principal al implementării proiectului-pilot este dezvoltarea unui planificator de călătorii susceptibil să furnizeze călătorilor informații rapide și actuale despre posibilele conexiuni, cu elemente suplimentare, de ex.: graficul de circulație în format tipărit destinat navetiștilor și date de la stațiile dorite. Planificatorul de călătorii cumulează serviciile de transport local de suprafață cu cele de metrou și tren, din 2005 acestea fiind conectate fără întreruperi cu sistemul de transport public de suprafață din Varșovia. În prezent există un sistem feroviar local ce include 2 linii complet adaptate sistemului tarifar ZTM și o colaborare cu companiile feroviare regionale privind sistemul de bilete, făcând posibilă călătoria cu trenurile regionale cu orice card de călătorie valabil pe termen mediu sau lung. Această aplicație înscrie Varșovia alături de Berlin, Paris și alte regiuni metropolitane europene, al căror transport public se bazează pe rolul durabil al sistemelor de căi feroviare metropolitane existente. Următorul pas este integrarea informațiilor pentru călători, în acest scop ZTM va face apel la experiența în domeniu a partenerilor de proiect. Planificatorul de călătorii este complet adaptat la site-ul ZTM. Aspectul unitar îi va ajuta pe călători să sesizeze programul. Pe lângă versiunea în poloneză este disponibil în încă 3 versiuni: engleză, germană și rusă. Lucrările de implementare au început în 2008-2009 cu întâlniri între VBB, ZTM și compania HaCon, deținătoare a planificatorului de călătorii. În vara 2009 a fost pusă la punct o versiune demo, testată de ZTM în interval de un an. Problemele evidențiate au fost soluționate în cadrul testului aplicației. Abaterile cel mai des întâlnite au fost asociate cu estimarea graficelor de circulație ale trenurilor, în varianta finală fiind incluse numai trenurile locale. Datele din rețeaua feroviară regională sunt încă în pregătire și este planificat să fie incluse în cursul perioadei-pilot.

Planificatorul a fost dat publicității în 29 iunie 2010 pentru utilitatea călătorilor și a altor vizitatori ai adresei web a ZTM.

În prezent se desfășoară o perioadă-pilot până la sfârșitul lunii iunie 2011, când ZTM va estima funcționarea planificatorului de călătorii. Este prevăzut un studiu printre utilizatori. Deciziile privind funcțiunea sa ulterioară și dezvoltarea implementării-pilot vor fi adoptate în etapa finală a perioadei-pilot.

Atelierul nr. 4 CAPRICE în Germania cu tema ‘Informații integrate pentru călători’

Partenerii s-au întâlnit la Primăria Berlin în 17-19 martie 2010 pentru a schimba experiențe și puncte de vedere pe tema informațiilor integrate pentru călători. Obiectivele atelierului CAPRICE

nr. 4 au fost discutarea celor mai actuale dezvoltări în domeniul informațiilor integrate pentru călători din transportul public european, observarea bunelor practici în domeniul informării călătorilor și promovarea de orientări pentru o informare multilaterală și novatoare a călătorilor.

Foto: Drepturi de autor Daniel Modjesch pentru VBB

ZTM Varșovia a fost primul partener în ordinea prezentării experiențelor privind informațiile pentru călători și a activităților întreprinse de Autoritatea de Transport. Aceasta a fost structurată pe trei teme principale: portal voce, centre de service și informații mobile. ZTM Varșovia are un info-centru apelabil instalat cu scopul de a le oferi călătorilor informații despre orare, întrucât acestea se pot modifica de mai multe ori în cursul aceleiași săptămâni. Portalul voce a fost implementat în cadrul info-centrului, întrucât s-a evaluat că ar fi un beneficiu real oferirea unui serviciu individual mai bun către călători. Întregul sistem este conectat la dispozitive de recunoaștere și la sintetizatoare de voce, ceea ce duce la un serviciu de sine stătător, prin simpla interacțiune a interlocutorului cu computerul. Portalul voce este disponibil 24 de ore pe zi, 7 zile pe săptămână și dă posibilitatea mai multor apelanți să genereze informații în același timp. Organizarea unui portal voce în cazul ZTM Varșovia a condus la o automatizare a apelurilor (până la 30% din total), economii și scăderi ale costurilor operaționale ale info-centrului și acces imediat la informații, ce pot fi livrate în decurs de 90 de secunde.

Centrele de service sunt în primul rând o rețea de informații și comercială cu privire la normele și reglementările din domeniul transportului public, tarife, discounturi și oferte speciale (de ex. 'Abonamentul nominal pentru pensionari', 'Biletul comun'), programe de circulație, cartela de călătorii 'Turul Orașului Varșovia'. Foarte căutate și utile, sunt sediile unde călătorii pot depune reclamații, solicitări și/ sau înapoia bilete. La nivelul zonei metropolitane Varșovia există în prezent 8 centre de service, acestea încă se extind. Informațiile mobile sunt date de angajați ce consiliază publicul și pun la dispoziție acestuia indicațiile necesare.

Ei poartă un echipament specific (vestă de semnalizare luminoasă), pentru a fi distinși și evidențiați. O acțiune poate implica până la 90 de angajați în colaborare cu alte unități (Divizia Mișcării, în special). Spre exemplu, Polonia va găzdui pentru prima dată Campionatul European de Fotbal Euro 2012. Este o sarcină dificilă pentru ZTM Varșovia și va conduce probabil la angajarea unui număr de 200 de lucrători, cu program de lucru 24 /24 de ore, 7 / 7zile.

STIF s-a angajat să prezinte ce s-a efectuat în cazul Île-de-France până acum. Rolul STIF este de a pregăti politicile în domeniul informării călătorilor pentru regiune în ansamblu (de ex.: informațiile pentru călători). Aceste politici sunt prezentate în acordurile de exploatare și în două cărte cu specificații generale: Cărta <Platformă și conținut> și Cărta <Zone de responsabilități> (proiect în lucru). Astfel, cei 80 de operatori regionali de transport privați se asigură că în cadrul rețelelor strategiile sunt implementate cu ajutorul finanțării STIF. Totuși, informațiile sunt prezentate diferit în funcție de operator, atât în ce privește informațiile afișate pe ecrane interactive, cât și în ce privește informațiile cu afișaj static. În 2007, STIF a finalizat Master-Planul privind informațiile pentru călători (MPPI) și ulterior acestei acțiuni și-a consolidat rolul de consultant. Cu ajutorul MPPI, STIF a ajuns să îmbunătățească managementul investițiilor sale în domeniul informațiilor pentru călători.

MPPI a condus la întocmirea a două cărte:

▼
Cărta 'Platforma informațiilor pentru călători și conținut'

□ Stabilește funcțiile STIF privind integrarea informațiilor multimodale pentru călători, statice și mobile

⇒

"Ce?" din punct de vedere al călătorilor

▼
Cărtă în lucru privind zonele de responsabilități și procesele de schimb de informații

□ Are în obiectiv descrierea responsabilităților și specificațiilor de lucru ale părților implicate în transport, ca și principiile schimbului de informații necesar între sisteme

⇒

"Cum", din punct de vedere al părților implicate

O

Cărta <Platformă și conținut> indică toate opțiunile și coeziunea în interiorul rețelei STIF, prin promovarea înțelegerii întregii game de opțiuni și explicitarea posibilităților oferite de rețea. De asemenea, urmărește ca informațiile din întreaga rețea să fie prezentate într-un mod unitar. Cărta <Platformă și conținut> exprimă în primul rând punctul de vedere al călătorilor, respectiv:

- dimensiunea umană (de ex.: limitele fizice, mentale și ale cunoașterii): nu este indicat să le procuri călătorilor orice informație, în orice moment;
- alte surse de informații (de ex.: pregătiri de călătorie, mijloace media la distanță etc.): nu este indicat să le precizezi călătorilor orice pe adresa Internet;
- pot interveni diverse solicitări în funcție de situație, ca atare: re-analizarea și reeșalonarea datelor călătoriei;
- elementele și afișajul trebuie întreținute lejer, pentru a le putea parcurge în trafic, în special în cazul platformelor din zone intens tranzitate;
- informația este dispusă pe cât de inteligibil posibil, datorită spațiului restrâns. Totuși, diverse puncte au fost stabilite dinainte: oprirea, vehiculul, stația (de tren, metrou, tramvai, autobuz), punctul de transfer modal.

STIF a început să studieze alte teme, de ex. ‘Sistemul de Informații Multimodal’, ‘Informații în timp real’ și ‘Hărți Multimodale’.

Planificatorul MIS, sau ‘Planificatorul regional de călătorii’, a fost preluat de drept de la AMIVIF (Asociația Regională a Reprezentanților Aleși), cu obiectivele menționate: un proiect direct operațional cu o dimensiune de service de utilizator direct, un service monitorizat și apreciat de operatorii de transport, un impuls crescut al solicitărilor de acces la rețea și un corolar pentru datele de referință.

În ce privește informațiile în timp real, principalul obiectiv îl reprezintă în special orientarea spre un sistem de informații în asociere cu diverși operatori, mai mult decât de a avea un sistem (central sau local) pentru orice situație. Totuși, greutatea constă în gestionarea numărului mare de schimburi bilaterale solicitate și în responsabilitatea individualizării la sol. În ultimul rând, dar nu în cele din urmă, Hărțile Multimodale reprezintă una din principalele solicitări ale MPPI în domeniul informațiilor teoretice- în prezent acestea nu există. Obiectivul îl reprezintă sistematizarea hărților ce indică întreaga gamă de opțiuni de transport public la toate nivelele, întrucât hărțile actuale indică în general un singur operator.

Pentru a realiza acest obiectiv, STIF a dezvoltat un nou plan de rețea pentru regiunea Île-de-France, pentru aceasta fiind necesar:

- să finalizeze proiectul și distribuția hărții indicând opțiunile de transport din regiunea respectivă, în baza modelului atașat;
- să proiecteze primele hărți multi-operator pe bază experimentală, la diverse niveluri;
- să formuleze instrucțiuni pentru afișarea informațiilor pe hărți în scopul informării călătorilor (lizibilitate, alegerea scării și domeniului, prioritate acordată rețelelor de primă importanță etc.) pentru finalizarea acestui aspect specific al cărții <Platformă și conținut>.

MESP a utilizat această oportunitate pentru a discuta diversele tipuri de sisteme de informații pentru călători existente la Vilnius, spre ex. cele din stațiile de transport public, de la adresele Internet, din telefonia mobilă, de la centrele de informații pentru călători, de asemenea cele de la bordul vehiculelor de transport public. Au fost instalate 14 dispozitive de informații în timp real în cele mai aglomerate stații din zona metropolitană.

Internetul este utilizat pentru a pune la dispoziție călătorilor din transportul public informații privind biletele, prețurile, discounturile, programele de funcționare, pe lângă alte conexiuni. Sunt disponibile și informații despre biletul electronic și prin intermediul lor orice călător își poate îmbunătăți informațiile și modul de utilizare, în sensul de a ști cum îl poate achiziționa și reîncărca, dar și cum să procedeze în caz de urgență (în caz de pierdere, furt). Adresele Internet sunt și un bun mijloc de informare privind sistemul de parcaje și sistemul de management centralizat al traficului.

Este de asemenea disponibil un planificator de călătorii pentru cei ce doresc să călătorească de la un punct la altul al orașului Vilnius. Acest instrument dă posibilitatea afișării programelor de circulație ale

autobuzelor și troleibuzelor. Traseul este prezentat pas cu pas (străzi, stații) și poziționat cu ajutorul Google Maps. Dacă este necesar, călătorii pot contacta centrul de relații cu clienții la numărul de telefon indicat la adresa Internet. Centrele de Informații Clienți, împreună cu chioșcurile de vânzări bilete sunt locațiile unde călătorii își pot achiziționa biletele de călătorie și obține toate informațiile necesare privind biletele de călătorie, rețelele de transport public și activitățile MESP.

Informațiile pentru călători la nivelul Bucureștiului sunt mai specifice, întrucât operatorii principali din sistemul de transport au ambii în atribuție furnizarea acestor informații pentru propriile moduri de transport. Alți operatori (microbuze urbane, rețeaua rutieră de transport public regional de călători, sistemul de transport public feroviar) au propriul sistem de informații pentru călători, cu o slabă intermodalitate cu rețelele R.A.T.B. și METROREX. Relaționarea este cu atât mai dificilă, cu cât Municipality București are o autoritate limitată asupra R.A.T.B. sub acest aspect, iar Ministerul Transporturilor nu are autoritate asupra METROREX în ce privește informațiile pentru călători din sistemul de metrou și cel feroviar. Prin urmare, înființarea unei Autorități de Transport va conduce la punerea la dispoziție a unui sistem intermodal de informații pentru călători.

Informațiile pentru călători în stații sunt tip standard și tip static. Numărul liniei și stației sunt afișate pe diverse tipuri de suporturi. Informații detaliate sunt disponibile pe harta rețelei de transport la suprafață, în stațiile modernizate sunt disponibile traseul liniei și programul de circulație. Sisteme dinamice de informații pentru călători sunt disponibile numai pe liniile tramvaielor 41 și 32 (26 de stații). Informațiile pentru călători în interiorul vehiculelor sunt disponibile în 500 de autobuze noi dotate cu sisteme de afișaj dinamic al informațiilor pentru călători, pe ecrane TFT de 19 inch. Informațiile includ: denumirea stației următoare, harta traseului, afișajul orei estimate de sosire în următoarea stație, conexiunile cu liniile de suprafață disponibile la stația următoare, harta prezentând traseul marcat și denumirea străzilor. 21% din totalul flotei de tramvaie este de asemenea dotat cu *sistem* de informații pentru călători ce include afișajul electronic al destinației, în exteriorul autovehiculului, indicând numărul liniei și destinația. Afișajul cu leduri din interiorul autovehiculului indică stația următoare și conexiunile cu liniile de suprafață. Alt tip de informații privind transportul de suprafață sunt disponibile pe adresa Internet a R.A.T.B.: modificările de trasee, harta sistemului de transport public de suprafață, ghidul traseelor - inclusiv programele de circulație, informații privind planificatorul de călătorii la suprafață, biletele de călătorie și abonamentele.

În ce privește metroul din București, sunt disponibile informații statice pe Magistralele 1 și 2, în timp ce pe Magistralele 3 și 4 sunt disponibile informații dinamice. Trenurile Bombardier (44 de unități) sunt dotate cu sisteme de informații audio și video pe suport LED în interiorul trenurilor. Sunt disponibile: informațiile privind următoarea stație, legăturile cu liniile la suprafață disponibile la stația următoare. Ecranul video cu leduri afișează destinația. Trenurile IVA (33 de unități) sunt dotate în interior cu sisteme de informații audio, informații cu privire la stația următoare și orientarea (stânga/ dreapta) a peronului în stația următoare. Astfel, Municipality București îi lipsește un sistem de informații pentru călători organizat corespunzător, în vederea încurajării transferurilor intermodale. În prezent există prea mulți actori neinterconectați, iar călătorul încă nu reprezintă *elementul central* al sistemului, în viziunea tuturor operatorilor, cât și al autorităților – deși acestea nu sunt prezente suficient în sistem. Totuși, s-au realizat câțiva pași importanți și planurile sunt bune. Dar rămâne încă necesitatea înființării urgente a Autorității Metropolitane de Transport București, pentru a centraliza, planifica și prioritiza eforturile de realizare a unui sistem mai bun de informare a călătorilor.

Experții de la Berlin au evidențiat în special planificatorul de călătorii al VBB (VBB-Fahrinfo), deoarece este un instrument de succes, cu grad înalt de disponibilitate (>99%). O astfel de inițiativă și de echipament sunt complet adaptate pentru a satisface solicitările călătorilor, în continuă creștere. Afirmarea este cu atât mai adevărată, cu cât ultimele intervenții on-line i-au sporit eficiența: linia perlă și linii de potențiale transferuri intermodale, instalarea aplicațiilor pentru călătoriile cu traseu redus, coordonate de pornire îmbunătățite și posibilități de poziționare. Între timp trebuie ținut cont și de piața în rapidă expansiune a telefoanelor mobile (de ex.: iPhone), pentru a realiza o mai bună adaptare a planificatorului de călătorii la cele mai noi tendințe ale comunicării și la piețele mobilității.

Planificatorul de călătorii este un serviciu de orientare fără bariere. Ca atare, orice călător poate găsi un serviciu de ‘apel’ on-line pretabil la toate categoriile *de informații*: persoane cu mobilitate redusă; timp necesar interschimbului (transbordării dintr-un vehicul în altul); alegerea mijlocului de transport; detalii privind stațiile și vehiculele fără bariere (libere de dispozitive), posibilitatea de a alege ‘via-stații’ (‘traseu-stații’) și de a exclude opririle și circulația pietonilor și a autovehiculelor. Aceasta a condus – în consecință – la o îmbunătățire a gestiunii datelor. Un alt aspect important îl reprezintă integrarea informațiilor în timp real în sistemul de gestiune a datelor, în prezent în derulare la VBB. Într-adevăr, furnizorii au sisteme de informații în timp real diferite în zona Berlin – Brandenburg, pe lângă specificul traficului feroviar (RIS, VAB, Sistem Interautomat). Din acest motiv sunt esențiale clarificările și colaborarea continuă între VBB și ceilalți operatori. Acest proiect important va conduce la o extindere a activității, în vederea întreținerii datelor sistemelor. Mai mult, deși sistemele tehnice sunt de obicei un sprijin real, acestea nu pot înlocui factorul uman. Prin urmare, noua calitate a managementului relațional este probabil să necesite resurse suplimentare de personal, atât la nivel de operator, cât și pentru VBB. Experții VBB și-au continuat prezentarea cu 2 exemple de informații destinate special călătorilor. Prima vizează panourile de informare din trenuri. Când acestea sunt amplasate în trenurile circulând spre aeroport, călătorii primesc informații în timp real privind distribuția zborurilor și zonele de afluire pentru zborurile lor. Pe de altă parte, călătorii ce pleacă din aeroport obțin în stații informații în timp real privind conexiunile feroviare. Al doilea exemplu privește informațiile pentru călători puse la dispoziție în noul aeroport Berlin-Brandenburg, ce se va inaugura la 31 octombrie 2011. Se prevede ca panourile de informații în timp real să ghideze călătorii de la locul de preluare a bagajelor la trenurile și autobuzele ce oferă informații în timp real și - în caz de perturbări ale traficului – să indice trasee alternative de transport. Aceste panouri de informare vor acoperi toată gama de operatori de transport public (inițial, 1 operator feroviar și 4 operatori de autobuz). Astfel, panourile vor fi administrate de către aeroport, VBB având responsabilitatea furnizării informațiilor.

Astfel, VBB va continua planul de obiective pentru 2010:

- integrarea informațiilor neprelucrate (denumite ‘HIM’) în planificatorul de călătorie,
- organizarea unui management al datelor și comunicațiilor,
- finalizarea interfeței XML pentru utilizarea de o terță parte a planificatorului de călătorie,
- dezvoltarea unui sistem de informații tip voce,
- găsirea unui nou sistem de hărți pentru informarea călătorilor,
- instalarea aplicației iPhone-XL,
- pregătirea sistemului de Management al Informațiilor pentru noul aeroport Berlin-Brandenburg și
- atestarea siguranței informațiilor în timp real.

Orientările CAPRICE

Orientări privind informațiile integrate pentru călători au fost prezentate în cadrul atelierului nr. 4 CAPRICE desfășurat la Berlin în perioada 17-19 martie 2010, unde partenerii au pus în evidență punctele lor de vedere și experiențele privind acest aspect.

Orientări la nivel regional și național

-rețelele de transport public din regiunile capitalelor sunt sisteme complexe. Cei ce călătoresc au nevoie de îndrumările obținute prin intermediul acestor sisteme, pentru a se deplasa de la un punct la altul. Aspectul este decisiv, mai ales în cazul noilor utilizatori, nefamiliarizați cu rețeaua. De aceea, informațiile integrate pentru călători reprezintă un aspect esențial al transportului public în capitale și în zonele metropolitane;

-informarea integrată a călătorilor arată că informația pentru călători este aceeași în toată rețeaua, indiferent de operator. Călătorii vor să găsească modul optim de a ajunge dintr-un punct în altul și de obicei nu sunt interesați ce companie de transport le pune în prezent la dispoziție serviciile;

-informarea călătorilor în sine este și un sistem complex. Diverși utilizatori aleg diverse surse de informare. De aceea, informațiile pentru călători trebuie difuzate spre agenții și punctele de informare prin intermediul telefoniei și Internetului (pentru computere și terminalele mobile). Integrarea informațiilor în timp real deschide călătorilor posibilitatea unei mai mari flexibilități în călătoriile lor și reacții îmbunătățite în caz de întârzieri și/sau perturbări ale circulației în sistem;

-informațiile integrate pentru călători necesită coordonarea de către autoritate. Autoritățile au ca sarcină cel puțin de a preciza responsabilitățile unui operator independent și solicitările de bază ale unui călător integrat în fața operatorului. Autoritățile trebuie, deci, să fie echipate cu suficient potențial financiar și uman pentru a susține aceste solicitări și să asume un rol proactiv în domeniul informațiilor pentru călători. Solicitățile privind informațiile pentru călători ar trebui să devină parte componentă a contractelor încheiate între autoritate și operator. Ele pot conține: furnizarea programului de circulație, a informațiilor în timp real, a informațiilor privind serviciile pentru clienți și biletele de călătorie.

Orientări la nivel european

-sistemele de informare integrată a călătorilor impun participarea cu tot efectivul a tuturor operatorilor și modurilor de transport. În timp ce autoritățile la nivel regional privesc din ce în ce mai mult informațiile pentru călători drept una din sarcinile lor principale, la nivel național informațiile sunt puse la dispoziție în general de marile companii naționale sau internaționale feroviare, aeriene sau de transport cu autocarul. De aceea, conlucrarea este deseori dificilă și supusă diverselor interese. Politicile europene ar trebui să stabilească un cadru favorabil conlucrării deschise, eficiente și orientate spre client, între diverșii actori și piața liberă a informațiilor – în sprijinul călătorilor;

-informațiile integrate pentru călători sunt o sarcină financiară costisitoare, din cauza sumelor mari necesare implementării sistemelor de gestiune și schimb al datelor; pentru a avea siguranța că sursele pentru datele de ieșire și/sau sistemele de informare ale diferiților operatori pot interacționa sau se pot interconecta, strategiile la nivel european trebuie să susțină în continuare standardizarea modelelor de date, formatele de schimb și interfețele, pentru a permite serviciilor rentabile și orientate spre client să formeze o piață deschisă;

-informațiile în timp real din rețelele complexe destinate călătorilor sunt un proiect îndrăzneț, rezultând din nevoia stringentă de informații disponibile, de sisteme de ghidare și de experiența și înțelegerea călătorilor, în caz de întârzieri și disfuncționalități. Aici este nevoie de sprijinul UE pentru unele lucrări suplimentare R&D, ca bază pentru un rol mai amplu al sistemelor de informare în timp real;

-informațiile internaționale transfrontaliere reprezintă un element de bază al integrării europene. Uniunea Europeană este solicitată să sprijine în continuare interconectarea sistemelor de informare a călătorilor actuale și ulterioare (idee promovată în cadrul proiectului EU-Spirit – un proiect R&D dezvoltat în 5 ateliere). Ideea de bază a EU-Spirit este interconectarea planificatoarelor de călătorie regionale, naționale și internaționale existente, disponibile pe Internet, la o rețea europeană ce le asigură călătorilor accesul la conexiuni în transportul public dintr-o locație la alta în cadrul Uniunii Europene. De la încheierea proiectului -în 2001, serviciile au fost menținute și dezvoltate cu aportul furnizorilor de servicii.

CAPRICE a întâlnit cele mai noi experiențe mobile

CAPRICE a întâlnit grupul de lucru ‘Experiența mobilă’ (MEM) la Berlin, în 27 - 28 aprilie 2010, rezultând din atelierul tematic nr. 4 al proiectului. Inspirat de experiențele în domeniul informațiilor de călătorie, comunicate pe parcursul atelierului desfășurat la Berlin în martie 2010, trei dintre partenerii CAPRICE: MESP (Vilnius), ZTM (Varșovia) și VBB (Berlin) au decis să poarte o întrevvedere cu grupul tematic ‘Experiența mobilă’ (‘Experiența în domeniul telefoniei mobile’). Având origine în EU-Spirit (www.eu-spirit.com), a fost înființat în 2007, când furnizorii EU-Spirit au simțit nevoia schimbului de experiență privind cele mai actuale dezvoltări în domeniu, dificultăți și tendințe. În prezent, grupul se reunește semestrial la una din locațiile celor interesați. La reuniuni se întrunesc cu regularitate specialiști din Olanda, Danemarca, Suedia, Norvegia și Germania.

Informațiile mobile pentru călători reprezintă un domeniu de complexitate și dinamic. Nicio tehnologie nu este supusă unor asemenea influențe puternice precum inovațiile cărora tehnologia mobilă răspunde în prezent. În urmă cu 2 ani, utilizarea datelor pe terminalele mobile constituia un avantaj al clienților de clasă. În prezent, însă, costurile pentru utilizarea acestor servicii au scăzut sever în țările europene – odată cu lansarea iPhone.

Dar cum ar trebui să se comporte furnizorul de informații de transport pe acest segment de piață? Un rol important în formarea opiniei îl are schimbul de experiențe între instituțiile partenere. Prezentarea comunicată de orașul Oslo conduce la multe abordări discutate în prezent și de VBB la Berlin.

Experiențele orașului Oslo pe vreme nefavorabilă- în cursul iernii, de exemplu- au condus la înființarea unui birou de coordonare responsabil cu furnizarea serviciilor mobile și- prin aceasta - prezent în dispozitiv 24 / 7. În acest mod, Oslo asigură furnizarea continuă de servicii pentru telefonia mobilă și alerte de trafic. Serviciile de informare în timp real se bucură de un grad înalt de încredere din partea călătorilor.

Pe lângă conținutul în informații, pentru utilizarea serviciilor este esențială dezvoltarea suplimentară a posibilităților tehnice pentru echipamentele mobile și o interfață de utilizator corespunzătoare. Aceste aspecte au fost demonstrate în discuția pe tema utilizabilității, moderată de un consultant extern. Nu este vorba de afișarea conținutului serviciilor uzuale de Internet pe terminalele mobile, ci de a lua în considerare problemele specifice ale utilizatorilor și diversele noțiuni de bază ale stilului de navigare pe mobil.

Pe durata atelierului, experții au efectuat o vizită pe teren (tip ‘test’) prin Berlin, prilej de a testa 3 aplicații de navigare diferite (machete și programe) pe distanțe scurte în transportul public. Principalul rezultat al testului a indicat că serviciile de voce în acest domeniu nu sunt utile călătorilor. Planificatoarele de traseu au fost desemnate cele mai bune aplicații, dovedindu-se a fi cele mai utile pentru clienți. Totuși, indicatoarele statice de pe peroane și din stații au fost în continuare considerate de toți subiecții drept foarte utile în orientarea călătorilor. Elementele ce măresc percepția realității, foarte utile în sprijinul sistemelor de ghidare locală, se află într-un stadiu incipient de dezvoltare, dar vor crește în importanță pe termen lung. Fără îndoială, acesta va fi unul din subiectele dezbătute la următoarea reuniune a grupului pe tema experienței mobile.

MEM este totdeauna deschis către companiile de transport și autoritățile ce doresc să se alăture și să schimbe experiențe în acest domeniu specific. Puteți oricând contacta grupul la adresa MEM@vbbonline.de. Următoarea reuniune a grupului va avea loc în perioada 3-4 noiembrie la Copenhaga.

Evenimente & reuniuni europene

2010 O amplă serie de evenimente pe tema transportului public în zonele urbane sunt organizate sau inițiate periodic de diverse instituții, rețele sau asociații la nivel european și internațional, de ex. EMTA, POLIS, CIVITAS, CODATU, UITP-UE și EUROCITIES.

EMTA

-30 septembrie / 1 octombrie: Reuniunea Consiliului Director (Bruxelles, Belgia)

-11 -12 noiembrie: Adunarea Generală de Toamnă (Barcelona, Spania)

Pentru mai multe informații: www.emta.com

POLIS

-16-22 septembrie: Săptămâna Mobilității

-21-23 septembrie: Conferința Tranzit Rapid Personal (Heathrow Londra, Marea Britanie)

-27-29 septembrie: ICT 2010 (Bruxelles, Belgia)

-11-13 octombrie: Conferința transport european (Glasgow, Marea Britanie)

-13 – 14 octombrie: Zilele siguranței pe drumurile europene (Bruxelles, Belgia)

-13- 14 octombrie: Conferința Finală Transport inteligent de mărfuri (Trondheim, Norvegia)

-15-17 noiembrie: Eveniment CIMO – Congres Internațional ‚Cetățenii și managementul mobilității’ (Madrid, Spania)

-17-19 noiembrie: Instruire Tehnică VANGUARD pe tema ‚Managementul Mobilității’ (Szentendre, Ungaria)

-18-19 noiembrie: Conferința Finală Mediate – Access2all (‚Acces mediat pentru toți’) (Londra, Marea Britanie)

-25-26 noiembrie: Conferința Anuală POLIS (Dresda, Germania)

Pentru mai multe informații: www.polis-online.org

CIVITAS

-28-29 septembrie: Conferința Forum CIVITAS 2010 (Malmö, Suedia)

-3-4 noiembrie: CIVITAS CATALYST: Sistemul ‚utilizarea în comun a unui autoturism’ susține transportul public (Bremen, Germania)

Pentru mai multe informații: www.civitas.eu

CODATU

-25-27 octombrie: Conferința CODATU XIV cu tema ‚Transport durabil și calitatea vieții în oraș’ și subtemele: Politica în transportul urban, oferta de servicii din transportul durabil, transportul individual motorizat, agent al mobilității urbane durabile, cum se îmbunătățește calitatea transportului public?, transportul urban în orașele importante din Argentina (Buenos Aires, Argentina)

Pentru mai multe informații: www.codatu.org

UITP - UE

-19 septembrie: Sarbătorirea a 125 de ani de la înființarea UITP, inclusiv o sesiune academică- vorbitori personalități politice de înalt nivel, o paradă cu tramvaie și autobuze de epocă în centrul orașului, urmată de o recepție într-o locație de excepție (Bruxelles, Belgia)

-24 septembrie: Atelierul pe tema ‚Indicatorii dezvoltării durabile pentru transportul public’ (Nisa, Franța)

-18-20 octombrie: A 10-a Conferință pe tema ‚Metroul ușor’ și vizita de lucru cu tema ‚Transportul cu metroul ușor’ - Bun pentru oameni – Bun pentru orașe’ (Madrid, Spania)

-25-27 octombrie: Al 9-lea Program de instruire pentru managerii din transportul public - Modulul 1 (Valencia, Spania)

-22-24 noiembrie: Programul de instruire ‚Principii de bază ale transportului public’ (Bruxelles, Belgia)

-8-10 decembrie: Program de instruire în domeniul securității (Bruxelles, Belgia)

*LRT-Light Rail Transport

*Uniunea Internațională a Transportatorilor Publici

*UTP

Pentru mai multe informații: www.uitp.org

EUROCITIES

-4-5 octombrie: Conferința ‘Managementul mobilității și al fluxurilor de trafic sezonier’ (Atena, Grecia)

-20-22 octombrie: Conferința ‘Capitale verzi europene 2010’ (Stockholm, Suedia)

-25-27 octombrie: Reuniunea Forumul Mobilității (Utrecht, Olanda)

Pentru mai multe informații: www.eurocities.eu