**Їде маршрутка… Як електронний квиток допоможе реалізувати мрію львів’ян про зручний громадський транспорт**

Львів. Ранок. Зупинка громадського транспорту. Чудове місце для тих, хто любить спостерігати за людьми: тут можна зустріти і стареньких буркотливих бабусь, і занепокоєних студентів, які запізнюються на пари, і невпевнених школяриків, ну й звісно просто працюючих. І всіх об’єднує нагальна потреба прибути у місце призначення вчасно. Але зараз для львів’ян це зробити непросто: наявний автопарк у поганому стані, катастрофічно бракує водіїв та й ціни на паливо не додають оптимізму. Звідси й постійне зростання вартості проїзду та неможливість контролю пасажиропотоку на маршрутах, бо водії не мають засобів чи бажання видавати квитки.

Як можна вирішити цю дилему? За словами Дем’яна Данилюка, помітного львівського урбан-активіста, який вже вісім років опікується проектами розвитку міст, на сьогодні у Львові є чотири приватних перевізники, фактично монополісти. Саме вони зосереджують на собі понад 30 маршрутів, у той час, коли комунальне підприємство АТП-1 має тільки 17. Насправді, приватники чинять тиск на міську раду, відмовляючись возити пільговиків, пенсіонерів, скорочуючи кількість авто на маршруті та піднімаючи тарифи. Але найбільш цікавим є те, що в угодах перевізників не прописаний механізм зняття штрафів у разі невиконання водієм своїх обов’язків. Так званим «рятівником» може стати єдиний електронний квиток, який Львівська міська рада обіцяє впровадити вже у 2018 році.

Система оплати транспорту за електронними квитками доволі проста: пасажир реєструється, купує спеціальну накопичувальну проїзну карту та валідує її безпосередньо під час поїздки на спеціальному зчитувальному пристрої. Така система вже діє у більшості країн єврозони. У Варшаві, до прикладу, електронний квиток діє 90 хвилин з моменту його валідації та дозволяє використовувати його для декількох поїздок. Це суттєво розвантажує водія (квитки можна придбати у кожному газетному кіоску).

Єдиний електронний квиток допоможе також збільшити кількість маршруток з фіксованою заробітною платою для водіїв. Змоделюємо ситуацію: місто закупляє новий парк якісного транспорту, створює комунального перевізника, замовляє у нього визначений кілометраж та платить йому за це не залежно від кількості пасажирів. Таким чином, перевізник має змогу вчасно проводи техогляд авто та створити штат кваліфікованих працівників, а місто матиме змогу повністю контролювати стан перевезень.

Результати впровадження системи електронних квитків вражатимуть: підвищиться безпека на дорозі, вестиметься облік реального пасажиропотоку, оптимізуватимуться існуючі маршрути, впроваджуватимуться зручні способи оплати за проїзд та виведення коштів із «тіні», зростатиме комфорт пасажирів.