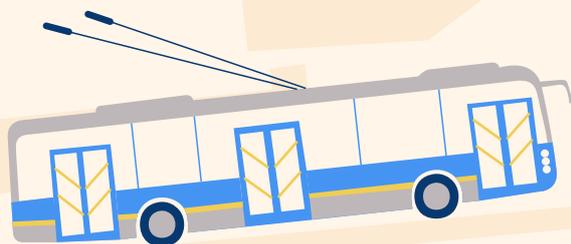
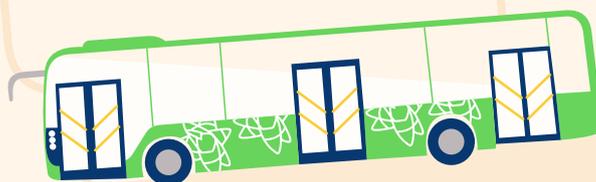


Голос пассажиров

Ассоциации пользователей
общественного транспорта
и политика в области городской
мобильности



ÄDIL QALA

Кенжехан Кабдесов



В документе представлен обзор международного опыта ассоциаций пассажиров общественного транспорта, данные опроса и экспертных интервью, проведенных в Алматы осенью 2024 года, а также рекомендации для создания Союза пассажиров общественного транспорта (СПОТ) в Алматы. Отчет подготовлен в рамках программы AdilQala, совместной инициативы Представительства Фонда Фридриха Эберта в Казахстане и общественного фонда Urban Forum Kazakhstan

Мнение автора не обязательно совпадает с мнением Представительства Фонда им. Фридриха Эберта в Казахстане

Автор: Кенжехан Кабдесов
Редактор: Адиль Нурмаков
Дизайн: Анара Буркитбаева
© AdilQala 2025

Благодарим за предоставленное экспертное мнение Романа Барабанова, Гаухар Достанову, Елену Ерзакович, Александра Матова, Андреаса Шредера

Содержание

Введение

1. Общественный запрос

2. Обзор международного опыта

3. Рекомендации

Список источников



Введение

Организации пассажиров общественного транспорта в разных частях мира играют ключевую роль в развитии транспортной политики на местном, национальном и даже международном уровне.

Их деятельность охватывает широкий круг вопросов, включая улучшение качества услуг, защиту прав пассажиров и активное влияние на нормативно-правовые процессы. В условиях растущего спроса на устойчивые решения роль таких организаций становится все более значимой.

Исследования показывают, что вовлечение граждан в процесс принятия решений может серьезно повышать качество и эффективность услуг общественного транспорта. Пассажиры играют важную роль в планировании городского транспорта, предоставляя данные о своих потребностях и предпочтениях, что позволяет разрабатывать решения, соответствующие их ожиданиям, – и, в целом, более справедливую и легитимную транспортную политику. Это особенно важно для сложных проектов, направленных на устойчивое развитие и достижение климатических целей.

В Уинстон-Сейлеме, штат Северная Каролина, коалиция пассажиров добилась продления времени работы общественного транспорта в ночное время и выходные. В Италии ассоциации пассажиров участвуют в транспортном планировании, добиваясь учета своих интересов при принятии решений. Вовлечение пассажиров способствует соблюдению баланса интересов при выборе приоритетов городской политики в пользу более доступных и удобных транспортных систем. Ассоциации пассажиров инициируют диалог с властью, вносят предложения по совершенствованию транспортной политики, отстаивают права пассажиров, активно участвуют в разработке норм и стандартов.

Участие пассажиров и их объединений в формировании транспортной политики становится всё более актуальным для Казахстана, особенно для крупных городов. Так, по данным United Research Technologies Group, более 70% жителей Алматы пользуются общественным транспортом¹. Спрос на эффективную городскую мобильность диктует необходимость учитывать потребности и интересы пассажиров.

Примеры из других стран показывают, что ассоциации пассажиров действительно помогают сделать транспортные решения более ориентированными на пользователя. Казахстан может использовать этот опыт, адаптировав его под местные реалии.

¹«Алматинцы чаще других казахстанцев используют общественный транспорт», Kursiv.media, 5 июля 2024
<https://kz.kursiv.media/2024-07-05/print1041-kchl-transport/>

Общественный запрос

Для изучения отношения жителей Алматы к идее создания Союза пассажиров общественного транспорта был проведен онлайн-опрос на казахском и русском языках, методом удобной выборки. Анкета распространялась через социальные сети, включая таргетированную рекламу в Instagram, и привлекла 249 респондентов. Это обеспечило широкий охват пользователей общественного транспорта, однако выборка не является строго репрезентативной и отражает мнение сравнительно активной части населения, присутствующей в социальных сетях.

Основную часть участников опроса (68%) составили молодые люди в возрасте от 18 до 30 лет. В возрастной группе 31–45 лет было 24% респондентов, а доля участников старше 46 лет составила менее 10%. Большинство респондентов – женщины (63%).

Порядка 60% ответивших используют общественный транспорт ежедневно, еще 22% – несколько раз в неделю. Данные свидетельствуют о том, что транспортные услуги играют важную роль в повседневной жизни подавляющего большинства респондентов. Наиболее популярными видами транспорта являются автобусы и метро.

Респонденты оценивали общественный транспорт по ряду ключевых критериев, используя шкалу от 1 (абсолютно не удовлетворен) до 5 (полностью удовлетворен).

Полученные результаты, в целом, говорят о неудовлетворительной оценке качества обслуживания.

Ни один из параметров не был оценен выше 3,6 баллов.



Рисунок 1. Средние оценки по ключевым критериям



Сравнительно высоко оценены «Объявления во время поездки» (3,6) и состояние остановок общественного транспорта (3,5). Нейтрально оценены «Отношение водителя к пассажирам» (3,3), «Безопасность вождения» (3,2) и «Доступность информации» (3,1), что говорит о необходимости улучшений в этих вопросах.

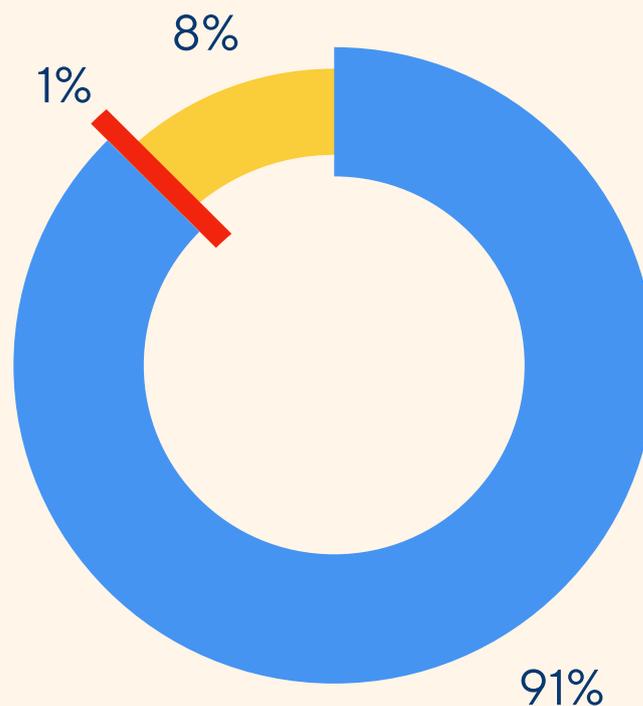
Оценки ниже 3 баллов получили «Соблюдение графика движения» (2,8), «Время ожидания» (2,6) и «Чистота внутри транспорта», «Личная безопасность», «Время в пути» (2,5), а наиболее проблемной темой является переполненность салонов (1,8).

91% респондентов считают очень важным включение представителей пассажиров в процесс обсуждения и принятия решений, связанных с общественным транспортом. Это отражает высокий общественный запрос на прозрачность и вовлечение.

Рисунок 2. Важность участия пассажиров в принятии решений

Считаете ли Вы важным включение представителей пассажиров в обсуждение и принятие решений, связанных с общественным транспортом?

- Да, это очень важно
- Нет, не считаю это важным
- Не знаю, нужно больше информации



Интерес к возможному созданию союза пассажиров общественного транспорта показали 31% участников, заявившие, что готовы стать его членами. 45% респондентов выразили нейтральное отношение, отметив, что им нужно больше информации о целях и задачах организации. Результаты демонстрируют потенциал для создания подобной организации, но также указывают на необходимость активной работы по популяризации и разъяснению миссии, а также налагает ответственность на ее будущих организаторов за создание максимально прозрачного и понятного механизма работы.

Наибольшее число респондентов выбрали наиболее предпочтительной для себя формой вовлечения участие опросах и обсуждениях, а также внесение предложений и идей. Это свидетельствует о высокой готовности граждан участвовать в формировании обратной связи по вопросам транспортной политики на уровне города.

Рисунок 3. Готовность к членству в организации пассажиров

В случае образования Союза пассажиров общественного транспорта, готовы ли Вы стать его членом?

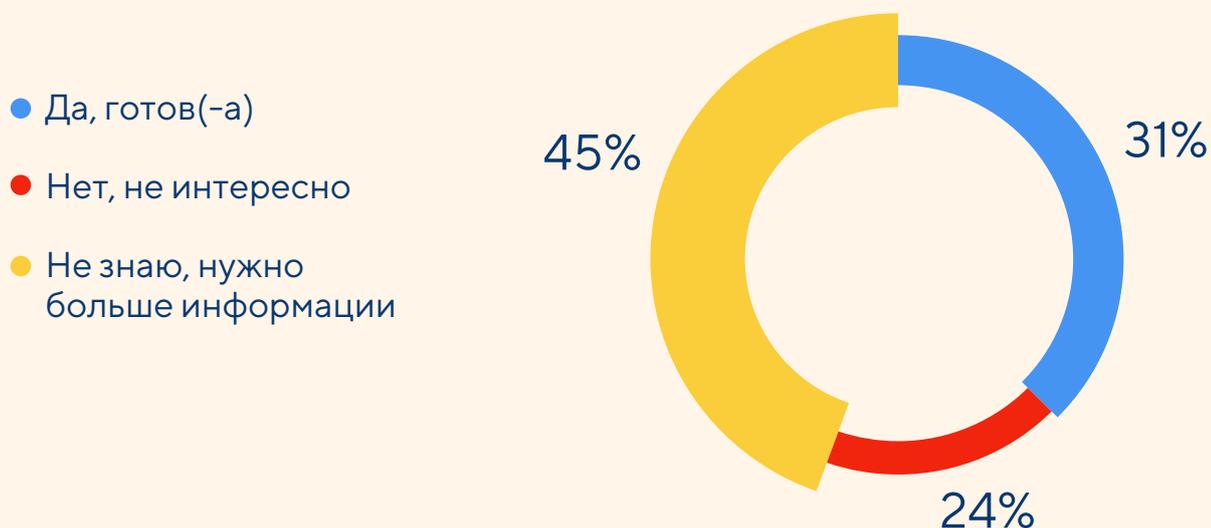


Рисунок 4. Предпочтительные формы участия

Какие формы участия в Союзе Вам были бы интересны?
(Возможно выбрать несколько вариантов)



При этом, в числе приоритетных задач такой организации, в случае ее создания, большинство респондентов хотело бы видеть «Повышение безопасности и комфорта пассажиров», «Улучшение регулярности и точности движения транспорта», а также «Защита прав пассажиров».

Рисунок 5. Приоритетные задачи Союза

Какие проблемы, по вашему мнению, Союз пассажиров должен решать в первую очередь?
(Возможно выбрать несколько вариантов)



Лишь 16% респондентов выразили готовность финансово поддерживать такую ассоциацию, и еще 52% опрошенных возможно будут готовы платить членские взносы или делать пожертвования, если будут иметь более подробную информацию о целях и механизмах использования средств. Это подчеркивает важность прозрачности работы любой подобной организации для повышения доверия и вовлеченности бенефициаров.

Ответы на открытые вопросы демонстрируют широкий спектр предложений по улучшению общественного транспорта, включая увеличение количества автобусных полос и маршрутов, расширение метро и внедрение инновационных видов транспорта, таких как легкорельсовый транспорт. Пассажиры обращают внимание на повышение безопасности перевозок, решение проблемы домогательств, улучшение условий труда водителей.

Другим важным направлением респонденты выделили общественный контроль за качеством услуг. Предлагались инициативы по созданию системы мониторинга чистоты в салонах, улучшению доступа к информации о доходах и расходах транспортных операторов и публикации отчетов о результатах работы на сайте. Также звучали идеи по развитию информационной доступности, включая ресурсы с онлайн-расписаниями движения транспорта. Количество и разнообразие ответов респондентов подчеркивают высокий уровень заинтересованности населения в улучшении транспортной системы и могут стать основой для приоритетных направлений работы ассоциации пассажиров, которая имеет все шансы стать важным каналом взаимодействия между горожанами и транспортными структурами для создания более качественной и доступной системы общественного транспорта.



Обзор международного опыта

Общественный транспорт играет ключевую роль в создании устойчивой городской среды, и организации, защищающие интересы пассажиров, способствуют улучшению транспортных систем. Каждая из них имеет уникальные подходы, задачи и вклад в развитие транспорта.

Например, в США ключевым игроком в этой области является Transit Riders of the United States Together - TRUST (<https://trustriders.org>). Эта коалиция, созданная в 2020 году, объединяет пассажиров, выступая за безопасный, надежный и доступный транспорт. TRUST также организует образовательные мероприятия и борется за равный доступ к транспортным услугам для всех социальных групп.

В Дании важный вклад в устойчивую транспортную политику вносит Council for Sustainable Transport (<https://baeredygtigtrafik.dk>). Ассоциация выступает за сокращение использования автомобилей, улучшение условий для велосипедистов и пешеходов, а также развитие экологичного общественного транспорта.

В Германии PRO BAHN (<https://pro-bahn.de>) действует как добровольная и независимая ассоциация пассажиров. Она занимается лоббированием улучшений в транспортной сфере, проводит образовательные мероприятия, предоставляет консультации и активно взаимодействует со СМИ, продвигая устойчивые транспортные решения.

В Италии схожую миссию выполняет Associazione Utenti del Trasporto Pubblico - UTP (<https://utpmilano.it>), основанная в Милане в 1982 году. Эта организация занимается сохранением и развитием трамвайных маршрутов, интеграцией тарифных систем и мониторингом качества услуг.

Наконец, в Великобритании Bus Users UK (<https://bususers.org>) поддерживает пассажиров автобусного транспорта, обеспечивая высокий уровень обслуживания, улучшение доступности и борьбу с транспортной бедностью, которая ведет к социальной изоляции и снижению качества жизни.

Эти организации вместе составляют глобальную сеть, направленную на защиту прав пассажиров и развитие экологически устойчивого транспорта, который отвечает требованиям современного общества. Их работа не только улучшает качество услуг, но и способствует созданию более комфортной и справедливой городской среды.

Далее мы предлагаем обзор нескольких ассоциаций, опыт работы, подходы и организационная структура которых может быть релевантна для Казахстана.

European Passenger Federation (EPF)

Европейская федерация пассажиров, EPF, была основана в 2002 году в Генте (Бельгия) как общая платформа для европейских инициатив, выступающих в защиту интересов пользователей общественного транспорта.

Главный акцент Европейская федерация пассажиров делает на продвижении качественного общественного транспорта, который отвечает принципам устойчивого развития и экологичности, обеспечивая комфорт и удобство для граждан. Организация активно участвует в формировании европейской транспортной политики. Основываясь на исследованиях и анализе, EPF дает рекомендации, способствуя созданию систем, которые лучше соответствуют ожиданиям пользователей общественного транспорта.

EPF ведет исследовательскую деятельность, анализируя развитие транспортных систем европейских городов, а также образовательные программы, нацеленные на повышение осведомленности и компетенций в этой области. Важным направлением работы является консультирование муниципалитетов, продвижение рекомендаций и сетевое взаимодействие между членами федерации.

EPF участвует в нескольких ключевых европейских проектах, направленных на улучшение транспортной инфраструктуры и повышение доступности общественного транспорта. Например, в проекте SHOW исследуется роль автономных транспортных средств в городском транспорте, а в рамках проекта TOD-IS-RUR идет работа над транспортно-ориентированным развитием агломераций. Проект UPPER направлен на повышение популярности общественного транспорта в 10 европейских городах, а GEMINI фокусируется на продвижении экологически чистой мобильности через новые виды транспорта. В проекте SIGN-AIR ведется разработка платформы для обмена данными между транспортными операторами².

²См.: epf.eu/wp/projects

10 октября 2023 года Европейская федерация пассажиров сыграла важную роль в формировании транспортной политики ЕС. На обсуждении проекта нового Регламента мультимодальных цифровых транспортных услуг (MDMS) в Европейском парламенте представители EPF подчеркнули, что при его разработке центральное место должны занимать интересы пассажиров.

В частности, были подняты вопросы о сложности планирования, бронирования и осуществления мультимодальных поездок, что часто заставляет пассажиров выбирать наиболее простые, но не всегда экологически устойчивые варианты. В результате этих обсуждений MDMS стал ключевым механизмом для изменения этой ситуации, так как предоставил пассажирам больше выбора и прозрачности.

Transport Focus

Transport Focus – это независимый общественный орган при Министерстве транспорта Великобритании, защищающий интересы пассажиров железной дороги, городских автобусов, трамваев и междугородных автобусных рейсов.

Основываясь на результатах опросов и исследований, организация лоббирует изменения в транспортной политике и предоставляет консультации городским властям, способствуя созданию удобных и доступных транспортных возможностей для граждан. Transport Focus также занимается рассмотрением жалоб пассажиров, которые не были должным образом решены транспортными компаниями.

Регулярные опросы пассажиров разных видов транспорта³ позволяют собирать данные о реальных потребностях и запросах пользователей, чтобы защищать интересы пассажиров перед транспортными компаниями и органами власти, а также готовить рекомендации для них.

Так, национальный опрос пассажиров автобусов (Bus User Survey) проводился в течение нескольких лет с сентября 2021 года, что позволило отслеживать изменения в степени удовлетворенности пассажиров по мере восстановления после пандемии, и, соответственно, корректировать политику на местном уровне. В настоящее время с определенной периодичностью проводится опрос Your Bus Journey, предоставляющий актуальные данные для принятия качественных решений в отношении тарифов.

Кампания Give Bus A Go («Дай автобусу шанс») направлена на популяризацию автобусного транспорта и улучшение качества обслуживания пассажиров в регионе Вест-Мидлендс⁴. Проект собирал обратную связь от жителей с целью выявить причины, по которым люди выбирают другие виды транспорта вместо автобусов, и предложить меры по их устранению. В фокусе внимания было три ключевых аспекта: доступность проезда, пунктуальность маршрутов и информирование пассажиров.

Важной частью кампании стала инициатива Busketeers (игра слов: musketeers, мушкетеры), в рамках которой группа добровольцев, редко пользующихся автобусами, согласилась перейти на этот вид транспорта и поделиться своими впечатлениями через мобильное приложение и социальные сети. Их опыт позволяет не только рассказать о преимуществах автобусных поездок, но и выявить моменты, требующие улучшений.

³См.: transportfocus.org.uk/insight/bus-users-weekly-survey/

⁴См.: transportfocus.org.uk/publication/give-bus-a-go-report/

Ассоциация пользователей общественного транспорта (PTUA)

Некоммерческая организация Public Transport Users Association, PTUA⁵ с 1976 года занимается проектами по улучшению качества общественного транспорта и снижению зависимости от личных автомобилей в австралийском штате Виктория, и является признанным лидером в адвокации прав пассажиров и устойчивой мобильности.

Через кампании, исследования и взаимодействие с властями, PTUA выступает за продвижение доступного, качественного и экологичного общественного транспорта как наиболее предпочтительного способа передвижения.

Кампания Every 10 Minutes to Everywhere (Каждые 10 минут в любом направлении) продвигает создание плотной сети маршрутов (включая автобусы, трамваи и поезда) с частым графиком движения по всему Мельбурну. Другая инициатива под названием Better Buses (Улучшим автобусы) выступает за переход общественного транспорта на электрическую тягу и расширение маршрутов электробусов в нецентральные районы.

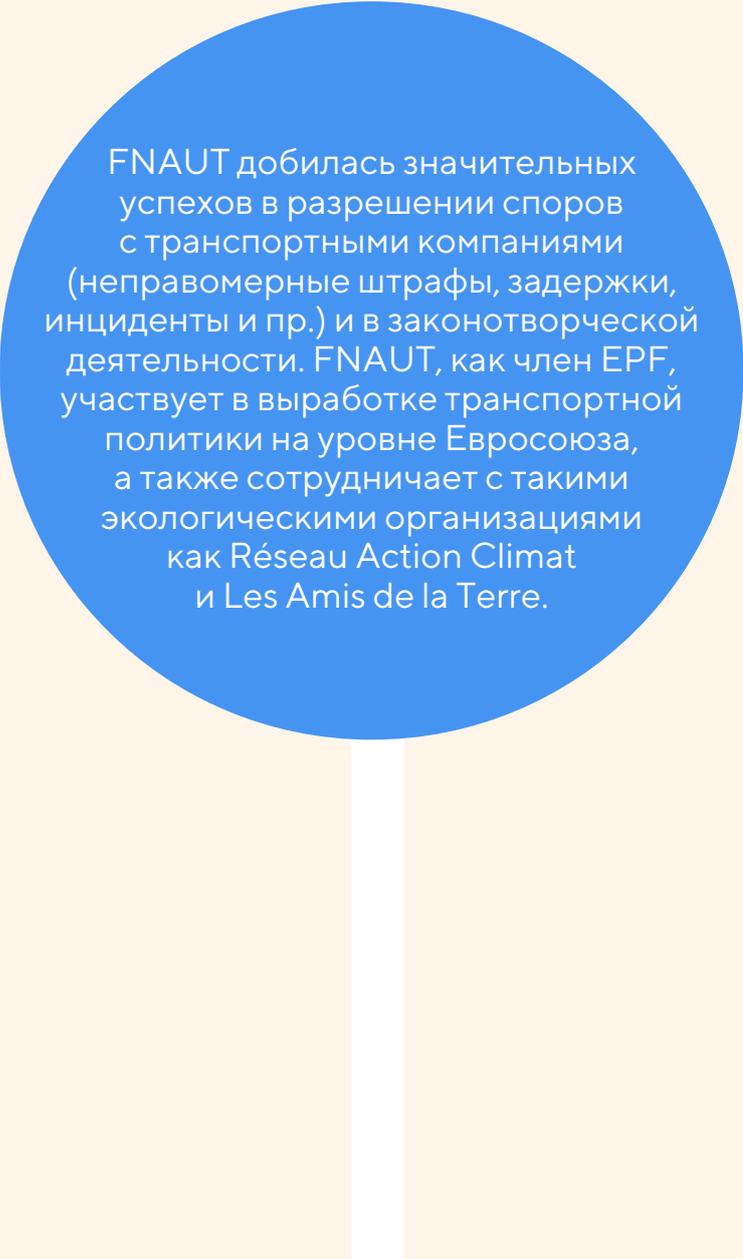
Организация добилась ряда крупных успехов. В 1983 году была внедрена система мультимодальных билетов, а в 1999 году – улучшено расписание поездов и трамваев в выходные дни. В 2023 году PTUA заставила правительство пересмотреть свой отказ от возмещения пассажирам излишне списанных средств с транспортных карт.

⁵См: ptua.org.au

Национальная федерация ассоциаций пользователей транспорта (FNAUT)

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) работает с 1978 года. Сегодня в нее входит 160 ассоциаций пассажиров по всей Франции, активно участвующих в разработке транспортной политики на местах⁶. FNAUT оформлена как организация по защите прав потребителей, что позволяет ей представлять интересы пользователей перед госорганами и транспортными предприятиями.

В число ключевых направлений её деятельности входят пропаганда экологически ответственных транспортных решений и общественного транспорта как альтернативы личному автомобилю, вопросы доступности общественного транспорта и улучшения городской мобильности для пешеходов, велосипедистов и людей с инвалидностью.



FNAUT добилась значительных успехов в разрешении споров с транспортными компаниями (неправомерные штрафы, задержки, инциденты и пр.) и в законотворческой деятельности. FNAUT, как член EPF, участвует в выработке транспортной политики на уровне Евросоюза, а также сотрудничает с такими экологическими организациями как Réseau Action Climat и Les Amis de la Terre.

⁶См.: fnaut.fr

Организационные формы и управление ассоциациями пассажиров общественного транспорта демонстрируют разнообразие подходов, основанных на масштабах и задачах каждой организации.

EPF и FNAUT, как зонтичные структуры, имеют строгую иерархию. Высшим органом в них является Генеральная ассамблея (общее собрание членов), которая принимает стратегические решения, утверждает бюджет, планы, отчеты и т.п., а за оперативное управление отвечают Правление, избираемое на три года, и Секретариат.

Transport Focus имеет менее бюрократичный формат, но, учитывая принадлежность организации к правительственным структурам, его тоже нельзя назвать типичным для ассоциаций по защите прав пассажиров. Главные функции в Transport Focus поделены между Советом директоров, отвечающим за стратегическое управление, и командой менеджеров, управляющих повседневной деятельностью, в т.ч. специализированными департаментами – политики, исследований, инноваций, партнерств и пр.

PTUA, являясь добровольной организацией, имеет более упрощенную структуру, но также четко определенное руководство в лице президента, секретаря и финансового директора, отвечающих за стратегическое развитие и финансовую стабильность. Вся тематическая проектная деятельность поделена между комитетами, а за слаженную работу между командами отвечает координатор.

Общим для всех этих организаций является наличие стратегического и операционного уровней управления, что обеспечивает баланс между долгосрочным планированием и проектной работой. Различия заключаются в степени централизации и формализации функций, что отражает различия в масштабе и миссии каждой организации.

Финансовые модели тоже демонстрируют разнообразие подходов к привлечению средств, которые зависят от структуры и целей каждой организации. EPF получает гранты ЕС и международных организаций, собирает членские взносы и частные пожертвования. PTUA в основном полагается на членские взносы и добровольные пожертвования, а также проводит кампании краудфандинга на отдельные проекты.

Transport Focus финансируется из бюджета Министерства транспорта, что покрывает все направления деятельности организации, а также операционные расходы. FNAUT использует более диверсифицированный подход, в том числе доходы от публикаций, исследований, мероприятий, конференций и других услуг, помимо членских взносов, пожертвований и грантов от правительства и Евросоюза.

Рекомендации

Обзор мировой практики демонстрирует, что ассоциации пассажиров способны играть важную роль в улучшении качества перевозок и обеспечении прозрачности в управлении транспортом. Они вносят вклад в планирование и разработку политики, способствуют учету интересов разных групп населения и помогают избегать типичных ошибок при внедрении новых проектов.

Результаты опроса говорят о большом интересе граждан к вопросам городской мобильности. 82% респондентов используют общественный транспорт ежедневно или несколько раз в неделю, при этом неудовлетворительно оценивая качество услуг – ни один из параметров не был оценен респондентами выше 3,6 баллов из 5.

91% респондентов считают очень важным включение представителей пассажиров в процесс обсуждения и принятия решений, связанных с общественным транспортом. Это отражает высокий общественный запрос на участие и вовлечение. Около трети респондентов готовы присоединиться к созданию пассажирского союза уже сегодня, и еще почти половина может присоединиться, если узнает больше о целях организации.

Эксперты, опрошенные для настоящего исследования, отметили, что создание ассоциации пассажиров общественного транспорта в Алматы представляется важным шагом для защиты прав пользователей, улучшения качества предоставляемых услуг и представительства интересов пассажиров, но искусственно созданная структура может вызвать недоверие и не найти поддержки у горожан. Она должна инициироваться самими пользователями услуг общественного транспорта, а не становиться продуктом какого-либо проекта «сверху», который, впрочем, мог бы выступить катализатором.

В связи с этим, процесс создания ассоциации потребует тщательной подготовки, устойчивой организационной структуры и ясного понимания целей. Ее инициаторы должны сначала проявить себя в процессе обсуждений, а уже потом заявить себя как полноценная институция, которая потребует наличия активного костяка инициативных людей, которые не только будут являться пассажирами общественного транспорта, но и будут готовы посвящать этому время и ресурсы, вовлекать экспертов, выстраивать отношения с местными органами власти и перевозчиками, продвигать рекомендации.

Эксперты также подчеркивают необходимость привлечения к работе экспертов в вопросах транспортного проектирования и урбанистики, поскольку пассажиры могут видеть ситуацию, с одной стороны, тогда как эксперты имеют более глубокое понимание стандартов, норм и других аспектов городского планирования. Эксперты отметили, что международный опыт может быть полезен при разработке модели ассоциации.

В то же время, были высказаны опасения, что организация может столкнуться с трудностями и быстро утратить свою активность, если с самого начала не будут продуманы глобальные цели, структура и механизмы устойчивой работы. Такой подход поможет укрепить доверие со стороны общества и партнеров, а также обеспечить устойчивое функционирование организации в долгосрочной перспективе.

Обсуждались варианты создания новой независимой институции (общественное объединение) или ее аффилиации с существующими структурами, например, с ассоциациями защиты прав потребителей или учреждение специального органа при маслихате города. Кроме того, сложность будет представлять поиск источников финансирования, особенно на этапе становления.

Опираясь на международную практику и результаты опросов и экспертных интервью, можно выделить ряд ключевых направлений и практических шагов для формирования и успешного функционирования Союза пассажиров общественного транспорта (СПОТ).

1. Определение формы и структуры организации

Возможно, наиболее оптимальным вариантом будет регистрация в качестве НПО или ассоциации защиты прав потребителей, что позволит СПОТ выражать интересы горожан в сфере общественного транспорта, участвовать в общественных слушаниях и инициировать дискуссии на разных уровнях. Внутренняя структура может включать совет и ли правление, административный аппарат с проектными офисами, которые были бы сфокусированы на отдельных направлениях, и финансовый совет, отвечающий за прозрачность расходов.

2. Финансирование и финансовая прозрачность

Членские взносы часто становятся основным источником средств, однако реалии казахстанского гражданского общества и уровень жизни едва ли позволят полагаться на них. Основой фандрейзинга на первых порах, скорее всего, станут гранты донорских структур, краудфандинг, партнерские проекты международными организациями, а также консалтинговые услуги. В перспективе, справедливым решением было бы перечисление в уставной фонд ассоциации для обеспечения операционной деятельности определенного процента от каждой транзакции, совершенной через систему электронного билетирования при оплате проезда пассажирами.

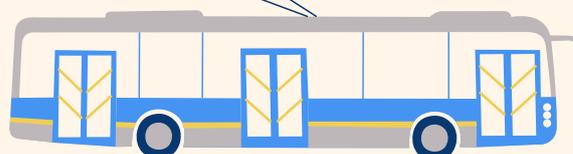
Независимо от выбранных каналов финансирования, необходимо будет публиковать годовой отчет о доходах и расходах для укрепления доверия и привлечения новых членов.

3. Основные функции

- регулярный мониторинг качества транспортных услуг
- документирование и анализ проблем
- сбор предложений от пассажиров и обработку их жалоб посредством опросов, онлайн-платформ, горячей линии и приема граждан
- публикация регулярных отчетов о состоянии инфраструктуры, соблюдении расписания, оценке комфорта и безопасности поездок и т.п.
- разработка рекомендаций и их продвижение
- адвокация интересов пассажиров перед акиматом и перевозчиками
- разъяснительная работа с населением, информационные кампании
- взаимодействие с Управлением городской мобильности акимата, ассоциацией перевозчиков, Общественным советом и районными акиматами
- участие в рабочих группах по ключевым проектам транспортной инфраструктуры с целью представительства интересов пассажиров
- организация круглых столов с экспертами, СМИ и представителями операторов
- защита прав пассажиров, предоставление консультаций и представительство их интересов в официальных инстанциях

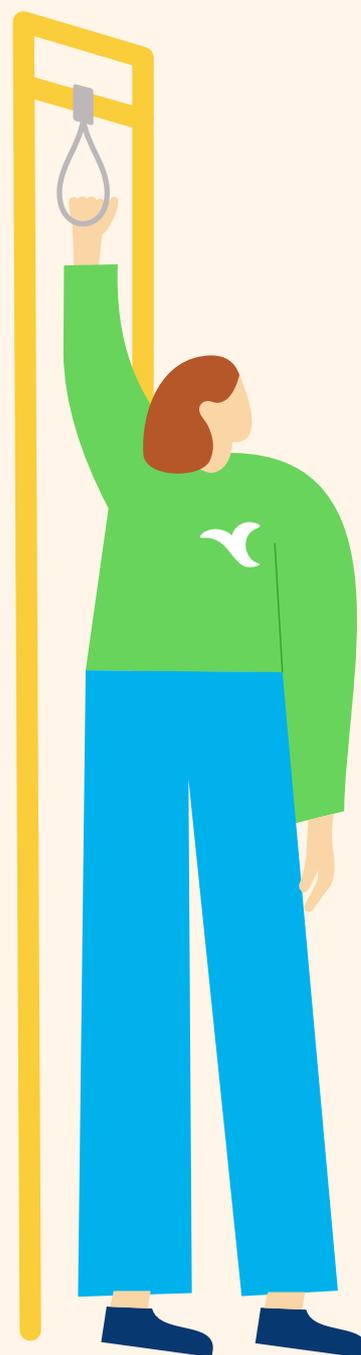
4. Использование международного опыта

Систематическое изучение и адаптация зарубежных практик позволяет учитывать уже наработанные решения, а участие в совместных проектах и сетевых инициативных группах на международном уровне может способствовать профессиональному развитию СПОТ, расширению экспертной базы и укреплению репутации союза.



С учетом изложенного, создание Союза пассажиров общественного транспорта Алматы представляется перспективным шагом для повышения качества и доступности перевозок, повышения привлекательности общественного транспорта и более тесного взаимодействия между пассажирами, органами власти и перевозчиками.

С поддержкой горожан, при наличии понятных процедур участия и прозрачного финансирования СПОТ способен стать важным и социально значимым гражданским институтом, способствующим решению проблем городской мобильности, эффективным каналом обратной связи, помогать решать системные проблемы и, в конечном счете, формировать более комфортную и безопасную транспортную среду.



СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

^ISutcliffe, J. B., & Cipkar, S. (2017). Citizen participation in the public transportation policy process: A comparison of Detroit, Michigan, and Hamilton, Ontario. *Canadian Journal of Urban Research*, 26(2), 33–51. <https://cjur.uwinnipeg.ca/index.php/cjur/article/download/95/48>

^{II}Miriam, Ricci. (2021). 3. Public engagement in transport planning. doi: 10.1016/B978-0-08-102671-7.10694-3

^{III}Kim, W., Lowe, Pamela, Jones. (2023). 1. Participation and Equity in Municipal Transportation Decisions: A Chicago Case Study and a Politicized Capacity-Building Alternative. *Public Works Management & Policy*, doi: 10.1177/1087724x231193721

^{IV}Sørensen, C.H., Hansson, L. and Rye, T. (2023), "The Transformational Potential of Public Participation in Transport", Hansson, L., Sørensen, C.H. and Rye, T. (Ed.) *Public Participation in Transport in Times of Change (Transport and Sustainability, Vol. 18)*, Emerald Publishing Limited, Leeds, pp. 181–194. <https://doi.org/10.1108/S2044-994120230000018012>

^VPhillip, Summers., Elim, Chao., Paula, McCoy., James, Perry., Scott, D., Rhodes. (2020). 1. Influencing Public Transportation Policy Through Community Engagement and Coalition Building: Process and Preliminary Outcomes.. *Progress in Community Health Partnerships*, doi: 10.1353/CPR.2020.0054

^{VI}Martin, Schiefelbusch. (2010). 4. Passengers as drivers of innovation in public transport planning? Conceptual issues and experiences. *Research Papers in Economics*,

^{VII}Carolyn, McAndrews., Justine, Marcus. (2015). 5. The politics of collective public participation in transportation decision-making. *Transportation Research Part A-policy and Practice*, doi: 10.1016/J.TRA.2015.06.014

Дополнительные источники:

Adapting public transport to climate change: the key for resilient cities | UITP. (n.d.). UITP. [https://www.uitp.org/publications/adapting-public-transport-to-climate-change-the-key-for-resilient-cities-2/](https://www UITP.org/publications/adapting-public-transport-to-climate-change-the-key-for-resilient-cities-2/)

Electric Bus Operations and Maintenance | UITP. (n.d.). UITP. https://www.uitp.org/trainings/electric-bus-operations-and-maintenance_madrid/

Sagaris, L. (2018). Citizen participation for sustainable transport: Lessons for change from Santiago and Temuco, Chile. *Research in Transportation Economics*, 69, 402–410. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.05.001>

Yang, K., & Pandey, S. K. (2011). Further dissecting the black box of citizen participation: When does citizen involvement lead to good outcomes? *Public Administration Review*, 71(6), 880–892. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2011.02417.x>

2025

