

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ, HUMANITARINIŲ MOKSLŲ IR MENŲ FAKULTETAS

Ramūnas Korsakas

VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS ORGANIZAVIMO
KRETINGOS RAJONO SAVIVALDYBĖJE MODELIS

Baigiamasis magistro projektas

Vadovė
Doc. dr. Eglė Gaulė

KAUNAS, 2016

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ, HUMANITARINIŲ MOKSLŲ IR MENŲ FAKULTETAS
VIEŠOSIOS POLITIKOS IR ADMINISTRAVIMO INSTITUTAS

TVIRTINU
L. e. p. Instituto direktorė
Doc. dr. Audronė Telešienė
2016-01-____

VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS ORGANIZAVIMO
KRETINGOS RAJONO SAVIVALDYBĖJE MODELIS

Baigiamasis magistro projektas

Viešoji politika (621L22008)

Vadovė

Doc. dr. Eglė Gaulė
2016 - 01 - ____

Recenzentas

Prof. dr. Algis Junevičius
2016 - 01 - ____

Projektą atliko

Ramūnas Korsakas
2016 - 01 - ____

KAUNAS, 2016

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ, HUMANITARINIŲ MOKSLŲ IR MENŲ FAKULTETAS

RAMŪNAS KORSAKAS
(Studento Vardas Pavardė)
Viešosios politikos programa

Baigiamojo projekto „Viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos r. savivaldybėje modelis“

AKADEMINIO SAŽININGUMO DEKLARACIJA

2016 01 05

Kaunas

Patvirtinu, kad mano Ramūno Korsako baigiamasis projektas tema „Viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje modelis“ yra parašytas visiškai savarankiškai, o visi pateikti duomenys ar tyrimų rezultatai yra teisingi ir gauti sąžiningai. Šiame darbe nei viena dalis nėra plagijuota nuo jokių spausdintinių ar internetinių šaltinių, visos kitų šaltinių tiesioginės ir netiesioginės citatos nurodytos literatūros nuorodose. Įstatymų nenumatytų piniginių sumų už šį darbą niekam nesu mokėjęs. Aš suprantu, kad išaiškėjus nesąžiningumo faktui, man bus taikomos nuobaudos, remiantis Kauno technologijos universitete galiojančia tvarka.

(vardą ir pavardę įrašyti ranka)

SANTRUMPŲ ŽODYNĖLIS

VT - viešasis transportas

TP - transporto priemonė

ES - Europos Sąjunga

LR - Lietuvos Respublika

KT - Keleivių vežimo tarnyba

IT - Informacinės technologijos

ITS - Informacinių technologijų skyrius

SĮ - Susisiekimo paslaugos

PTC - Viešojo transporto korporacija

JNG - Japonijos nacionaliniai geležinkeliai

UAB - Uždaroji akcinė bendrovė

JAV - Jungtinės Amerikos Valstijos

VŠĮ - Viešoji įstaiga

NVTKA - Nacionalinė viešojo transporto keleivių asociacija

LINAVA - Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija

PAVEIKSLAI

1 pav. Miestai, kuriuos atstovauja respondentai	33
2 pav. Viešojo transporto maršrutų vertinimo kokybė	34
3 pav. Viešojo transporto tinklo sistemos atnaujinimo vykdymas	34
4 pav. VT maršrutų aptarnavimo kokybės vertinimas užtikrinant prieinamumą	35
5 pav. VT bilietų įsigijimo sistemos įdiegimas klientams	36
6 pav. Turimo viešojo transporto priemonių, amžiaus vidurkis	37
7 pav. Viešojo transporto eksploatacinio greičio didinimo plėtojimas	38
8 pav. Respondentų (ne)sutikimas su pateiktu teiginiu	39
9 pav. Reakcija į pokyčius įtakojančius VT darbo organizavimą	39
10 pav. Dažnumas vykdomų darbų, gerinant viešojo transporto organizavimą	40
11 pav. VT tinklo sistemos maršrutų hierarchizacija	41
12 pav. (Ne)sutikimas su pateiktu teiginiu	41
13 pav. Atsakingų asmenų už VT atsizvelgimas į keleivių poreikius	42
14 pav. Ateities planuose numatyta siekti optimalus VT maršrutinio tinklo parinkimo	43
15 pav. Pagrindinių susisiekimo infrastruktūros problemų įvertinimas	44
16 pav. Infrastruktūros modernizavimo reikalingumą nusakantys veiksniai	45
17 pav. Avaringumo priemonių mažinimo vertinimas	45
18 pav. Veiksniai turintys įtakos keleivių apsisprendimui rinktis VT paslaugas	46
19 pav. Įdiegtų tobulinimo priemonių vertinimas, susisiekimo infrastruktūrai gerinti	47
20 pav. Optimalus autobusų amžiaus ciklas	49
21 pav. Pagrindinės paslaugų kokybės dimensijos	51
22 pav. VT sistemos organizavimo modelis Kretingos rajono savivaldybėje	53

TURINYS

SANTRUMPŲ ŽODYNĖLIS.....	4
PAVEIKSLAI	5
TURINYS	6
SUMMARY	7
SANTRAUKA	8
ĮVADAS	9
1. VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS ORGANIZAVIMO TEORINĖ IR TAIKOMŲJŲ ASPEKTŲ ANALIZĖ.....	11
1.1. Viešojo transporto sistema ir jo svarba visuomenėje	11
1.2. Viešojo transporto sistemos organizavimas.....	14
1.3. Viešojo transporto sistemos organizavimo efektyvumas.....	17
1.4. Viešojo transporto sistemos organizavimo modeliai.....	23
1.5. Viešojo transporto sistemos organizavimo problemos Lietuvoje	26
2. VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS ORGANIZAVIMAS KRETINGOS RAJONO SAVIVALDYBĖJE ANALIZĖ IR SIŪLOMAS MODELIS.....	29
2.1. Tyrimo metodika	29
2.2. Kretingos rajono viešasis transportas	31
2.3. Anketinės apklausos duomenų analizė	33
2.4. Viešojo transporto sistemos organizavimo modelis Kretingos rajono savivaldybėje	49
IŠVADOS	54
REKOMENDACIJOS	56
LITERATŪRA.....	57
PRIEDAI.....	60

Ramūnas Korsakas. *Public transport system organization model in Kretinga district municipality*. Master's thesis in Public Policy and Administration / supervisor assoc. prof. dr. Eglė Gaulė. Institute of Public Policy and Administration, the Faculty of Social Sciences, Arts and Humanities, Kaunas University of Technology.

Research area and field: public policy.

Key words: public transport, public transport system, public transportation system organization, model.

Kaunas, 2016. 65 p.

SUMMARY

Public transport systems is relevant because the public transport is one of the priority sectors of economy, which is reflected in the country's development process. Public transport system in the organization is affected by the political environment, different political changes. Society unintentionally understand the purpose of public transport in the city. The cities public transport services, working in unison, there is no uniform system. E-ticket creation process is not coordinated. To ensure efficient public transport system optimization and successful organization it is necessary to carry out regular passenger surveys, to explain what the residents need to travel in real time, for what purpose they are traveling. Problem: The public transport system in Kretinga district municipality is ineffective. The object of research: the public transport system Kretinga district municipality. The subject of research: public transport schemes Kretinga district municipality. The aim: to develop public transport systems model of organization of the Kretinga district municipality. Objectives: To identify and analyze the public transport system organization principles, based on the public transport system reform need to provide public transport system organization Kretinga district municipality model. Methods: literature, documents and other sources of analysis, questionnaire, a comparative analysis of the organization, grouping, graphical presentation. The final work of the 22 figures, 1 table. Master's work at a total of 65 pages. It formed the main conclusion of the need for the public transport system in the organization of unity, strengthen controls and improve quality of service.

Ramūnas Korsakas. *Viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje modelis*. Magistro baigiamasis projektas, viešojo politika ir administravimas / vadovė doc. dr. Eglė Gaulė. Viešosios politikos ir administravimo institutas, socialinių, humanitarinių mokslų ir menų fakultetas, Kauno technologijos universitetas.

Mokslo kryptis ir sritis: viešojo politika.

Raktiniai žodžiai: *viešasis transportas, viešojo transporto sistema, viešojo transporto sistemos organizavimas, modelis*.

Kaunas, 2016 metai, 65 psl.

SANTRAUKA

Viešojo transporto sistemos organizavimas yra aktualus, nes VT yra viena iš prioritetinių ūkio šakų, kuri atspindi šalies vystimosi eigą. Viešojo transporto sistemos organizavimui įtakos turi politinė aplinka, įvairūs politiniai pokyčiai. Visuomenė netikslingai supranta viešojo transporto paskirtį mieste. Skirtingi miestai viešojo transporto paslaugų teikime, dirba nevieningai, nėra vieningos sistemos. Elektroninio bilieto kūrimo procesas nėra koordinuojamas. Siekiant efektyvaus viešojo transporto optimizavimo ir sėkmingos sistemos organizavimo yra būtina nuolat atlikti keleivių tyrimus, aiškintis, koks yra gyventojų poreikis keliauti realiu laiku, kokiais tikslais jie keliauja. Problema: viešojo transporto sistema Kretingos rajono savivaldybėje yra neefektyvi. Tyrimo objektas: viešojo transporto sistema Kretingos rajono savivaldybėje. Tyrimo dalykas: viešojo transporto sistemos organizavimas Kretingos rajono savivaldybėje. Tyrimo tikslas: parengti viešojo transporto sistemos organizavimo modelį Kretingos rajono savivaldybėje. Uždaviniai: identifikuoti ir išanalizuoti viešojo transporto sistemos organizavimo principus, pagrįsti viešojo transporto sistemos pertvarkos poreikį, pateikti viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje modelį. Metodai: literatūros, dokumentų ir kitų šaltinių analizė, anketavimas, lyginamoji analizė, sisteminimas, grupavimas, grafinis vaizdavimas. Baigiamajame darbe pateikiami 22 paveikslai, 1 lentelė. Magistro darbą iš viso sudaro 65 psl. Suformuota pagrindinė išvada, kad reikia siekti viešojo transporto sistemos organizavimo vieningumo, stiprinti kontrolę ir gerinti teikiamų paslaugų kokybę.

IVADAS

Temos aktualumas. Viešasis transportas (toliau - VT) yra viena iš prioritetinių ūkio šakų, kuri atspindi šalies vystimosi eigą. Teigtina, kad daugelyje ES šalių, veikia viešojo transporto pilnavertiška sistema, kuri išivyrąja ir tampa pagrindine, visuomenės keliavimo priemone darbo dienomis ir savaitgaliais. Lietuvoje, ypatingai mažesnėse savivaldybėse, ši viešojo transporto miestų būtinybė, kol kas tik pradinėje stadijoje (kalbant apie išvystymo lygį), ne išimtis ir Kretingos rajono savivaldybė (Popovas, 2012). Viešojo transporto sistemos organizavimui įtakos turi politinė aplinka, nes kas kelerius metus keičiasi miestų, bei rajonų politikai, to pasėkoje darydami tiesioginę įtaką viešojo transporto vytimuisi, plėtojimui, strateginiam planavimui ir sistemų organizavimui. Dėl įvairiausių pokyčių, dažnai visuomenė netikslingai supranta viešojo transporto paskirtį mieste, vyrauja nuomonė, kad VT susisiekimo priemonės yra jaunimui ir senjorams, o ne visos visuomenės dalyvių (Linava, 2015). Vangus visuomenės požiūris į viešąjį transportą ir nuolatinis naudojimas asmeniniu transportu, politikos atstovams formuoja požiūrį, kad nėra poreikio viešojo transporto sistemos aktyviam vystymui ir organizavimui, dėl jo pasyvumo Lietuvoje (NVTKA, 2015).

Pasak Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos Linava (2015) nurodoma, jog nuolatos detalai yra išigilinama į viešojo transporto problemas Lietuvoje ir ieškoma efektyvių sprendimo būdų joms spręsti, todėl per regionų plėtros tarybas, transporto parkams atnaujinti bus skirtos Europos Sąjungos lėšos (iki 2020 metų). Sekantis svarbus aspektas, kurį nurodo asociacija, turi būti skiriamas didelis dėmesys, kaip pritaikyti viešojo transporto maršrutus. Viešojo transporto maršrutų pritaikymas turi būti maksimaliai atsiperkantis, jeigu savivaldybės nori turėti ir išlaikyti autobusų parkus, bei savivaldybės privalo keisti požiūrį į autobusų parkų veiklą. Kiekvienas Lietuvos miestas, viešojo transporto paslaugų teikime, dirba nevieningai, nėra vieningos sistemos, o elektroninio bilieto kūrimo procesas nėra koordinuojamas, to pasėkoje reikia vieningos sistemos (Linava, 2015). Lietuvos savivaldybių asociaciją nuolatos atlieka tyrimus, dėl viešojo transporto paslaugų, priemonių santykio, greta kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento keleivių vežėjams yra pateikiama darnaus judrumo miestuose planų rengimo gairės, kur siekiama, jog vežėjai turi parodyti, kokias priemones taikys siekdami sumažinti automobilizaciją (Darnaus judrumo mieste politika: ES parama 2014 - 2020 metams). Pasak A. Jaržemskio (2015), kuris analizavo viešojo transporto finansavimo patirtį užsienyje ir situaciją Lietuvoje, teigia, jog naujojoje finansinėje perspektyvoje gavus lėšų naujiems autobusams įsigyti yra vertinama, kaip didžiulė sėkmė, kur viešajame transporte turėtų dominuoti keleivių poreikis ir patogumas keleiviui. Tematikos aktualumą sąlygoje ir jos tęstinumas, nes siekiant efektyvaus viešojo transporto optimizavimo, greta viešojo transporto sėkmingos sistemos organizavimo, naujų modelių kūrimo savivaldybėse (Kretingos rajono savivaldybėje) yra būtina nuolat atlikti keleivių tyrimus, aiškintis, koks yra gyventojų poreikis keliauti

realiu laiku, kokiais tikslais jie keliauja. Akcentuotina, kad VT tvarkaraščiai turėtų būti koordinuojami, o norint skatinti gyventojus persėsti į viešąjį transportą, reikia didinti kelionės greitį, komfortą, tobulinti teisinę bazę. Paslaugų kokybė skatina didesnę keleivių skaičiaus prieaugį, nei kelionės trukmės trumpinimas.

Praktinis reikšmingumas. Kol viešojo transporto keleiviai nemato teigiamų proveržių VT srityje, tol vangiai atsisako kelionių nuosavais automobiliais, tuo būdu šis uždaras ratas sparčiausiai mažina mažų miestelių viešąjį transportą, bei naikina priemiestinius maršrutus. Svarbu yra visuomenės nuomonė, kur VT keleiviai dažnai pateikia argumentus (retai kursuoja, brangūs bilietai, nepatogūs maršrutai, informacijos trūkumas), o politikai, bei už VT organizavimą atsakingi asmenys, dažnai pateikia savus argumentus, kurie sutinka su keleivių argumentais. Abiems šalims reikia ieškoti sprendimo būdų, kaip paskatinti piliečius naudotis vešiuoju transportu, ieškoti tinkamiausia maršrutų, atkreipti dėmesį į keleivių poreikius, siekti optimaliausių variantų. Baigiamojo projekto metu, atliktas tyrimas turės praktinį reikšmingumą Kretingos rajono savivaldybei, nes sukurtas VT organizavimo sistemos modelis orientuotas į pagrindinę Lietuvoje egzistuojančią problemą, jog nėra vieningos transporto sistemos, kuri būtų pritaikyta visoms socialinės grupėms.

Tyrimo problema. Viešojo transporto sistemos neefektyvumas Kretingos rajono savivaldybėje.

Tyrimo objektas. Viešojo transporto sistema Kretingos rajono savivaldybėje.

Tyrimo dalykas. Viešojo transporto sistemos organizavimas Kretingos rajono savivaldybėje.

Tyrimo tikslas. Parengti viešojo transporto sistemos organizavimo modelį Kretingos rajono savivaldybėje.

Tyrimo uždaviniai:

1. Identifikuoti ir išanalizuoti viešojo transporto sistemos organizavimo principus ir modelius;
2. Pagrįsti viešojo transporto sistemos pertvarkos Kretingos rajono savivaldybėje poreikį;
3. Pateikti viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje modelį.

Tyrimo metodai. Mokslinės literatūros, dokumentų ir kitų šaltinių analizė, anketavimas, kategorizavimas, lyginamoji analizė, sisteminimas, loginis samprotavimas, dedukcija, grupavimas, grafinis vaizdavimas.

Darbo struktūra. Baigiami darba sudaro santrumpų žodynėlis, santrauka (lietuvių ir anglų kalba), teorinė analizė, metodologija, empirinio tyrimo rezultatų analizė, išvados, rekomendacijos, literatūros sąrašas ir priedai. Baigiamajame darbe pateikiama 22 paveikslai, 1 lentelė. Magistro darba iš viso sudaro 65 psl.

1. VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS ORGANIZAVIMO TEORINĖ IR TAIKOMŲJŲ ASPEKTŲ ANALIZĖ

Pirmojoje darbo dalyje analizuojama viešojo transporto sistema ir jos svarba visuomenėje, taip pat viešojo transporto sistemos organizavimo modeliai, kur išskiriami du pagrindiniai užsienio modeliai (Didžiosios Britanijos ir Vokietijos viešojo transporto modelis). Teorinėje dalyje, remiantis moksline literatūra, analizuojamas ir viešojo transporto sistemos organizavimas, jo efektyvumas, bei problemos su kuriomis susiduriama organizuojant viešojo transporto paslaugas.

1.1. Viešojo transporto sistema ir jo svarba visuomenėje

Šiai dienai, bet kokios transporto priemonės yra vienos iš prioritetinių ūkio šakų, ypač kai transporto raida ir galimos jos perspektyvos, atspindi šalies vystymosi eigą. Greta imponuoja susisiekimo poreikis. Susisiekimo poreikis, tai toks poreikis, kuris yra vienas iš svarbiausių poreikių žmonėms. Viešasis transportas yra modernus asmenų pervežimo būdas, pasitelkiant transporto priemones, kurios gali pervežti didelį kiekį žmonių, per trumpą laiką. Efektyvus ir sistemingas viešasis transportas, miestų savivaldybėse yra neatsiejamas nuo šiuolaikinės transporto sistemos šalyse. Viešasis transportas skirstomas į miesto, priemiestinius ir tarp miestinius maršrutus, kur:

- Vietinio susisiekimo, miesto maršrutai (*nustatyta gatvių trasa, kuria keleiviai vežami reguliariais reisais miesto savivaldybės teritorijoje*);
- Vietinio susisiekimo, priemiestiniai maršrutai (*nustatyta gatvių ir kelių trasa, kuria keleiviai vežami reguliariais reisais, ne daugiau kaip per dviejų gretimų rajonų savivaldybių teritorijas*);
- Tolimojo susisiekimo maršrutai (*nustatyta gatvių ir kelių trasa, kurią keleiviai vežami reguliariais reisais LR teritorijoje, kai maršrutas tęsiasi daugiau kaip per dviejų rajonų savivaldybių teritorijas*) (Štreimikienė, 2008).

Miestų, rajonų gyventojams yra svarbus tinkamas susisiekimas. Visuomenės dalyviams yra reikalinga galimybė laisvai ir nevaržomai judėti, pasitelkiant viešojo transporto priemones. Viešojo transporto aktualumas yra prioritetinė šaka, kur viešojo maršrutinio keleivinio transporto sistema yra svarbiausia kiekvieno miesto susisiekimo sistemos dalis, kuriai plėtotis turi būti suteiktas visapusiškas prioritetas, vykdant bendrą socialinę, ekonominę ir ekologinę politiką (Popovas, 2012). Tinkamai išvystyta visuomeninio transporto sistema, savaime skatina visuomenės ekonominę, socialinę, ekologinę vystymąsi. Taip pat sąlygoja užimtumą ir konkurenciją, tačiau blogai funkcionuojanti miesto susisiekimo sistema, gali trukdyti žmonėms patenkinti socialinius poreikius. Svarbus aspektas viešojo transporto svarba miestų infrastruktūrai. Miestų visuomeninis transportas, tai ekonomikos šaka ir

socialinė paslauga visuomenės dalyviams. Teigtina, kad tinkamai organizuotas viešasis transportas skatina ekonominę pažangą, taip didina bendrą darbuotojų pasiūlą kiekviename aptarnaujamos vietovės taške, o neefektyviai valdomas viešasis transportas, veikia priešinga kryptimi (Jaržemskis, Jakubauskas, 2012).

Miestų savivaldybės, gali didinti viešojo transporto sistemos ir viešojo transporto susisiekimą gerindamos pačios sistemos kontrolę. Savivaldybės yra tiesiogiai atsakingos už miestų ir priemiestinių maršrutų kontroliavimą, tačiau jau už tolimojo susisiekimo maršrutų organizavimą yra atsakinga Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija. Daroma prielaida, jog sistemingai dirbant miestų ir rajonų savivaldybėms su LR Susisiekimo ministerija, galima pasiekti optimaliausią variantą viešojo transporto sistemos sektoriuje (Žin. 2000, Nr. 32-890). Tačiau pažymima, kad tolimojo susisiekimo, viešasis transportas yra mažiausiai kontroliuojamas, nors jo svarba visuomenėje ir jos dalyviams yra didžiulė, tuo būdu tolimojo susisiekimo viešasis transportas atlieka dvi pagrindines funkcijas, tokia kaip: *pirmiausia tai vienintelis transportas, kuriuo asmenys pasinaudojant gali nuvykti nuo mažesnės gyvenvietės, kaimo iki didesnio miesto, miestelio ir svarbiausia tolimojo viešojo transporto funkcija yra pervežti keleivius nuo vieno miesto ar miestelio iki kito* (Popovas, 2012). Svarbus aspektas, lyginant miesto, priemiestinius maršrutus su tolimojo susisiekimo maršrutais vartotojų atžvilgiu, kad tolimojo maršruto paslaugomis naudojasi mažiau vartotojų, nei miesto ir priemiestinio maršruto paslaugomis. Priežastys, kad tolimojo susisiekimo maršrutais visuomenė naudojasi ne kasdieniniams poreikiams patenkinti, priešingai nei viešojo transporto miesto ir priemiestiniu maršruto paslaugomis besinaudojantys keleiviai. Akcentuotina, kad tolimojo susisiekimo maršrutuose nėra vieningos bilietų sistemos, kainos skiriasi priklausomai nuo įmonės, kuri teikia vežimo paslaugas, priešingai nei viešojo transporto (miesto, priemiestinio) bilietų kainos (Skietrys, Raipa, 2008).

Viešasis transportas ir jo sistema, kaip ir minėta prieš tai yra modernus, patogus keleivių vežimo būdas. Pasitelkiant viešąjį transportą yra pervežamas didelis kiekis žmonių, per trumpą laiką, taip yra išsprendžiamos piliečių besinaudojančių viešojo transporto paslaugomis spūsties keliuose problemos, mobilumas, aplinkosaugos klausimai. Viešasis transportas, jo sistema turi tenkinti keliamus reikalavimus (kokybę, saugumo politiką, prieinamumą, mobilumą) ir teisinę bazę. Saugus viešasis transportas gali aktyviau paskatinti visuomenę naudotis jo viešojo transporto teikiamomis paslaugomis. Kiekviena transporto įmonė, teikianti visuomenei transporto paslaugas, turi vadovautis kriterijais, kurie yra svarbūs piliečiams t.y., užtikrinti saugų ir efektyvų susisiekimą. Tuo būdu viešojo transporto įmonės turi nuolat gerinti teikiamų paslaugų kokybę, atkreipti dėmesį ar jų teikiamos paslaugos tenkina visuomenės poreikius. Analizuoti ar viešojo transporto teikiamos paslaugos yra naudingos, nes paslaugų kokybę reikia suvokti, kaip teikiamų paslaugų savybių visumą, kuri leidžia patenkinti išreikštus visuomenės poreikius (Skietrys, 2008; Popovas, 2012).

Analizuojant viešojo transporto sistemą ir jos svarbą visuomenėje, teigtina, kad ekonominis augimas, šalies vystymasis, kokybiniai ir kiekybiniai pokyčiai yra tiesiogiai siejami su optimaliai suderintu visuomeniniu viešuoju transportu. Visuomeninio ir viešojo transporto atstovai, teikiantys kokybiškas paslaugas visuomenei, prisideda prie modernaus gyventojų gyvenimo lygio. Tuo principu, viešasis transportas yra visuomenės prekė, nes visuomenės dalyviai atsiskaito už viešojo transporto teikiamas paslaugas, kur teigtina vienu vartotojų naudojimą šia paslauga neriboja kitų vartotojų naudojimosi viešuoju transportu (Vasiliauskas, 2005).

Akcentuotina, kad skirtingi autoriai ir mokslininkai, skirtingai apibrėžią net paties transporto sampratą, bendrame aspekte transporto samprata apibrėžiama kaip, *ekonominės veiklos dalis, susijusi su visuomenės poreikių laipsnio padidimu, keičiant geografinę vietą* (Vasiliauskas, 2009; Barysienė, Speičytė, 2009). Svarbu, kad be viešojo transporto teikiamų pervežimo paslaugų yra neįmanomas visuomenės susisiekimas, realiu laiku. Viešasis transportas yra glaudžiai susijęs su visuomenėje didėjančių poreikių patenkinimu, keičiant geografinę padėtį. Todėl, teigtina, kad būtent pilnavertiškas visuomenės funkcionavimas, realiu laiku, priklauso nuo teikiamų viešojo transporto paslaugų kokybės, planavimo ir sistemingo organizavimo. Jeigu viešojo transporto organizavimo sistema yra prastai integruota, tai neigiamai veikia visuomenės dalyvius. Viešojo transporto reikšmė yra labai svarbi tiek ekonomikai, tiek ir visai visuomenei, nes viešasis transportas yra viena iš šalies ūkio šakų, svarbi dėl ekonomikos stabilumo užtikrinimo, vidinės šalies rinkos tinkamo funkcionavimo, bei dėl judėjimo galimybių pasiekti skirtingas geografines padėtis (Štreimikienė, Šlapikaitė, 2008).

Technologijos žengia į priekį ir XXI amžius diktuoja skatinti visuomenės susisiekimą. Viešasis transportas yra svarbi susisiekimo priemonė miesto ir priemiesčio gyventojams, nes taip yra mažinama ekologinė žala miestams ir priemiesčiams. Visuomenės dalyviams, miestų viešasis transportas yra vienas iš svarbiausių kelionių struktūroje, nes turi daugiau pranašumų prieš kitas transporto priemones (mažesnė oro tarša, dominuoja darnus vystymas, mažesnės energetinės išlaidos, didesnis mobilumas). Miestų ir rajonų savivaldybės, pirkdamos viešosios paskirties transporto priemones, remiasi ekonominiais skaičiavimais, greta atsižvelgiama yra ir į miesto, rajono dydį, teritorijos plotą, bei žinomą būsimų paslaugų vartotojų srauto struktūrą. Teigiama, jog viešasis transportas yra kolektyvinė transporto priemonė, kuri turi patenkinti įvairiausių visuomeninius poreikius (Popovas, 2012). Viešasis transportas gali diferencijuoti savo teikiamas paslaugas, bet negali diskriminuoti, nors diskriminacija yra jaučiama ypač mažuose miesteliuose, kai negalią turintys žmonės negali patekti į viešąjį transportą, nes jis nepritaikytas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, o už tai atsako miestų savivaldybės. Miestų savivaldybės turi tenkinti miestuose, rajonuose transporto paslaugų prieinamumą žmonėms su negalią, nes transporto prieinamumą neįgaliesiems reglamentuoja Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių. Remiantis informacija, pateikta LR Susisiekimo

ministro įsakymu nr. 3 - 403 patvirtintame "*Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo LR gerosios praktikos vadove*", tenka konstatuoti, kad Lietuvoje kelių transporto infrastruktūra ir transporto priemonės yra tik iš dalies pritaikytos neįgaliųjų poreikiams. Keleivių atvykimo keliai, stotys, aikštelės stotyse ir viešojo transporto stotelės pritaikytos tik iš dalies, tuo būdu šalyje nėra bendros transporto sistemos, kurioje transporto priemonės ir jų maršrutai būtų prieinami visoms keleivių grupėms (Brundza, 2015). Tačiau, viešasis transportas yra neatsiejamas nuo transporto politikos, tuo būdu galima išskirti kelis pagrindinius transporto politikos teiginius, tokius kaip: transporto politika yra visuomenės politikos sritis, transporto politika yra bendros valstybės socialinės ir ekonominės politikos dalis, transporto politika yra visuma teisės aktų, dokumentų, įvairių teisinių, socialinių bei ekonominių priemonių, sukurtų siekiant užtikrinti vieningą transporto sektoriaus funkcionavimą taip ugdant visuomenės narių gerovę (Štreimikienė, 2008).

Apibendrintai, galima teigti, jog viešasis transportas ir viešojo transporto sistema yra tokia teikiama paslauga, kuri greta urbanizuoja ir visą visuomenę, nes viešasis transportas nuolatos yra konkurencinėje aplinkoje, konkuruoja su kitomis transporto priemonėmis ir analogiškas paslaugas teikiančiomis įmonėmis (municipaliniai ir privatūs vežėjai). Greta viešasis transportas pranašesnis prieš lengvuosius automobilius, ypatingai tankiai apgyvendintose vietose, nes vienu metu yra pervežamas didelis kiekis keleivių ir neapkraunamos gatvės, stovėjimo aikštelės, sumažinama aplinkos taršos. Todėl viešojo transporto sistemos svarba yra būtinybė siekiant gerinti piliečių gyvenimo kokybę, bei plėtojant darnios visuomenės pagrindą, mažinant oro taršą.

1.2. Viešojo transporto sistemos organizavimas

Analizuojant viešojo transporto sistemos organizavimą, teigtina, kad miesto ir priemiestinių viešojo transporto organizavimu rūpinasi savivaldybės. Rajono savivaldybėse dominuoja liberalesnis darbo organizavimas. Dėl liberalinio darbo organizavimo VT maršrutai yra aptarnaujami daugelio įvairių vežėjų ir įmonių (municipaliniai vežėjai ir privatūs vežėjai). Siekiama darnaus viešojo transporto vystymosi ir lygiaverčių rinkos sąlygų tarp skirtingų vežėjų. Priemiestinio maršrutų organizavimas yra grįstas principu privežimo prie pagrindinių miesto centrų, o iš rajono miestelių keleiviai viešuoju transportu privežami prie pagrindinių miesto transporto mazgų, kur toliau kelionė tęsiama miesto maršrutų aptarnaujamu transportu. ES dokumentuose, asmenų judėjimas ir mobilumas yra laikomas vienas iš fundamentalių žmogaus teisių, todėl didelis dėmesys skiriamas ES viešojo transporto politikai. Akcentuotina, bet kurios šalies viešasis transportas yra rodiklis, kuris parodo šalies išsivystymo lygį, laikantis visų teisinių reglamentų, todėl viešojo transporto sistemos organizavimas, ypatingai sistemingas organizavimas yra viena iš prioritetinių šakų (Skietrys, Raipa, 2008).

Remiantis užsienio šalių praktika, daugelyje pasaulio valstybių, dominuojanti transporto priemonė išlieka lengvasis automobilis, nors didžiuosiuose pasaulio miestuose yra išvystyta viešojo transporto sistema. Siekiant, kad gyventojai naudotųsi viešuoju transportu, didžiosios valstybės brangina automobilių išlaikymo kaštus, todėl viešojo transporto sistema tampa alternatyva gyventojams keliauti pigiau. Nors istoriškai nurodoma, kad daugelis Europos miestų vystė viešąjį susisiekimą dar iki automobilių paplitimo. Teigtina, jog Šiaurinė Europos dalis yra viena iš geriausiai išvystytų šalių Europoje viešojo transporto sistemos sektoriuje, nes jos teikia aukštos kokybės viešojo transporto paslaugas vartotojams. Skandinavijos šalys yra sukūrusios tokią viešojo transporto sistemą, kuri yra remiama iš gaunamų dotacijų, siekiant užtikrinti kokybiškas viešojo transporto paslaugas tose vietose, kur šių paslaugų teikimas finansiškai nepelningas. Kitos šalys, kaip Jungtinė Karalystė sistemingai investuoja į viešojo transporto sektorių, todėl JK piliečiai kas dieną naudojami viešojo transporto paslaugomis daugiau nei lengvaisiais automobiliais, siekdami realiu laiku atsidurti reikiamoje vietoje už mažiausią kainą. O Prancūzijoje yra išvystintas platus greitaeigių traukinių tinklas, kurio linijos atskirtos nuo mašinų tam, kad palengvintų viešojo transporto judėjimą miesto centre, būtent tai minėtai šaliai labai efektyviai padėjo mažinti lengvųjų automobilių priemonių naudojimą mieste. Taip pat viena iš didžiausių pasaulio žeminių šalių Azija, miestuose išvystė viešojo transporto sektorių prieinama tos šalies gyventojams, nes tiek Kinija, tiek Japonija pasižymi didelių gyventojų skaičiumi ir automobilių naudojimas yra ne tik, kad nepalankus pačioms valstybėms, tačiau ir dėl oro taršos, todėl gyventojai jau nuo seno yra įpratę naudotis viešojo transporto paslaugomis, siekdami išvengti keblumų ir brangių sąnaudų naudodami savo transporto priemones (Hilmola, 2011). Jungtinės Amerikos Valstijos didelį dėmesį skiria viešojo transporto sistemos organizavimui ir jo teikiamai naudai, todėl pažymėtina, kad viešojo transporto vystymas didina visuomenės gerovę trimis pagrindiniais aspektais, tokiais kaip:

- Mažinama oro tarša ir daroma teigiama įtaka gyventojų sveikatos pagerėjimui;
- Skatinama atnaujinti prastesnėje geografinėje padėtyje esančius neekonomiškus rajonus, taip mažinant atskirtį tarp jų ir aplinkinių;
- Mažinama šalių priklausomybę nuo importuojamo kuro, labiau užtikrinant nacionalinį valstybės saugumą.

Svarbu, kad užsienio šalių rinkodaros patirties, viešajame transporte, praktikos bruožai yra kur kas pranašesni nei Europos Sąjungos valstybių. Teigtina, jog užsienio šalių vyriausybių tvirta finansinė padėtis lėmė ir turėjo didelės teigiamos įtakos, organizuojant ir vystant viešojo transporto struktūrą ir visą viešojo transporto sistemą. Europoje sparčiausia liberalizavimo plėtra vyko vidutinio dydžio šalyse, tokiose kaip Suomija, Norvegija, tuo tarpu vieną iš pavyzdinių viešojo transporto sistemos efektyvaus organizavimo pavyzdžių yra Briuselis. Briuselyje viešojo transporto paslaugomis besinaudojantys keleiviai teigia, jog jų šalyje viešasis transportas funkcionuoja idealiai, metro,

tramvajai, autobusai važiuoja tikslingu laiku, net nurodoma jog viešuoju transportu dažniausiai pavyksta pasiekti reikiamą vietą, greičiau nei lengvuoju automobiliu (Burinskienė, Paliulis, 2009). Tačiau žvelgiant į Lietuvos valstybę, galima teigti, jog viešasis transportas Lietuvoje padarė nemažą kokybinį šuolį, nors dar reikia nemažai laiko, kol viešojo transporto paslaugų vartotojai galutinai įvertins viešojo transporto svarbą ir visos sistemos organizavimo naudą. Lyginant su kitomis užsienio šalimis ir jų praktika, viešojo transporto sistemos organizavime, galima traktuoti, kad ir Vokietijoje prireikė dviejų dešimtmečių, kol ėmė palankiai žiūrėti į viešojo transporto paslaugų teikiamą naudą (svarbus niuansas, jog Vokietija turi įdiegusi vieninga bilietų sistemą). Akcentuojama, jog užsienio šalyse visuomenės požiūris į viešąjį transportą skiriasi nuo Lietuvoje susiformavusio požiūrio, nes jeigu Lietuvos didžiųjų miestų gyventojai naudotųsi daugiau prieinamomis viešojo transporto paslaugomis, sumažėtų automobilių kamščiai, viešojo transporto priemonės judėtų greičiau ir jų patrauklumas vartotojams būtų didesnis ir savaimė pigesnis. Daugelyje užsienio šalių Ispanijoje, Suomijoje bei kitur yra vieninga viešojo transporto (miesto ir priemiesčių) bilietų sistema, kuri neriboja judėjimo laisvės, net persėdint į kitą viešojo transporto priemonę, siekiant pasiekti kitą geografinę padėtį (Skietrys, Raipa, Smalskys, 2008).

Siekiant Lietuvoje viešojo transporto organizavimo sistemos diegimo, daroma prielaida, jog pirmiausia reikėtų pradėti nuo švaresnės viešojo transporto finansavimo sistemos. Dominuoja poreikis vadovautis aiškia finansine struktūra, konkrečiai kokia pastovi dalis bus skiriama investicijomis į viešojo transporto sistemos infrastruktūrą, priemones, greta kaip būtų kompensuojami patiriami nuostoliai už socialines paslaugas. Atkreipiamas dėmesys, kad būtinos ir papildomos finansavimo priemonės, pavyzdžiui, kaip Paryžiuje mokamas viešojo transporto mokestis, kurį moka Paryžiaus metropolitene veikiančios įmonės. Taip pat svarbus niuansas ir energijos efektyvumas, kur reikia atkreipti dėmesį, kad miestai sunkiai susidoroja su darnaus judrumo koncepcijos parengimu efektyvesnio energijos vartojimo atveju. Savivaldybės netinkamai įvertina išorinių kaštų poveikį (ypač ilgalaikį), o vertina vien tik investicinius kaštus, tuo būdu vienareikšmiškai yra teikiami pasiūlymai, rengti penkių metų trukmės operatyvinius miesto viešojo transporto sistemos organizavimo planus, bei ilgalaikius miesto transporto plėtros dokumentus. Siūloma, kad tokie planai apimtų tris pagrindines dalis, tokias kaip: viešojo transporto planavimą, privataus transporto planavimą, efektyvesnį judrumą ir integravimą (pėsčiųjų, dviračių, privačių automobilių plėtra) bei krovininio transporto planavimą. Sekantis svarbus elementas, tai integruota keleivių informacinė sistema. Tuo principu yra skatinama kuo greičiau diegti ITS sistemas, kurios yra skirtos multimodaliniams viešojo transporto informacijai, nes multimodalinis maršrutų planavimas turėtų būti kertinis viešojo transporto keleivių informavimo aspektas. Rekomenduojama vieningo bilieto sistemą diegti ne administracinėse metropoliteno ribose, bet komutavimo zonoje, kur svarbiausias uždavinys, pajamų paskirstymas tarp veikiančių operatorių,

bei siūloma taikyti to paties standarto elektronines bilietų sistemas mieste ir priemiestyje, taip palengvinant keliones juose su tuo pačiu bilietu (SĮ, 2015).

Apibendrinant viešojo transporto sistemos organizavimą, reikia remtis užsienio šalių gerosios praktikos pavyzdžiais. Labai svarbu, Lietuvoje siekti sistemingo viešojo transporto organizavimo sistemos bendrumo, organizuoti vieningą bilietų sistemą, ieškoti sprendimų, kad sistema būtų naudingą visoms vartotojų grupėms, bei svarbiausia mažinti diskriminaciją tarp socialinių grupių, nes organizuojant viešojo transporto sistemą, nepaisant kokia tai savivaldybė, žmonės su negalia turi galėti laisvai naudotis viešuoju transportu kaip ir kiti visuomenės piliečiai, tačiau dėl žemagrindžių autobusų stygių ne visada tai galima padaryti. Būtina laikytis strateginių planų, siekti jų įgyvendinimo dėl viešojo transporto sistemos organizavimo ir jų teikiamų paslaugų naudingumo.

1.3. Viešojo transporto sistemos organizavimo efektyvumas

Viešojo transporto sistemos organizavimo efektyvumas yra vienas iš svarbiausių elementų analizuojant viešojo transporto sistemą ir jos naudingumą. Analizuojant viešojo transporto sistemos organizavimo efektyvumą, greta akcentuojamos viešojo transporto sistemos efektyvaus organizavimo dimensijos ir viešojo transporto paslaugų efektyvinimas, įtraukiant privatų sektorių.

Viešojo transporto sistemos efektyvaus organizavimo dimensijos. Šiuolaikinis viešasis transportas yra modernus keleivių vežimo būdas. VT yra išsprendžiamos gyventojų teisės į judrumą ir jų užtikrinamas, išsprendžiamos aplinkos apsaugos, spūsčių keliuose ir miestų gatvėse problemos, bei svarbiausia užtikrinamas mobilumas ir saugumas. Akcentuojama, jog visos viešosios paslaugos, taip pat viešasis transportas turi būti orientuotas į teikiamos paslaugos kokybę, saugumo, prieinamumo reikalavimus. Teigtina, jog viešasis transportas ir jo efektyvumas yra svarbi kiekvieno šiuolaikinio miesto sudedamoji dalis. Šiai dienai viešasis keleivinis transportas (autobusai, troleibusai, tramvajai, metro) sujungia ne tik miesto ir priemiesčių dalis į vientisą visumą, tačiau yra efektyviai užtikrinama visuomenės galimybė, pasitelkiant VT pasiekti reikiamą kelionės tašką. VT tai vienas iš miestų skatinančių plėtros veiksnių, gerinančių kartu gyvenimo kokybę. Todėl tik tinkamai suderintas, patogus ir ekonomiškasis viešasis transportas skatina šalies ekonominę pažangą, taip užtikrinama potencialių darbuotojų pasiūlą kiekviename viešojo transporto aptarnaujamos vietovės taške. Jeigu viskas vyksta sistemingai, efektyviai, organizuotai, VT miestui, jo gyventojams ir ekonominiai padėčiai yra naudingas. Tačiau neefektyviai organizuotas ir valdomas viešasis transportas nesuteikia postūmio ekonominei pažangai ir veikia priešinga kryptimi, kur viešasis transportas tampa nepatrauklus tam tikrose vietovėse gyvenantiems žmonėms (Popovas, 2012). Šiai dienai didėjantis nuosavų automobilių skaičius, sudaro neigiamus padarinius viešojo transporto atžvilgiu. Sudaromos

galimybės transporto priemonių spūstims magistralinėse, miestų gatvėse, kuriose didžiausias automobilių kiekis. Dėl spūsčių gatvėse prarandamas laikas kelionėje tiek automobiliu, tiek ir viešuoju transportu, kuris dėl didelio automobilių kiekio ir sudarytų spūsčių negali tinkamai funkcionuoti ir greitai, efektyviai nuvežti keleivių iš vienos geografinės padėties į kitą. Todėl, neefektyvus viešasis transportas mažina patrauklumą, susisiekimo galimybes mieste, gyventojų judrumą, galiausiai tampa kliūtimi miestų augimui. Tačiau patikimai funkcionuojanti transporto sistema yra šalies integracijos, prekybos bei ekonominio augimo, konkurencingumo ir palankių gyvenimo sąlygų prielaida, nors remiantis darniuoju vystymusi, bet koks transportas kenkia aplinkai, naudoja žemę ir energiją, gadina kraštovaizdį, kelia triukšmą ir mažina gyvenimo kokybę. Galima daryti prielaidą, jog tinkamai funkcionuojanti viešojo transporto sistema yra itin glaudžiai susijusi su šalies ir atskirų savivaldybių mokesčių, biudžeto, konkurencijos, nuosavybės, teritorijų planavimo, socialinės apsaugos ir kitomis sritimis. Būtent todėl, nepakanka taikyti optimalius transporto inžinerijos ar ekonomikos teorijos sprendimus, nes yra būtinybė įvertinti, kaip į diegiamas priemones reaguos potencialūs jos vartotojai (visuomenė), galiausiai kokie diegiamų priemonių kaštai, tikslas, įgyvendinimo tikimybė lyginant su alternatyvomis priemonėmis. Greta esant pačioms palankiausioms sąlygoms ir visuomenei pritariant reformoms, diegiant inovacijas, išlieka didelė tikimybė sulaukti dalies visuomenės priešiško, jeigu reformų eiga neužtikrina sparčių pokyčių ir ryškaus vienos ar kitos viešojo sektoriaus srities efektyvumo išaugimo (Skietrys, Raipa, 2008; Popovas, 2012).

Efektyvus viešojo transporto valdymas yra susijęs su daugelio problemų ir jų sprendimo būdų. Pirmiausia reikia suvokti, kad viešasis transportas turėtų ne tik tenkinti viešojo transporto paslaugų poreikį, tačiau turėti ir užtikrinti paslaugų tęstinumą. Tačiau šiai dienai ne visuomet pavyksta tai padaryti, dėl kelių svarbių faktorių, tai esamų politikos pokyčių, ekonomikos nestabilumo ir technologijų naujovės - dinamiška aplinka. Tiek politika, tiek ekonomika ir technologijos tarsi viena grandinė ir tarpusavyje susiję veiksniai, nes būtent politiniai sprendimai turi įtakos viešojo transporto sektoriaus raidai. Jeigu yra blogai parinkta organizuojama viešojo transporto kainodara, siekis patenkinti socialiai pažeidžiamų visuomenės sluoksnių poreikius, lemia nuostolingą tokių viešojo transporto įmonių veiklą, nes valstybė ne tik negauna mokestinių pajamų, bet ir turi subsidijuoti viešąjį transportą. Tačiau akcentuojama, jog pasitaiko situacijų kai priimami politiniai sprendimai nedidinti transporto kainų prieš rinkimus (politinis dinamiškumas), tuo atveju viešojo transporto paslaugas teikiančios įmonės tampa nekonkurencingos jeigu naudoja pasenusias technologijas. Kur būtent šis veiksnys didina viešojo transporto įmonių eksploatacines išlaidas, o tai žinoma tampa trukdžiu efektyviam valdymui (Butkevičius, 2008).

Sekantis svarbus aspektas yra pats požiūris į viešojo transporto teikiamas paslaugas. Šiai dienai suprastėja paslaugos, vartotojų požiūris į viešąjį transportą. Tai siejama su paslaugų kokybe, galiausiai kompleksas savybių, kurios turi tiesioginę įtaką teikiamai vertei. Teigtina, jog kokybės

objektu gali būti tiek pati paslauga, tiek jos teikimo procesas, galiausiai pats viešojo transporto paslaugų teikėjas. Pažymima, jog kokybė yra suvokiama, kaip paslaugos savybių visumą, leidžiančią tenkinti išreikštus arba numanomus vartotojų poreikius. Nes paslaugų kokybė yra gerumo, vertės laipsnis, o kokybiška paslauga yra jos gavėjų paslaugos vertės suvokimas bei atitiktis jų poreikiams. Greta yra svarbu teikiamų paslaugų kokybės vertinimo procesą įtraukti į paslaugos gavėjo vertinimus, nes paslaugų kokybė be paties gavėjo kokybės pojūčio nieko nereiškia. Pagrindinis, paslaugų vartotojų, vertinimo kriterijų požiūris yra akcentuotas į paslaugų prieinamumą, tiekėjo pasirengimą padėti ir žinoma į personalo kompetentingumą. Kiek mažiau yra keliami tokie kokybės kriterijai, kaip apčiuopiamumas, asmeniniai kontaktai, estetiniai aspektai, galimybė naudotis, švarumas, tvarkingumas, komfortas. Tačiau pažymima, jog visi kriterijai gali būti ir net privalo būti taikomi viešojo transporto paslaugoms ir paslaugų tiekėjams. Galiausiai, viešojo transporto paslaugų kokybė, paslaugų vartotojo lygmeniu priklauso ir nuo teikiamų paslaugų įstaigos lygmeniu, nuo makrolygio veiksnių (Jaržemskis, Jakubauskas, Mačiulis, 2012).

Pažymima, kad be VT paslaugų kokybės efektyvumo, svarbu iš viešojo transporto paslaugų prieinamumas. Paslaugų prieinamumas suprantamas, kaip tam tikras, skirtingus poreikius turinčių žmonių patogumo naudotis teikiama paslauga. Todėl, efektyviai prieinama viešojo transporto sistema ir yra esminis rodiklis, kuris gali garantuoti viešojo transporto paslaugų vartotojams, susisiekimo galimybes. Akcentuojama, kad viešojo transporto pasiekiamumas ypač svarbus mažesnes pajamas gaunantiems, vyresniojo amžiaus gyventojams, taip pat socialiai sunkiau gyvenantiems piliečiams. Tačiau svarbus kokybės ir prieinamumo suvokimas, VT efektyvumo veiksnys yra tinkamas stotelių išdėstymas, būtent taip yra efektyvus vežimo savikainos mažinimo būdų, kuris turi būti aktualus visų miestų ir rajonų savivaldybėms. Viešojo transporto efektyvumui, prieinamumui ir kokybei įtakos turi viešojo transporto maršrutų sistemos veiklos suderinamumas su urbanistiniu teritorijos karkasu. Jeigu nėra efektyviai suderinta sistema, prastėja viešojo transporto teikiamos paslaugos. Ypatingai svarbus, miestų plėtroje, tampa naujai aptarnaujamų teritorijų integravimas, konkrečiai į funkcionuojančias susisiekimo sistemas, maršrutų optimizavimas ir paslaugų kokybės gerinimą (Butkevičius, 2008; Popovas, 2012).

Viešojo transporto paslaugų efektyvinimas, įtraukiant privatų sektorių. Analizuojant viešojo transporto paslaugų efektyvinimą, kai yra įtraukiamas privatus sektorius, geriausiai atspindi užsienio šalių praktika. Vertinant užsienio šalyse jau sukurtus viešojo transporto valdymo modelius, teigtina, jog viešojo transporto valdymas galėtų būti įvairesnis, pradedant municipalinio viešojo transporto monopoliumi ir baigiant visišku privataus viešojo transporto dominavimu. Tačiau norima akcentuoti, jog yra galimi greta ir vadinamieji tarpiniai variantai, tokie kaip privatizavimas, koncesija bei žinoma kitos privataus ir viešojo transporto įmonių sąveikos formos. Pažymima, jeigu valstybė pigesniais kaštais pirktų viešąsias transporto paslaugas iš rinkoje tarpusavyje konkuruojančių privačių, transporto

paslaugas, siūlančių įmonių, taip galėtų garantuoti teikiamų viešojo transporto paslaugų kokybę (Skietrys, Raipa, 2008). Daugelyje užsienio šalių vietinei ir centriniai valdžiai sunkiai sekasi valdyti, būtent viešojo transporto paslaugų tiekimą, todėl yra nurodoma keletas priežasčių, kas tai paskatina:

- Vienu metu negalima atlikti: viešojo transporto paslaugų kūrimo, reguliavimo ir operatoriaus funkcijų;
- Egzistuoja neapsisprendimas tarp komercinės elgsenos ir socialinių viešojo transporto pamatinių tikslų;
- Imponuoja organizaciniai apribojimai, kylantys iš teisinio reglamentavimo normų;
- Finansinės laisvės nebuvimas, kylantis iš biudžeto reguliavimo procesų;

Viešojo transporto paslaugas teikiančios municipalines įmones tiesiogiai turi įtakos naujo požiūrio į viešojo transporto paslaugas atsiradimą. Todėl greta vienas iš efektyvaus viešojo transporto paslaugų valdymo politikos būdų yra ne kas kita, kaip viešojo transporto paslaugų teikimo perleidimas privačiam sektoriui, savivaldai pasiliekančią tik kontrolės funkciją. Pirmieji tokie bandymai buvo pradėti JAV, kai vietos savivaldos ir centrinė valstijų valdžia susidūrė su didėjančiu lėšų iš biudžeto poreikiu viešojo transporto paslaugų teikimui ir mažėjančiu vežėjų bei keleivių skaičiumi. Viešojo transporto paslaugas teikiančių ir savivaldai priklausančių įmonių privatizavimo, reguliavimo ciklas prasidėjo nuo metodo, kai privačios keleivinio transporto kompanijos pasirengė verslo planą, keleivinio transporto paslaugas teikiančioms municipalinėms įmonėms, jog galėtų patenkinti augančią patogaus transporto paklausą iš ir į augančius miestus ir jų priemiesčius. Taip pat prasidėjo konsolidacijos, monopolijų kūrimas, kurių esmė yra valstybės reguliavimas, todėl VT paslaugas teikiančių operatorių pelno dalis ženkliai sumažėjo, o tai lėmė kapitalo ir paslaugų sumažėjimą. Nurodoma, jog JAV viešojo transporto paslaugų teikimą palaiapsniui perėmė viešasis sektorius, savivaldos pradėjo jį subsidijuoti. Savivaldos administravimas buvo neefektyvus, todėl atsirado poreikis mažinti subsidijas ir didinti vežimų skaičių. Galiausiai privatizavimas, kur savivaldos atstovai priėmė sprendimą privatizuoti VT paslaugas teikiančias municipalines įmones, buvo sutarta, kad privataus kapitalo viešojo transporto įmonės gali šią paslaugą valdyti geriau nei viešasis, savivaldos operatorius (Jaržemskis, 2012).

Šiai dienai viešojo transporto paslaugoms perduoti privatiems vežėjams sudaromi paslaugų kontraktai, sutartys, leidžiančios geriau kontroliuoti privačių operatorių veiklą, galiausiai ją įtakoti, o prireikus juos ir pakeisti. Paslaugų teikimo apimtys ir keleivių vežimo politika yra aptariama sutartyje, kur privatus viešųjų paslaugų tiekimo operatorius atrenkamas pagal iš anksto nustatytas konkurso sąlygas. Užsienio šalyse vietos savivaldos atsakinga institucija išsaugo ir perleidžia būtiną paslaugai teikti infrastruktūrą, o tuo tarpu privataus sektoriaus operatorius yra atsakingas už patikėto turto priežiūrą, bei apsaugą. Todėl galima daryti prielaidą, jog privataus kapitalo valdomų įmonių struktūra ir veiklos metodai yra efektyvesni ir sudaro prielaidas greičiau ir efektyviau pasiekti užsibrėžtų tikslų. Savivaldos teikiamų paslaugų privatizavimo ar perleidimo privataus kapitalo valdomoms įmonėms,

gaunama nauda dažniausiai nurodoma privataus kapitalo valdomų įmonių galimybė, už tas pačias paslaugas pasiūlyti mažesnę kainą, efektyviau teikiamas paslaugas bei aptarnavimo kokybę orientuotą į klientus, nei tai pavyksta padaryti savivaldos valdomoms viešųjų paslaugų įmonėms. Todėl siekiant viešojo transporto privatizavimo naudos yra galimybė sumažinti darbo užmokesčio išlaidas šiai paslaugai teikti, nes viešąsias paslaugas teikiančių darbuotojų darbo užmokestis yra dirbtinai padidintas, o privataus kapitalo įmonės gali tai sumažinti. Tačiau žvelgiant į Lietuvoje esančią politiką, matomas priešingas variantas, nes viešojo transporto paslaugas teikiančių įmonių darbuotojų darbo užmokestis nėra dirbtinai išpūstas, todėl yra nuolatinis kvalifikuotų darbuotojų trūkumas ir viešojo transporto paslaugas teikiančiai privataus kapitalo įmonei Europoje taikytos priemonės netiktų, tektų problemą spręsti pasitelkiant kitas priemones (Barysienė, Speičytė, 2009).

Dar 1980 metais visos Melburno (Australija) viešojo transporto įmonės buvo sujungtos į vieną – Viešojo transporto korporaciją, kur 1993 metais naujai išrinkta vyriausybė parengė viešojo transporto sektoriaus reformų programą, kad būtų padidintas PTC efektyvumas. Per pirmuosius penkerius metus visoms viešojo transporto sritims subsidijos buvo sumažintos per pusę, dvigubai sumažintas ir darbuotojų skaičius. Po kelerių metų buvo nuspręsta privatizuoti metro traukinius ir tramvajus su visa infrastruktūra, kur vadovaujantis pirminiu planu buvo nutarta padalinti esamą infrastruktūrą į penkias dalis. Kiekvieną atskirą dalį perleisti valdyti privatiems operatoriams. Sudarytos sutartys, kuriose buvo numatyta, kad operatoriai privalo kelti paslaugų kokybę, didinti pervežimų skaičių, mažinti ilgo laikotarpio išlaidas mokesčių mokėtojams, to pasėkoje rezultatas buvo atvirktinis, praėjus trejiems metams po privatizacijos VT sistemą ištiko finansinė krizė. Nepaisant finansinės krizės buvo pasiekta ir teigiamų rezultatų, tokių kaip antai (Vasiliauskas, Kabashkin, 2009):

- Padidėjo punktualumas ir paslaugų patikimumas;
- Teikiamų paslaugų apimtys išaugo;
- Išlaikyta viešoji tvarka;
- Įrengtos naujos tramvajaus stotelės;
- Įrengtos papildomos stotys pagal aukščiausius standartus;
- Paslaugų vartotojų pasitenkinimas paslaugų kokybę padidėjo;
- Kas metais klientų skaičius augo.

Tačiau nepaisant prieš tai išvadintų pasiektų teigiamų rezultatų ir pokyčių, viešojo transporto sistema išgyveno krizę, kurią sukėlė keletas priežasčių, pirmiausia nepagrįstos operatorių prielaidos, dėl keleivių skaičiaus augimo ir išlaidų mažėjimo, kontraktų trūkumai, taip pat nekokybiška bilietų sistema ir mokesčių pakeitimai. Nors ir buvo sakoma, jog viešojo transporto paslaugų vartojimas išaugo, tačiau darant prielaidas nebuvo atsižvelgta į susiformavusią automobilių naudojimo kultūrą bei teritorijos ypatumus. Pavyzdžiui, Jungtinėje Karalystėje parduodami bilietai buvo bendri, o gaunamos pajamos paskirstomos atsižvelgiant į apklausų rezultatus, o dėl apklausos rezultatų konkuruojantys

operatoriai reiškė vis didesnę nepasitenkinimą vienas kitu. Nepaisant pirmosios nesėkmės, buvo paskelbtas naujų operatorių konkursas per pirmuosius trejus privatizavimo metus, greta patikslintos sutarčių sąlygos bei reikalavimai. Norima akcentuoti jog nuo XXI amžiaus pradžios privataus sektoriaus operatoriai rinkoje dirba sėkmingai, viršydami pajamų prognozes, nuo tada atgaunamas pasitikėjimas traukiniais bei metro, didėja keleivių skaičius, atnaujinama infrastruktūra. Žinoma akcentuojama, jog Lietuvai remtis užsienio praktiką neretai yra nepatartina, nes Lietuva neturi tokios išplėtos infrastruktūros, bei galiausiai biudžetinių lėšų. Sekantis privatizavimo atvejis remiantis užsienio praktika yra būtent Japonijos nacionalinių geležinkelių (JNG) privatizavimas, kuris minimas kaip vienas ilgiausiai trukusių viešojo transporto atvejų. Teigtina, jog JNG privatizacijos procesas buvo nuodugniai apgalvotas ir suplanuotas. Visas privatizacijos procesas truko vienuolika metų. Naujai sukurti dariniai su savo konkrečia rinka bei atskirais darbuotojais, galėjo greičiau ir tiksliau pasiekti užbrėžtus tikslus, greta padalijimai ir privatizavimai išardė buvusias profsąjungas, kurios dėl savo dydžio rūpinosi ne tik darbuotojų reikalais, bet dalyvavo politikoje. Horizontalusis įmonių atskyrimas sudarė prielaidas padidinti atskirtų įmonių konkurencingumą, konkrečiai taikant kriterijų konkurencingumo modelį. Dabartinės JNG sėkmės priežastis galima apibūdinti kaip keturių spaudimo jėgų dedamąsias (Vasiliauskas, 2006):

- Atsirado spaudimas iš savininkų - akcininkų;
- Kompanija yra spaudžiama iš vidaus vadybininkų;
- Kompanijas spaudžia ir paslaugų vartotojai, reikalaudami geresnių paslaugų;
- Vyriausybė spaudžia visos kainos principu ir taiko kriterijų konkurenciją.

Šioje, konkurencijos JNG programoje, tarpusavyje konkuruoja didžiausios privačių geležinkelių kompanijas. Teigtina, jeigu kuris nors operatorius dirba prasčiau už kitus, transporto ministerija netvirtina operatoriaus siūlomų tarifų dydžių, o nustato savo siūlomus dydžius, tačiau jeigu operatorius dirba sėkmingai, transporto ministerija patvirtina jo siūlomų tarifus be papildomos revizijos. Todėl, efektyvus ir subalansuotas infrastruktūros naudojimas turi būti svarbiausias garantuojant integruotą ir patikimą viešąjį transportą, kuris yra ekonominio augimo pagrindas, todėl vienas iš esminių efektyvinimo veiksnių gali būti atskirų paslaugų perdavimas valdyti privačiam sektoriui privatizavimo ar privačios ir viešosios partnerystės pagrindu (Kabashkin, 2008).

Apibendrinant viešojo transporto, efektyvaus valdymo dimensijas, galima teigti, jog viešojo transporto paslaugos yra priklausomos tiek nuo vidinių, tiek nuo išorinių faktorių. Tačiau stipriausiai veikia politinė, ekonominė ir technologinė aplinka, kuri gali didinti arba priešingai mažinti efektyvų viešojo sektoriaus valdymą. Viešasis sektorius negali efektyviai valdyti visų svertų siekiant užtikrinti efektyvias, kokybiškas ir prieinamas viešąsias paslaugas, taip pat ir viešojo transporto valdymą. Todėl būtent tik naujos, viešosios vadybos principų taikymas galėtų padėti išspręsti daugelį problemų ir kartu siekti visapusiško efektyvumo viešojo transporto sektoriuje. Tačiau motyvas perleisti savivaldos

organizuojamų viešųjų paslaugų tiekimą, privataus kapitalo įmonėms yra įsitikinimas, jog privataus kapitalo įmonės būdamos motyvuotos siekti pelno natūraliai, siekia dirbti efektyviau, nei tai darytų savivaldos įsteigtos įmonės. Šiai dienai kitų šalių praktika rodo, jog privataus kapitalo įmonės yra labiau orientuotos į klientus ir lanksčiau reguliuoja kainodarą, nes nuo keleivių pajamų priklauso veiklos pelnas. Užsienio šalių patirtis, įtraukiant privatų sektorių į viešojo transporto paslaugos teikimą, patvirtina teorines prielaidas, kad teikiama paslauga valdoma efektyviau ir orientuojama į kliento suvokiamos kokybės didinimą.

1.4. Viešojo transporto sistemos organizavimo modeliai

Analizuojant viešojo transporto sistemos organizavimo modelius, reikia akcentuoti, jog iš viso Europoje vyrauja keli viešojo transporto sistemos valdymo modeliai, kur kiekviena valstybė viešajam transportui ir jų paslaugoms teikia skirtingus prioritetus. Pažymėtina, jog yra laikomasi nuostatos, kad viešasis transportas yra būtina susisiekimo priemonė, nes tai ir socialinė paslauga. Todėl negali būti taikomi klasikiniai komercinio finansavimo principai. Europoje yra tik kelios šalys, kuriose santykiai tarp valstybės institucijų ir transporto kompanijų reguliuojami kontraktu. Kontraktuose paprastai nurodomi bent keli kokybės reikalavimai, tačiau bendra teisinė sistema, pagal kurią teikiamos miesto viešojo transporto paslaugos, daro įtaką kokybės klausimų vystymui ir jų svarbai šalyje. Valstybės nereguliuojamoje aplinkoje, rinkos jėgos gali skatinti transporto įmones labiau siekti kokybės, nes kokybė yra būtina klientų poreikiams patenkinti. Pažymėtina, jog Europos Sąjungos šalyse pakeisti viešojo transporto rinkos valdymo įstatymai, kurie įvedė ir sustiprino įvairius viešojo transporto konkurencijos elementus. Darbo eigoje analizuojamas Didžiosios Britanijos ir Vokietijos viešojo transporto sistemos modelis.

Didžiosios Britanijos viešojo transporto sistemos modelis. Didžiosios Britanijos viešojo transporto sistemos modelis yra vienas iš aktualiausių, tačiau greta keliančių ir daugiausių probleminių klausimų. Prieš kelis dešimtmečius viešąjį transportą valdė ir reguliavo vietinė šalies valdžia ir žinoma valstybė, tačiau po kurio laiko minėto valdymo principo buvo atsisakyta (išskyrus Londoną). Didžiojoje Britanijoje viešojo transporto paslaugos (išskyrus Londoną) yra liberalizuotos. Tuo principu pretenduoti į viešojo transporto paslaugų tiekimą šalies gyventojams, gali bet kuris vėžėjęs gavęs vietinės valdžios leidimą, suteikiančią teisę teikti viešojo transporto paslaugas. Šiai dienai Didžiojoje Britanijoje viešojo transporto teikiamos paslaugos yra komercinės, kur maršruto tarifą, eismo tvarkaraštį nustato pats vėžėjas, užtikrinantis paslaugas be dotacijų ir savo rizika. Norima akcentuoti, jog šalyje (išskyrus Londoną) nėra sudaromos jokios viešųjų paslaugų pirkimo sutartys ar rengiami konkursai. Dominuoja pagrinde privačios viešojo transporto kompanijos teikiančios ir siūlančios

viešojo transporto paslaugas gyventojams (nors pažymima, priešingai nei Lietuvoje viešuoju transportu Didžiojoje Britanijoje galima naudotis bet kuriuo paros metu) (Ziari, Keymanesh, Khabiri, 2007). Kaip ir minėta viešojo transporto pervežimo rinka Didžiojoje Britanijoje yra nereguliuojama, priešingai nei Vokietijoje, kurioje visos transporto rūšys integruotos į bendrą sistemą, o Didžiojoje Britanijoje šis procesas paliktas savieigai. Tačiau yra subsidijuojamas tik geležinkelio transportas. Akcentuojama, jog tarp vietos valdžios, vežėjų ir keleivių nėra jokių įsipareigojimų, teisinių santykių. Didžiojoje Britanijoje laikomasi tokios politikos (išskyrus Londoną), jog vietos valdžia nereguliuoja ir nereglamentuoja viešojo transporto politikos. Tačiau valstybinė ir vietinė valdžia su viešojo transporto vežėjais sudaro visos šalies konfesinių tarifų sistemą, kuri orientuota vyresnio amžiaus piliečius, žmones su negalia, vaikus ir moksleivius. Didžiosios Britanijos modelis paremtas tuo, kad valstybinė ir vietinė valdžia yra atsakinga už stotelių įrengimą ir užtikrina geresnę infrastruktūrą, bei eismo pirmenybę viešajam transportui, tuo atveju tik kai viešojo transporto vežėjai įsipareigoja teikti paslaugas naujomis transporto priemonėmis ir keleiviams palankesniais grafikais. Pažymėtina, jog Didžiojoje Britanijoje transporto sistema suskirstyta į penkias zonas, o tarifai nustatyti zonomis (tačiau privatūs vežėjai tarifų gali nesilaikyti). Tačiau kainų atžvilgių lyginant Didžiąją Britaniją su Vokietija, Vokietijoje bilietų kainos yra ženkliai mažesnės, o Britanijoje didėjimo tendencija vis dar išlieka, nes būtent įmonės rūpinasi pelnu, mažiau keleiviais, ypač socialiai remtiniais. Teigtina, kad vietiniuose keleivių pervežimo maršrutuose Didžiojoje Britanijoje, kaip ir kitose valstybėse, dalyvauja užsienio kompanijos, kurios priklauso vienai ar kitai vežėjų grupei. Akcentuojama, jog pagrindinis tokios sistemos privalumas yra visiškai liberalizuota susisiekimo paslaugų rinką. Tačiau greta, pagrindinis tokios sistemos trūkumas Didžiojoje Britanijoje yra, jog viešuoju transportu ima naudotis vis mažiau keleivių, nes jų poreikio keisti geografinę vietą neužtikrina valstybinės institucijos. Tuo principu Didžiojoje Britanijoje labiausiai kenčia socialiai pažeidžiami asmenys, kurie nori pasinaudoti viešojo transporto paslaugomis (ypatingai žmonės su negalia). Pažymima, jog tokia valstybės liberalizuota viešojo transporto sistema yra patenkinti gyventojai, kurie nesinaudoja ir iš jų neišskaičiuojami mokesčiai socialinei paslaugai užtikrinti. Tačiau Londone sistema yra priešinga, nei visoje Didžiojoje Britanijoje. Londone viešąjį transportą valdo miestui pavaldi įmonė, kuri atlieka transporto agentūros funkcijas. Pabrėžiama, jog Londono viešojo transporto sistemos valdymas, taikomas modelis, beveik atitinka Skandinavijos šalių taikomą viešojo transporto modelį. Pagrindinis skirtumas, kad kontroliuojančios institucijos kas kelerius metus tikrina, ar teikiamų paslaugų kaina atitinka teikiamą kokybę. Greta yra keliami ir reikalavimai viešojo transporto priemonėms, pirmiausia jos turi būti saugios, patogios keleiviams ir svarbiausia žemagrindės, būtent žemagrindės transporto priemonės leidžia laisvai patekti į viešąjį transportą žmonėms su negalia, mamos su vežimėliais, bei kitiems piliečiams kurie turi judėjimo sutrikimų. Tuo principu nėra diskriminuojami skirtingi žmonių socialiniai sluoksniai. Svarbu, jog informacija apie mieste kursuojantį viešąjį transportą pateikiama

oficialiame miesto tinklapyje. Jame navigacinių priemonių pagalba, galima pasirinkti viešojo transporto maršrutą, galu gale pasirinkus konkretų kursuojantį maršrutą ir įvedus visas pateikiamas užklaudas, parenkamas optimalus kelionės variantas (Rohacs, Simongati, 2007).

Vokietijos viešojo transporto sistemos modelis. Vokietijos viešojo transporto sistemos modelis paremtas, tuo, jog vežėjai neteikia paslaugų pagal susitarimą su vietinėmis institucijomis, o teikia paslaugas tik pagal leidimą kurį išduoda Vokietijos valdžia. Vokietijoje viešasis transportas susideda iš autobusų, troleibusų, metropolitenų, tramvajų, kur svarbu akcentuoti, jog visoms transporto rūšims naudojamas bendras bilietas, o tai suteikia didelį patogumą viešojo transporto keleiviams (SĮ, 2015). Vokietijos viešasis transportas nuo seno išplėtotas kokybiškais ir efektyviai, nes viešojo transporto paslaugomis besinaudojančius keleivius miesto gatvėmis veža nauji autobusai, tuo principu vežėjų įmonės, ypačingai visuomeninės gauna lėšų iš municipalinių biudžetų, lėšų pakankamumas užtikrina, jog vis sistema funkcionuotų tiksliai ir ritmingai. Nors Vokietijos gyventojai ir gauna kokybiškas viešojo transporto paslaugas, tačiau miestų biudžetams, viešasis transportas yra pernelyg sunki našta. Tuo būdu nuolatos mažėja asmenų besinaudojančių viešuoju transportu, todėl viešojo transporto išlaikymas ir jo našta slegia Vokietijos gyventojus. Nurodoma, kad Vokietijoje galioja ir specialus transporto finansavimo įstatymas, kuriuo remiantis, dalis pajamų, gautų iš valstybės nustatytų kuro mokesčių, skiriama savivaldybių viešojo transporto veiklos plėtrai. Tačiau šiai dienai, pasak Vokietijos keleivinio transporto specialistų, situacija viešajame transporte ir jų teikiamoms paslaugoms keičiasi iš esmės, nes įmonės reorganizuojasi. Dar prieš keletą metų viešojo transporto įmonės teikdavo paslaugas pagal jų išduodamą leidimą, o leidimas būdavo išduodamas atskiram maršrutui, o ne visam tinklui aptarnauti. Tačiau leidimai visiems maršrutams patarnauti dažniausiai būdavo išduodami vienam savivaldybei priklausančiam vežėjui, konkursai viešojo transporto paslaugoms pirkti nebuvo skelbiami, o gautos pajamos už parduotus bilietus atitekdavo viešojo transporto vežėjui. Toks Vokietijos viešojo transporto modelis, buvo parankus municipaliniams vežėjams. Didžiausias tokio modelio trūkumas, jog nebuvo konkurencijos, taip pat vežimo įmonės neskatinamos taupiai naudoti lėšas. Tačiau šiai dienai, savivaldybės su municipaliniais vežėjais sudaro transporto paslaugų sutartis, kur specialieji ES viešojo transporto reglamentai draudžia subsidijas ar kitokias priemokas viešojo transporto vežėjams (Hilmola, 2011). Šiai dienai Vokietijos vežėjai arba transporto organizatoriai privalo sudaryti penkerius metus galiosiančius transporto planus, kuriuose numatoma, kokią keleivinio transporto paslaugą jie nori matyti savo regione, koks turėtų būti jos finansavimas, todėl viešojo transporto vežėjo ir transporto organizatoriaus sutartys yra privalomos. Teigtina, jog šiai dienai Vokietijoje sudaromos trijų rūšių transporto paslaugų sutartys. Tačiau kiekviena iš šešiolikos Vokietijos žemių turi savo keleivinio transporto asociaciją, kurios sudaro bendrą visos šalies asociaciją. Akcentuojama, jog dauguma jų verčiasi ne tik keleivių vežimu, bet greta ir turizmu. Asociacijai priklauso tiek visuomeninės, tiek privačios įmonės. Teigtina, jog naudojant Vokietijos

viešojo transporto modelį sudaroma galimybė administruoti šalies transporto sistemą, išplėtotą ne vienos savivaldybės teritorijoje, lengviau spręsti kompensacijų už lengvatinius bilietus klausimus. Tačiau dažnai kyla sunkumų kuriant miesto viešojo transporto sistemą, jungiančią skirtingų rūšių transporto maršrutus. Naudojama sistema turi būti itin gerai suderinta, kad būtų užtikrintas keleivių patogumas.

Apibendrintai Didžiosios Britanijos ir Londono viešojo transporto modelį, galima teigti, jog naudojami du skirtingi modeliai vienoje šalyje ir taikomi skirtingi apribojimai, tačiau Londono taikomas viešojo transporto sistemos modelis yra kur kas efektyvesnis ir pasiteisinantis, dėl bilietų sistemos, taip pat dėl saugumo, mobilumo ir svarbiausia socialinės atskirties ir pavaldumo. Vokietijos viešojo transporto sistemos modelis yra palankus viešojo transporto paslaugų vartotojams, konkrečiai bilietų klausimais. Vadinais daroma prielaida, kad viešojo transporto sistemos modeliai yra orientuoti į bilietų sistemą ir jos naudingumą, bei efektyvumą.

1.5. Viešojo transporto sistemos organizavimo problemos Lietuvoje

Labai svarbus aspektas yra viešojo transporto sistemos organizavimo problemos, konkrečiai Lietuvos savivaldybėse. Šiai dienai visos viešojo transporto organizavimo funkcijos yra perduotos vietos savivaldybėms. Išryškėja pagrindinė, viešojo transporto sistemos organizavimo problema, nes Lietuvos savivaldybės pirmiausia yra skirtingų teritorijų, skirtingo politinio, valdymo lygmens. Taip pat kiekvienos savivaldybės turimi finansiniai ištekliai, gaunamos pajamos yra nevienodos. Skirtingo miesto ar rajono savivaldybių institucijų organizavimo potencialo plėtra ir galimybės, taip pat tarpusavyje skiriasi kardinaliai. Dėl esamų geografinių ir politinių, bei finansinių skirtumų tarp savivaldybių, neretai jos ieškosamos problemų sprendimo būdų, kelia viešojo transporto pervežimo tarifų įkainius. Jeigu yra prasta viešojo transporto paslaugų kokybė, savivaldybės neretai sumažina maršrutų skaičių. Lietuvoje, viešuoju transportu, keleiviai gali naudotis darbo dienomis ir savaitgaliais, tačiau mažuose savivaldybėse, kartais viešojo transporto paslaugomis, pagal maršrutą vartotojai gali pasinaudoti kartą per dieną, o kai kuriuose savivaldybėse ir kartą per savaitę. Priešingai nei užsienio šalyse, kuriuose viešojo transporto paslaugos yra teikiamos visą parą ir visomis savaitės dienomis (Popovas, 2012).

VT keleivių vežimo vietiniais maršrutais sistema yra decentralizuota, tuo būdu yra pastebimas viešojo transporto valdymo tobulinimo sąstingis ir teikiamų paslaugos apimčių mažėjimas. Būtų priešingai, jeigu valdžia padėtų miestams ir rajonams dotuodama atskirus viešojo transporto maršrutus, taip skatindama miestų savivaldybių ir privataus verslo įmonių partnerystę. Todėl, remiantis viešojo transporto efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepciją (2010) teigiama, jog municipaliniai

vežėjai yra miestų autobusų parkai, o autobusų parkus administruoja miesto ir rajono savivaldybės, tačiau municipaliniai vežėjai kuruoja bilietų pardavimą ir pajamų gavimą. Vadinasi viešojo transporto paslaugų tiekėjas, vežėjas prisiima pajamų surinkimo riziką. Greta svarbi ir konkurencija, nes autobusų parkai dirba visiškai ne konkurencinėmis sąlygomis (Barysienė, Speičytė, 2009).

Viešojo transporto įmonės, kurios teikia viešąsias keleivių vežimo paslaugas yra nepriklausomos ir atsakingos už savo sprendimus. Tačiau realiai savivaldybė kontroliuoja jų veiklą daugelyje sričių. Tuo būdu nėra tobulinamas keleivių pervežimų paslaugų teikimo valdymas. Akcentuotina, jog į viešojo transporto maršrutą ir viešojo transporto paslaugas reikia žiūrėti kaip į prekę, kurią užsakovas turi parduoti vežėjams. Dominuojant minėtam požiūriui, reikėtų taikyti rinkos principus, kur viešojo transporto paslaugų tiekėjai, vežėjai, galėtų sąžiningos konkurencijos principu, konkuruoti tarpusavyje paslaugų kokybės, prieinamumo ir kainų atžvilgiu (Popovas, 2012). Svarbus aspektas yra privačių vežėjų atėjimas į viešojo transporto paslaugų teikimo rinką, nes minėti vežėjai atsineša naujas technologijas, savo finansinius išteklius, bei žinomą patirtį, kur privatūs vežėjai, greičiau įgyvendina viešųjų paslaugų ir investicinius projektus (Vautier, 2011).

Norint pašalinti arba net sumažinti viešojo transporto organizavimo problemas, reikia didelį dėmesį skirti keleiviams, kurie naudojami viešojo transporto paslaugomis. Reikia analizuoti veiksnius, kurie turi įtakos pasirinkimui naudotis šio transporto teikiamomis paslaugomis. Tačiau siekiant sukurti viešojo transporto sistemą, kuri būtų pelninga yra ganėtinai sunku, nes už viešojo transporto teikiamas paslaugas gaunamos pajamos yra mažesnės už veiklos sąnaudas. Todėl turi būti skiriamas dėmesys, kiekviui keleivių, kurie naudojami viešuoju transportu, nes siekiant didinti pelningumą, esminis aspektas yra pritraukti kuo daugiau vartotojų, todėl veiksnių analizė, kurie lemia keleivių pasirinkimą naudotis viešuoju transportu yra esminė. Viena ir pagrindinių priežasčių, dėl kurių yra mažas vartotojų poreikis naudotis viešuoju transportu, tai būtent viešojo transporto maršrutai, nes neretai keleiviui norint pasiekti jo galutinį tikslą, jis turi vykti bent keliomis viešojo transporto priemonėmis su persėdimais, o neretai galutinės maršruto stotelės keleivis, net negali pasiekti, nes toks maršrutas, dėl ne finansavimo jau panaikintas (Popovas, 2012).

Analizuojant iš pajamų pusės, VT pervežimo paslaugų kainas nustato ne pats vežėjas, o būtent savivaldybė, kuriai jis priklauso, nors vežėjai ir gali teikti pasiūlymas. Vežėjai gali siūlyti savo įkainius, tačiau jeigu teikiamų paslaugų kainos nepadengia sąnaudų, tuo atveju savivaldybė turi skirti viešojo transporto paslaugų vežėjams kompensacijas, dotacijas, siekiant išvengti vežėjų bankroto tikimybės. Kur greta, viešojo transporto teikiamų paslaugų kainos nustatymo mechanizmas ir lengvatų taikymas, neišvengiamai turi įtakos teikiamų paslaugų kokybei. Akcentuotina, jog daugelyje savivaldybių, viešojo transporto paslaugų finansavimo schema yra labai paprasta, nes miesto ar rajono savivaldybėse viešojo transporto, keleivių pervežimo paslaugas teikia municipalinis vežėjas ir privatūs vežėjai. Tačiau čia išryškėja dar viena problema, tarp privačių ir municipalinių vežėjų, nes dažniausiai

abiejų grupių vežėjų viešojo transporto maršrutai dubliuojasi, o dubliuojasi nes nėra tarpusavio susitarimo ir suderinamumo. Pažymima, jog dažniausiai municipalinio vežėjo teikiamų paslaugų maršrutų paketas, apima kitų privačių vežėjų maršrutus. Vadinasi galima teigti, jog vienodu maršrutu važinėja tiek municipalinis vežėjas, tiek ir privatūs vežėjai, tai tarsi konkurencija kuri gali būti naudinga paslaugų vartotojui, keleiviui, tačiau dažniausiai neigiamai, tokia konkurencija veikia būtent municipalinį vežėją. Nes paslaugų vartotojai, kurie gauna didesnes pajamas neretai pasirenka būtent privačius vežėjus ir jų teikiamas paslaugas, nes jos būna kokybiškesnės ir patogesnės, todėl municipalinis vežėjas prarandą dalį klientų, kartu praranda ir pajamas, ko pasėkoje prasideda nenaudinga paslaugų teikimo veikla, kuria bet kuriuo atveju reikia arba mažinti, arba šalinti (Jaržemskis, Jakubauskas, 2012).

Apibendrintai viešojo transporto organizavimo problemas, reikia atkreipti dėmesį konkrečiai į visą sistemą, orientuotis į savivaldybių geografinę padėtį, bei turimus išteklius. Žinoma labai svarbus aspektas yra ieškoti tarpusavio susitarimo t.t., municipalinis vežėjas ir privatūs vežėjai turėtų vengti to paties maršruto trajektorijos, taip siekdami gerinti ir paslaugų kokybę kituose maršruto taškuose ir prieinamumą. Reikia atkreipti dėmesį į keleivių interesus, nes kuo daugiau keleivių tuo gaunamos pajamos didesnės, reikia didinti viešojo transporto maršrutų skaičių, mažinti įkainius už pravažįavimą. Greta nemažiau svarbu ir mažinti persėdimų skaičių kelionės metu. Vienareikšmiškai yra svarbu kurti vieningą miesto ir priemiestinio viešojo transporto organizavimo sistemą.

2. VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS ORGANIZAVIMAS KRETINGOS RAJONO SAVIVALDYBĖJE ANALIZĖ IR SIŪLOMAS MODELIS

Baigiamojo darbo metu, siekiant VT sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje, atliekama analizė pasiremiant kiekybiniu tyrimu (anketinė apklausa). Taip pat nurodoma tyrimo metodika, imtis ir organizavimas. Pateikiami kiekybinio tyrimo rezultatai ir jų analizė, bei atsižvelgiama į UAB Kretingos autobusų parko vadovo veiklos ataskaitas. Galutiniame rezultate suformuojamas viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje modelis.

2.1. Tyrimo metodika

Baigiamojo darbo metu buvo pasirinktas empirinis tyrimas, kiekybinis metodas. Apklausos anketa buvo patalpinta į internetinį portalą www.apklausk.lt.

Empirinio tyrimo objektas. Viešojo transporto sistemos organizavimas.

Empirinio tyrimo tikslas. Nustatyti viešojo transporto sistemos organizavimo tobulinimo kryptis ir būdus Kretingos rajono savivaldybėje, pasiremiant kitų Lietuvos miestų praktika.

Empirinio tyrimo uždaviniai:

1. Susisteminti Kretingos rajono savivaldybė viešojo transporto infrastruktūros informaciją ir identifikuoti viešojo transporto organizavimo problemas;
2. Identifikuoti viešojo transporto sistemų Lietuvos savivaldybėse organizavimo modelius bei tobulinimo kryptis bei būdus;
3. Įvertinant Kretingos rajono savivaldybės viešojo transporto sistemą, pateikti sistemos organizavimo modelį.

Empirinio tyrimo strategija. Analizuojant Kretingos rajono savivaldybės, VT sistemos organizavimą, atkreipiamas dėmesys į problemų šalinimą, kur pateikiamas VT sistemos organizavimo modelis. Modeliu realiai gali remtis Kretingos rajono savivaldybė, siekiant efektyviai parenginti rajono viešojo transporto sistemą. Atliekamas empirinis tyrimas, kur tyrimo metu naudojamas instrumentas anketa (apklausos anketa). Empirinio tyrimo strategija yra paremta trimis žingsniais, pirmiausia teorinė analizė, anketinės apklausos rezultatų analizė, VT sistemos organizavimo modelio kūrimas.

Teorijos analizė (žr. 1 skyrių). Šiame etape buvo analizuoti vietos lygmens dokumentai, teisės aktai, mokslinė ir informacinė medžiaga, įvairių asociacijų teikiama informacija apie viešąjį transportą, viešojo transporto sistemas. Taip pat apie viešojo transporto problemas ir sistemos organizavimą, galiausiai apie kitų šalių viešojo transporto sistemos taikomus modelius. Didelis dėmesys buvo skirtas viešojo transporto organizavimo sistemoms, modeliams, pasiremiant užsienio šalių gerąją praktiką ir

pavyzdžiais. Taip pat viešojo transporto organizavimo, efektyvumui ir žinoma problematikai. Analizė pasiremta mokslinės informacijos sisteminimu, loginiu samprotavimu, dedukcija.

Anketinė apklausa. Šiame etape siekiama atskleisti, koks požiūris į viešojo transporto kokybę, paslaugų prieinamumą, jų tobulinimą, turimą inventorių, galiausiai infrastruktūrą ir jos gerinimą, bei pagrindines problemas su kuriomis susiduria tiesiogiai atsakingi asmenys, dėl viešojo transporto sistemos organizavimo. Taip pat anketinės apklausos metu siekiama, atskleisti municipalinių vežėjų ir privačių vežėjų požiūrį į viešojo transporto sistemos organizavimą ir galimas perspektyvas, bei problemų šalinimą.

Modeliavimas. Viešojo transporto sistemos organizavimo modelio kūrimas, Kretingos rajono savivaldybėje yra paremtas kiekybinio tyrimo gautais rezultatais ir jų analizę. Siekiant modelio efektyvumo, taip pat viešojo transporto sistemos organizavimo modelio kūrimas remiasi ir Kretingos rajono savivaldybės ataskaitomis, dėl viešojo transporto organizavimo, bei visuotinai atkreipiamas dėmesys, modelio kūrime, į problemų šalinimą mažiausiais finansiniais kaštais.

Anketinės apklausos pagrindimas. Teigiama, jog kiekybinio tyrimo metu t.y., apklausos metu, pasitelkiant apklausos instrumentą anketą, galima išsiaiškinti apibendrintą informaciją apie tiriamą objektą. Pasak K. Kardelio (2005; 2007) apklausos anketa turi būti nedviprasmiška, patikima, bei skatinant bendradarbiavimą tarp abiejų šalių. Tuo principu siekiant, kuo išsamiau ir detaliau išanalizuoti darbo metu keliamą problemą, bei remiantis galutiniais rezultatais siekti viešojo transporto sistemos organizavimo modelio kūrimo.

Anketinės apklausos aptarimas. Kiekybinio tyrimo instrumentas – anketa, anketą sudaro iš viso 25 klausimai, klausimai yra uždaro ir atviro tipo (žr. 1 priedą). Apklausos anketos klausimai yra sugrupuoti į keletą grupių, kur pirmoji grupė charakterizuoja apklausoje dalyvaujančius respondentus, sekanti klausimų grupė nurodo respondentų nuomonę, dėl jų savivaldybėse teikiamų viešojo transporto sistemos paslaugų kokybės, sistemos atnaujinimo, pasiekiamumo ir prieinamumo keleiviams. Toliau klausimai skirti įvertinti respondentų (municipalinių, privačių vežėjų) turimą viešojo transporto inventorių, amžiaus vidurkį, pereinant prie apklausos klausimų, kurie siejami su eksploatacija, infrastruktūra. Greta, tolimesni klausimai skirti įvertinti viešojo transporto maršrutus, susisiekimą, požiūrį, veiksnius ir esamas problemas.

Anketinės apklausos imtis, organizavimas ir eiga. Atliekant kiekybinį tyrimą, buvo iš anksto nutarta kokia bus respondentų imtis ir koku būdu jie bus apklausiami. Apklausa buvo vykdoma Kretingos rajono savivaldybėje raštu, į kitas savivaldybes, apklausos anketa siunčiama elektroniniu paštu (apklausos anketa patalpinta www.apklausa.lt portale). Tyrimas buvo organizuojamas ir vykdomas nuo 2015 lapkričio 10 dienos iki 2015 lapkričio 18 dienos. Apklausoje iš viso dalyvavo 14 respondentų iš skirtingų savivaldybių. Apklausos imtis buvo numatyta 27 respondentams, tačiau iš visų išsiustų tyrimo metu apklausos anketų, tik 14 buvo sugrįžo atgal (14 užpildytų anketų).

Apklausoje dalyvavo daugelio savivaldybių atstovai, taip pat ir Kretingos rajono autobusų parkas, bei VŠĮ ir privatūs vežėjai.

Anketinės apklausos duomenų analizė. Tyrimo duomenims apdoroti, sisteminti ir grafiškai vaizduoti, naudota Windows Microsoft Excel programa, taikytas statistinės analizės metodas – aprašomoji statistika, bei lyginamoji analizė.

2.2. Kretingos rajono viešasis transportas

Siekiant tikslingai ir optimaliai suformuoti viešojo transporto sistemos organizavimo modelį Kretingos rajono savivaldybėje, buvo atkreiptas dėmesys ir į UAB Kretingos autobuso parko vadovo metinę ataskaitą (2015 metais), dėl UAB Kretingos autobusų parko veiklos organizavimo.

UAB Kretingos autobusų parko veiklos organizavimas. Bendrovės pagrindinė veikla – keleivių pervežimas miesto, priemiestinio, tolimojo susisiekimo maršrutais ir užsakomaisiais reisais. Be pagrindinės veiklos bendrovė vykdo ir papildomą – automobilių stovėjimo aikštelių priežiūros - veiklą. UAB Kretingos autobusų parkas nepriklauso jokiai įmonių grupei ir nėra įsteigęs filialų.

Veiklos organizavimas. Pagrindinė bendrovės veikla yra keleivių pervežimas miesto, priemiestinio, tolimojo susisiekimo maršrutais ir užsakomaisiais reisais. Per ataskaitinį laikotarpį bendrovė, vadovaudamasi 2012 metų gruodžio 28 dienos su Kretingos rajono savivaldybės administracija pasirašyta *Visuomenės aptarnavimo vežti keleivius vietinio reguliaraus susisiekimo miesto ir priemiestiniais maršrutais sutartimi Nr. S1-1013 / B7-2012-076*, pagal Kretingos rajono savivaldybės administracijos patvirtintus tvarkaraščius ir Kretingos rajono savivaldybės tarybos nustatytus tarifus aptarnavo 4 miesto ir 33 priemiesčio maršrutus, eksploatuodama 36 autobusus.

Bendrovė nuo 2014 metų lapkričio 3 dienos nutraukė tolimojo susisiekimo maršruto Palanga - Naujoji Akmenė aptarnavimą. Pagrindiniai rodikliai, apibūdinantys keleivinio transporto bendrovės pagrindinę veiklą, yra bendrovės aptarnaujamų maršrutų skaičius, autobusų rida, pervežtų keleivių kiekis, gautos pajamos ir patirtos sąnaudos.

Aptarnaujamų maršrutų skaičius. Per ataskaitinį laikotarpį bendrovės aptarnaujamų priemiesčio ir tolimojo susisiekimo maršrutų skaičius nekito – 4 miesto, 33 priemiesčio ir 1 tolimojo susisiekimo maršrutai. Pastebėta, kad bendras Lietuvos Respublikos keleivinio transporto įmonių pervežtų keleivių kiekis 2014 metais išaugo 3 procentais. Taip pat nustatyta, kad pervežamų keleivių kiekis ir pajamos augo tose savivaldybėse, kuriose buvo pertvarkyta viešojo transporto sistema, privačius vežėjus ir mokyklinius autobusus integruojant į bendrą viešojo transporto sistemą, o ne dubliuojant viešąjį transportą privačiu transportu bei mokykliniais autobusais.

Taip pat pateikiama ir strateginiai bendrovės uždaviniai numatyti UAB Kretingos autobusų parko 2013 - 2015 metų strateginiame veiklos plane (žr. 1 lentelė).

1 lentelė. UAB Kretingos autobusų parko 2013 - 2015 metų strateginės veiklos planas

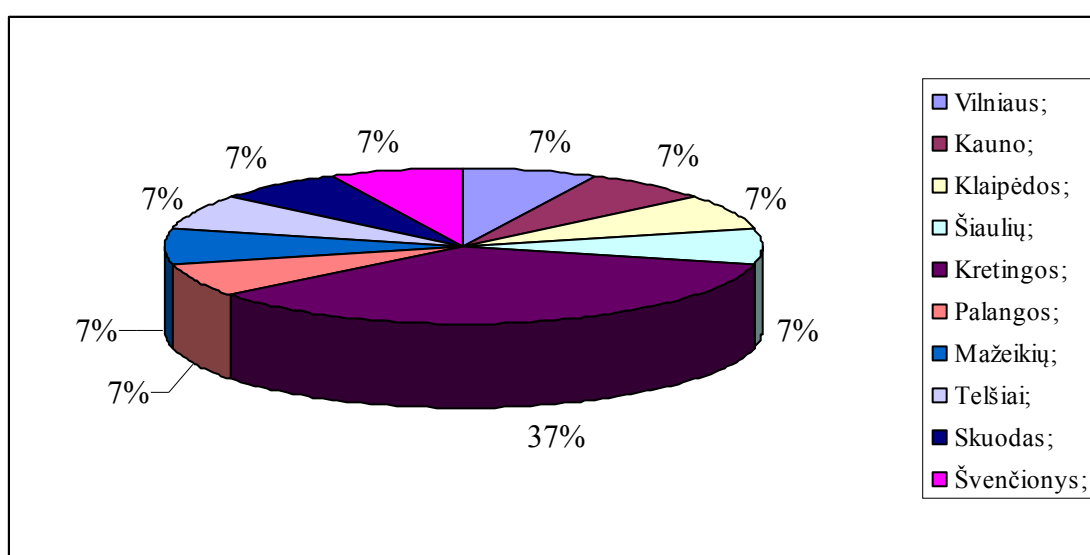
Veiklos sritis	Tikslai	Uždaviniai ir veiksmai
<i>Personalas ir jo valdymas</i>	<i>Iki 2013 pagerinti darbuotojų darbo aplinką, motyvacinę ir skatinimo sistemą</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Suremontuoti (renovuoti) (darbo, buitines, administracines) patalpas; 2. Sukurti naują darbo užmokesčio apskaitos sistemą, kuri būtų patrauklesnė darbuotojams, orientuota į pasiektus konkrečius darbo rezultatus; 3. Sudaryti darbuotojų mokymo ir profesinio tobulėjimo programas, periodiškai rengti mokymus.
<i>Finansai ir jų valdymas</i>	<i>Iki 2013 sukurti informatyvią bei modernią sąnaudų paskirstymo sistemą</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sukurti sąnaudų priskyrimo ir apskaitos kiekvienam maršrutui sistemą, ją aprobuoti bendrovės valdyboje bei pasitvirtinti Kretingos rajono savivaldybėje; 2. Kartu su Kretingos rajono savivaldybės administracijos Vietinio ūkio skyriumi parengti tipinę informatyvią pateikiamų ataskaitų formą; 3. Peržiūrėti finansinės apskaitos politiką, esant reikalui, ją atnaujinti.
<i>IT tyrimai ir plėtra</i>	<i>Iki 2013-2014 sustiprinti pozicijas IT, tyrimų ir plėtros srityse</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Paleisti funkcionuoti bendrovės internetinį puslapį; 2. Sukurti galimybę internetu įsigyti važiavimo bilietus, užsisakyti autobusą; 3. Pakeisti senus kasos aparatus naujais, leidžiančiais vesti tikslią keleivių apskaitą pagal parduotus bilietus.

Kaip matoma UAB Kretingos autobusų parkas sistemingai analizuoja savo veiklos rodiklius ir kuria strateginius planus, toliau analizuojami anketinės apklausos rezultatai, kurie kartu su UAB Kretingos autobuso parko vadovo ataskaitomis galutiniame rezultate bus susisteminti ir suformuotas viešojo transporto sistemos organizavimo modelis Kretingos rajono savivaldybėje.

2.3. Anketinės apklausos duomenų analizė

Kiekybinio tyrimo metu iš viso buvo apklausta 14 respondentų, kurie atstovavo skirtingas įmonės. Apklausta buvo: *Kretingos rajono savivaldybė, Palangos miesto savivaldybė, UAB Telšių autobusų parkas, UAB Kretingos autobusų parkas, UAB Mažeikių autobusų parkas, UAB Skuodo autobusų stotis, VšĮ Klaipėdos kelevinis transportas, UAB Kelista, UAB Kauno autobusai, UAB Busturas.*

Empirinio tyrimo metu, anketos pirmieji du klausimai (žr. 1 priedas) charakterizuoja respondentus t.y., jų atstovaujamas įmones, asociacijas ir miestus (savivaldybes). Respondentai yra iš daugelio Lietuvos miestų, tačiau didžioji dalis atstovauja Kretingos rajono savivaldybę (žr. 1 pav.).

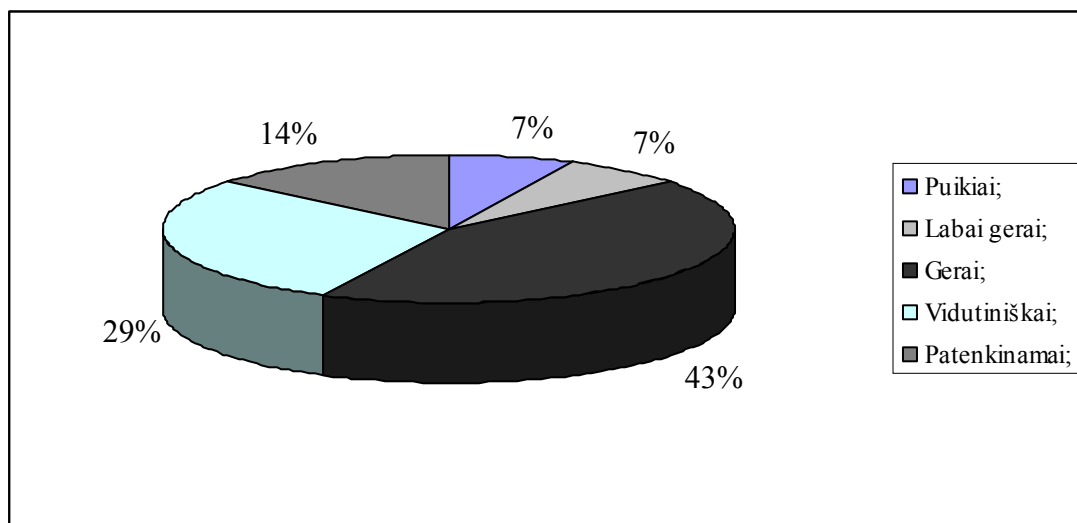


1 pav. Miestai, kuriuos atstovauja respondentai

Kaip matyti iš prieš tai pateiktų duomenų (žr. 1 pav.), daugiausia respondentų buvo iš Kretingos rajono (37 %), toliau respondentų pasiskirstymas buvo tolygus: Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai, Palanga, Mažeikiai, Telšiai, Skuodas, Švenčionys.

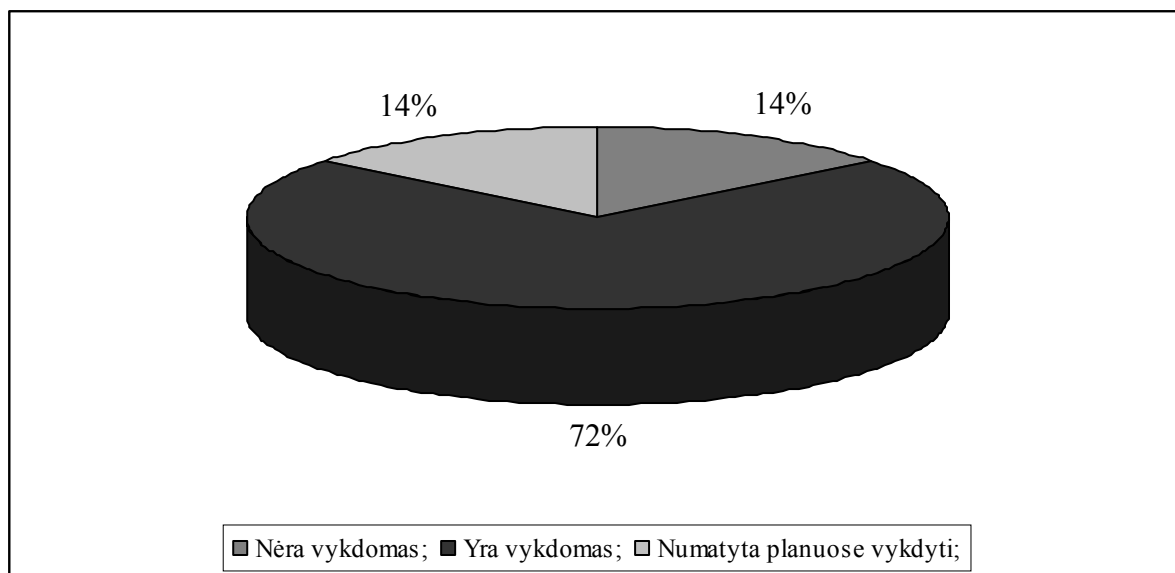
Tolimesnėje darbo eigoje respondentų buvo paprašyta įvertinti viešojo transporto maršrutų aptarnavimo kokybę (žr. 2 pav.). Kaip matyti iš žemiau pateiktų duomenų (žr. 2 pav.), net 43 % respondentų viešojo transporto paslaugų kokybę vertiną gerai, tačiau labai gerai viešojo transporto paslaugų kokybę įvertino tik 7 % apklaustųjų, net 7 % respondentų teigia, jog jų savivaldybėse viešojo transporto maršrutų aptarnavimo kokybė yra puiki. Likusioji respondentų dalis VT maršrutų aptarnavimo kokybę vertina prastai, kur tai reiškia nuo vidutiniškos kokybės iki blogos. Galima daryti prielaidą, jog nuo VT maršrutų kokybės priklauso ir teikiamų paslaugų kokybė. Ypatingai mažuose savivaldybėse, dėl lėšų stygiaus yra nutraukiami maršrutai į priemiesčius, kur to pasėkoje nukenčia

teikiamų paslaugų kokybė ir vartotojai renka pati geriausią būdą, persėdami į nuosavus automobilius, bet kuriuo atveju viešojo transporto maršrutų kokybė turi tenkinti keleivių poreikius.



2 pav. Viešojo transporto maršrutų vertinimo kokybė pagal respondentus

Anketinės apklausos metu, respondentų buvo pasiteirauta ar yra vykdomas viešojo transporto sistemos tinklo atnaujinimas. Norima akcentuoti, jog viešojo transporto tinklų sistemos naujinimas arba atnaujinimas yra vienas iš viešojo transporto veiklos rezultatų (žr. 3 pav.).

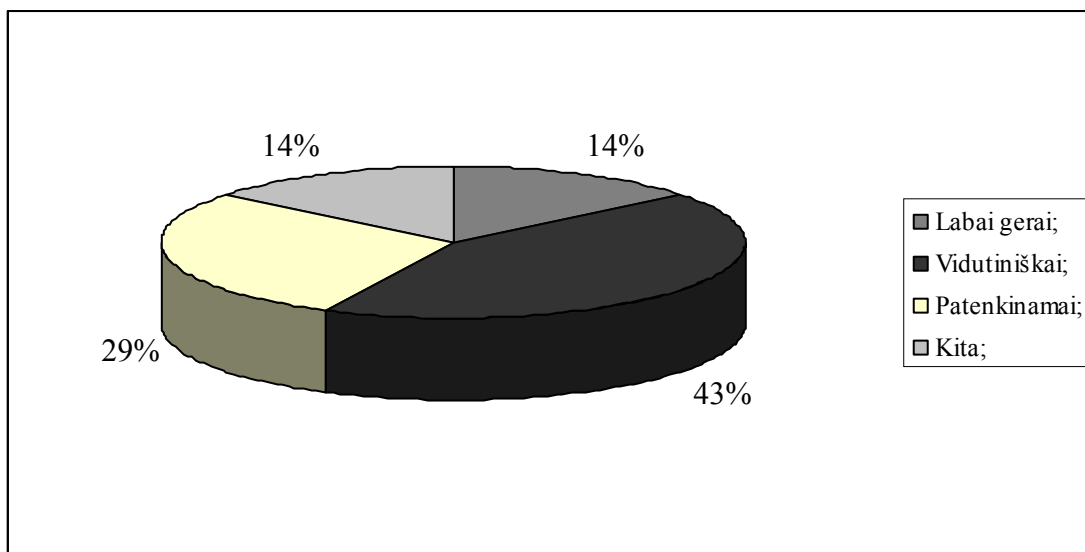


3 pav. Viešojo transporto tinklo sistemos atnaujinimo vykdymas

Kaip matyti iš pateiktų duomenų (žr. 3 pav.) net 72 % respondentų teigia, jog viešojo transporto tinklo sistemos atnaujinimo darbai yra vykdomi. Tačiau net 14 % apklaustųjų teigia, jog tinklo sistemos naujinimas nevyksta, o likusioji dalis nurodo, jog tai yra numatyta tik ateities planuose. Greta respondentų buvo paprašyta nurodyti, kodėl nėra vykdomas viešojo transporto sistemos

(at)naujinimas, jeigu jie apklausos metu pasirinko atsakymo variantą "nėra vykdomas". Respondentai nurodė: savivaldybei nėra aktualus klausimas dėl mažėjančio gyventojų skaičiaus ir mažėja pačių keleivių skaičius. Norima akcentuoti, jog viešojo transporto sistemai yra labai svarbus tinklo sistemos atnaujinimas, nes tinklo sistemos naujinimas yra būtent skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas.

Apklausos metu respondentų buvo pasiteirauta, kaip jie vertina viešojo transporto maršrutų aptarnavimo kokybę, būtent siekdami užtikrinti keleivių vežimo paslaugos pasiekiamumą ir prieinamumą (žr. 4 pav.).

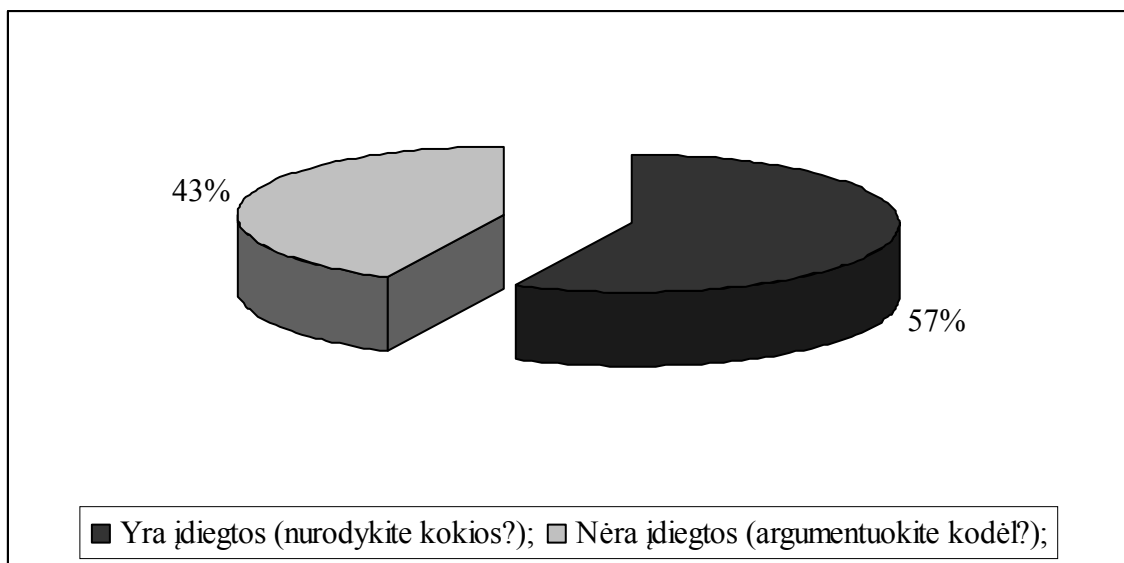


4 pav. VT maršrutų aptarnavimo kokybės vertinimas, siekiant užtikrinti keleivių vežimo paslaugos pasiekiamumą ir prieinamumą

Kaip matyti iš apklausos rezultatų (žr. 4 pav.) viešojo transporto maršrutų aptarnavimo kokybę, net 43 % apklaustųjų vertina vidutiniškai, siekiant užtikrinti keleivių vežimo paslaugų pasiekiamumą ir prieinamumą. Tačiau net 14 % respondentų nurodo viešojo transporto maršrutų aptarnavimo kokybę, siekiant užtikrinti keleivių vežimo paslaugos pasiekiamumą ir prieinamumą vertinantys labai gerai. Skirtumas matomas, tarp skirtingų savivaldybių. Norima pažymėti, jog viešojo transporto paslaugos nebūtų reikalingos, jeigu nebūtų keleivių, tačiau štai čia praktikoje ir susiduriama su daugiausia problemų, nes dažnai nėra patenkinami keleivių poreikiai, pirmiausia mažose savivaldybėse. Juntamas maršrutų trūkumas į priemiesčius, galiausiai pasitaiko atvejų kaip maršrutai iš vis nutraukiami, arba sutrumpinamas maršrutavimo laikas (iki karto per savaitę ar poros kartų per mėnesį), to pasėkoje lieka nuskriaustas vartotojas, šiuo atveju keleivis. Nes viešojo transporto teikiamos paslaugos yra prekė, o šių paslaugų vartotojas yra keleivis. *Tuo būdu siekiant baigiamojo darbo problemas pagrindimo ir tikslo pasiekimo, rengiant viešojo transporto sistemos organizavimo modelį, Kretingos rajono savivaldybėje, pabrėžiama, jog būtent jeigu yra pagerinama viešojo*

transporto maršrutų aptarnavimo kokybę, siekiant užtikrinti keleivių vežimo paslaugos pasiekiamumą ir prieinamumą, atitinkamai padidėja nuvažiuota viešojo transporto metinė rida.

Šiai dienai, viešojo transporto sistemoms yra skiriamas didžiulis dėmesys, ne išimtis priimant Europos komisijos aktus, kuriuose yra aptariami sklandžios ir integruotos bilietų sistemos bei kainų valdymo esminiai aspektai. Tuo principu, remiantis užsienio šalių patirtimi, daugelis Lietuvos įmonių dalyvauja ES finansuojamame projekte t.y., transporto inovacijų diegimas Europoje, kurio tikslas yra pagerinti penkiolikos inovatyvių transporto ir judrumo priemonių perdavimą, ir įsisavinimą visoje Europoje, ir įnešti matomą indėlį įprastinėmis pagalbos priemonėmis (pagrindė dalyvauja Vilniaus miestas ir aplinkiniai rajonai). Bendrame kontekste yra siekiama pagerinti viešojo transporto paslaugų kokybę, pasiekiamumą ir pritraukti naujų vartotojų, turint vieną viešojo transporto tinklą, bei bilietų sistemą. Tačiau šiai dienai vieningos bilietų sistemos ne tik kad nėra, tačiau skirtinguose miestuose bilietų kainos skiriasi, greta kai kur sunkiau yra įsigyti ir kelionės bilietą (ypač mažuose rajonų savivaldybėse). Todėl respondentų taip pat buvo pasiteirauta ir apie viešojo transporto bilietų įsigijimo sistemas klientams (žr. 5 pav.).

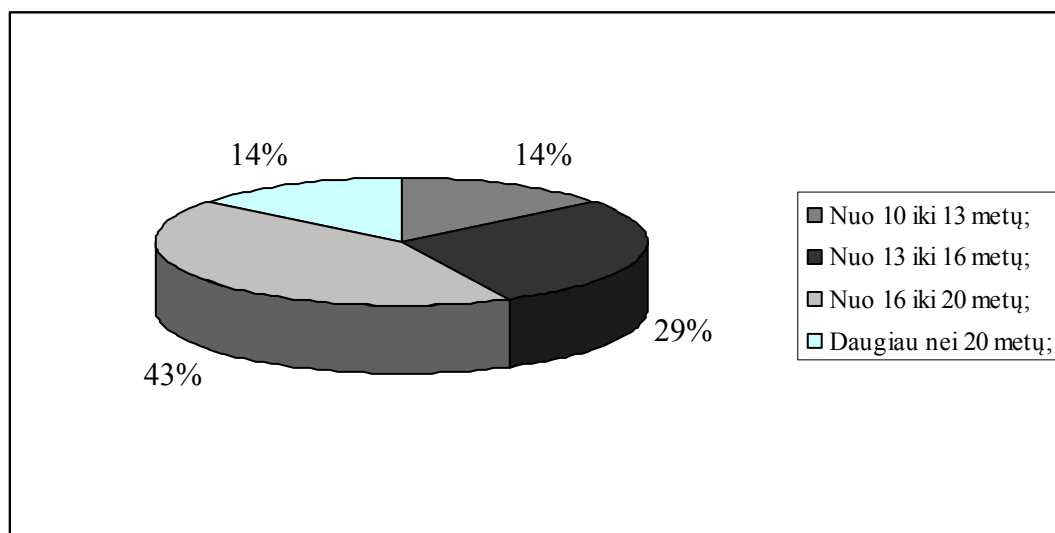


5 pav. VT bilietų įsigijimo sistemos įdiegimas klientams

Kaip matyti iš prieš tai pateiktų duomenų (žr. 4 pav.), respondentų pasiteiravus ar yra įdiegtos, patogios pirkėjui, viešojo transporto bilietų įsigijimo sistemos, 57 % apklaustųjų nurodė, jog yra įdiegtos. Respondentų taip pat buvo paprašyta nurodyti kokios tai sistemos: *e-bilietas, mTicket, autobusbilietai.lt, bent 3 platintojai kiekvienai bilietų rūšiai, nuolatiniai bilietai, bilietus galima įsigyti pas vairuotoją*. Tačiau, jog nėra įdiegtos viešojo transporto bilietų įsigijimo sistemos nurodė, net 43 % apklaustųjų (*nurodė: nėra daug nuolatinių keleivių, klientų, taip pat, kad finansiškai neapsimoka, bei nurodė, jog bus diegiamos tik 2017 metais*).

Norima akcentuoti, kad nors ir 57 % respondentų nurodė, jog yra įdiegtos viešojo transporto bilietų įsigijimo sistemos keleiviams, tai nereiškia jog yra vieninga sistema, tiesiog dominuoja būdai, kur patogiai galima nusipirkti kelionės bilietą. Akcentuotina, kad nepaisant kokia tai savivaldybė, reikia imtis priemonių plano ir sudaryti sąlygas gyventojams naudotis vieninga maršrutinio tinklo bei bilietų sistema, taip pagerinat viešojo transporto paslaugų aptarnavimo sistemą.

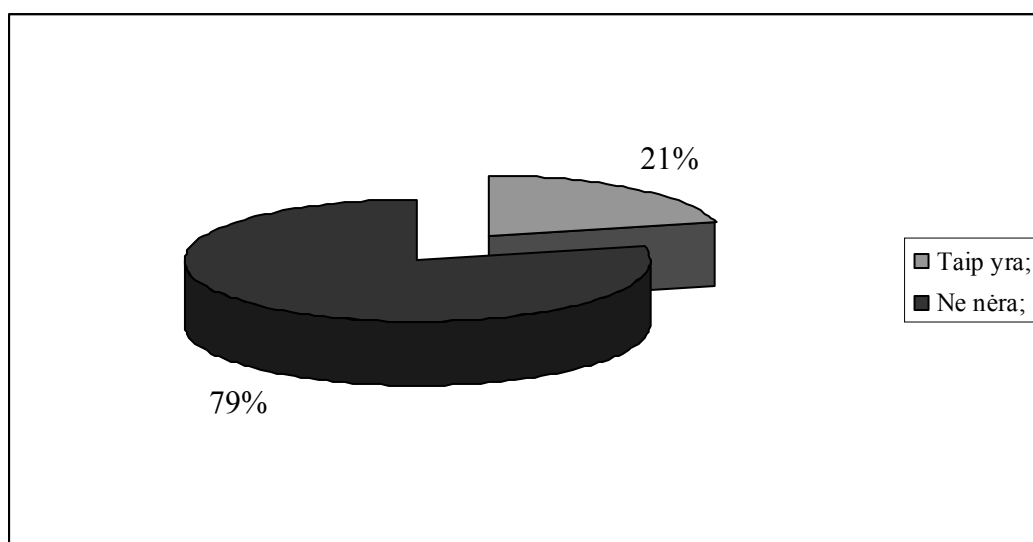
Tolimesnėje apklausoje respondentų buvo paprašyta nurodyti, koks pas juos yra viešojo transporto inventorių. Bendri apklausos rezultatai parodė, jog iš viso bendroje sumoje yra 1251 autobusai, 392 troleibusai, 126 mikro autobusai. Tačiau konkrečiai Kretingos rajono savivaldybėje yra 36 autobusai iš jų 3 žemagrindžiai, bei 15 mikro autobusų. Apklausos metu respondentų taip pat buvo pasiteirauja apie jų turimo viešojo transporto priemonių amžiaus vidurkį (įskaitant visas turimas VT priemones) (žr. 6 pav.). Viešojo transporto amžiaus vidurkis yra svarbus ir dėl eksploatacijos, saugumo klausimų, galiausiai dėl patiriamų išlaidų siekiant išlaikyti viešojo transporto priemones. Rezultatų duomenys pateikiami žemiau esančiame paveiksle (žr. 6 pav.).



6 pav. Turimo viešojo transporto priemonių, amžiaus vidurkis

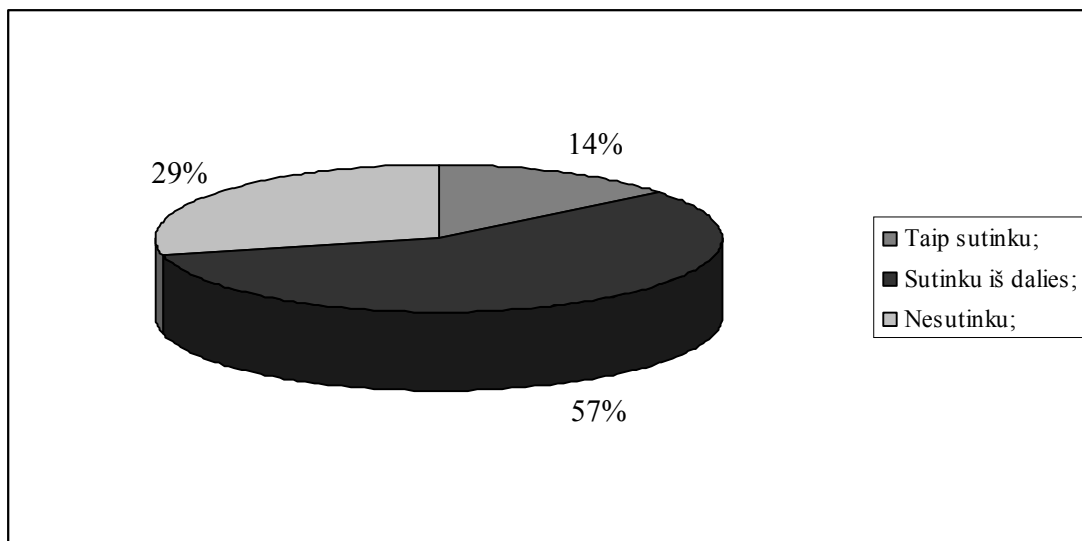
Viešojo transporto turimų priemonių amžiaus vidurkis yra labai svarbus, ypač saugumo klausimais, keleivių ir vairuotojo atžvilgiu, galiausiai, net oro taršos klausimais. Akcentuojama, jog senos viešojo transporto priemonės yra ne ekonomiškios, ir galiausiai nesuteikia komforto keleiviams. Viešojo transporto priemonės, kurios jau traktuojamos kaip senos naudoja kur kas daugiau kuro, yra dažnai remontuojamos, todėl tokių viešojo transporto priemonių eksploatacija yra brangesnė, kur papildomai viešojo transporto priemonių remontą komplikuoja didelis skirtingų priemonių modifikacijų skaičius. Todėl teigtina, jog atnaujinus ir suvienodinus bendrovių turimas viešojo transporto priemones, būtų ne tik sumažinti keleivių pervežimo kaštai, bet ir pagerėtų keleivių vežimo kokybė. Kaip matyti iš prieš tai pateiktų duomenų (žr. 6 pav.), respondentų pasiteiravus apie viešojo transporto amžiaus vidurkį atsakymų variantai pasiskirstė ne vienodai, taip yra dėl to, jog dalis yra

municipaliniai vežėjai, dalis privatūs vežėjai. Net 43 % apklaustųjų nurodo, kad jų viešųjų transporto priemonių amžiaus vidurkis yra nuo 16 iki 20 metų, galima daryti prielaidą, kad tokių priemonių eksploatacija kainuoja brangiai, galiausiai yra net nuostolinga. Kiek mažiau apklaustųjų (29 %) teigia, jog viešojo transporto priemonių vidurkis yra nuo 13 iki 16 metų, o nuo 10 iki 13 metų viešojo transporto priemonių vidurkis yra pas 14 % respondentų. Norima pažymėti, jog remiantis Europos Sąjungos didžiųjų miestų viešojo transporto priemonių amžiaus vidurkiu, kuris yra 7,6 metų, kur tai yra beveik 50 % mažiau nei Lietuvoje esančių viešojo transporto priemonių vidurkiu. Labai svarbu yra nustatyti koks yra optimalus autobusų eksploatacijos ciklas. Ciklas susideda iš bendrųjų, eksploatacijos ir kapitalo kaštų. Esat dideliame viešojo transporto priemonių amžiaus vidurkiui, padidėja priemonių eksploataciją ir išauga bendrieji karštai. Taigi, siekiant mažinti keleivių pervežimo sąnaudas ir gerinant paslaugų kokybę, palaipsniui reikia atnaujinti ir suvienodinti transporto priemones.



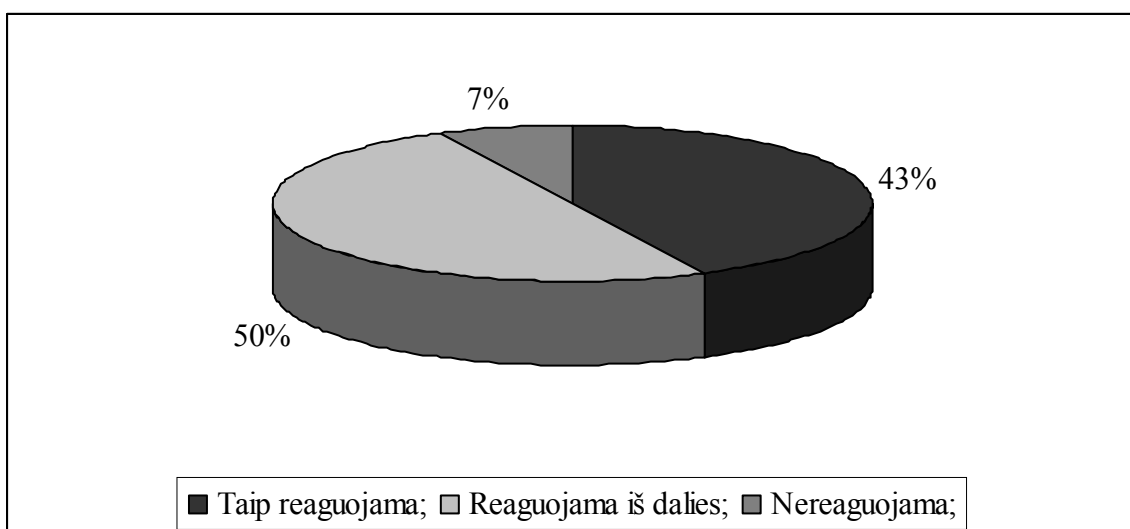
7 pav. Viešojo transporto eksploatacinio greičio didinimo plėtojimas

Apklauskos metu respondentų buvo pasiteirauta ar yra plėtojamas viešojo transporto greičio didinimas, bei formuojamos naujos, specialios eismo juostos, skirtos tik keleiviniam transportui (žr. 7 pav.). Kaip matyti iš pateiktų duomenų, didžioji dauguma apklaustųjų (79 %) nurodė, kad nėra, o likusioji dalis teigianti, kad yra plėtojama. Teigtina, kad viešojo transporto greičio didinimas susijęs ne tik su pagrindinių viešojo transporto kokybinių parametru gerinimu, kai trumpėja kelionės laikas, tačiau ir su eksploatacinių kaštų mažėjimu vienam nuvažiuotam kilometrui, todėl siekiant teikti kokybiškas keleivių susisiekimo paslaugas, turi būti reaguojama į nuolat besikeičiančias eismo sąlygas miesto gatvėse, naujų traukos objektų atsiradimą, gatvių uždarymus remontui ir kitus pasikeitimus, įtakančius viešojo transporto darbo organizavimą. Tolimesnėje darbo eigoje respondentams buvo pateiktas teiginys, *jog viešojo transporto greičio didinimas susijęs ne tik su pagrindinių viešojo transporto kokybinių parametru gerinimu, kai trumpėja kelionės laikas, tačiau ir su eksploatacinių kaštų mažėjimu vienam nuvažiuotam kilometrui* (žr. 8 pav.).



8 pav. Respondentų (ne)sutinimas su pateiktu teiginiu

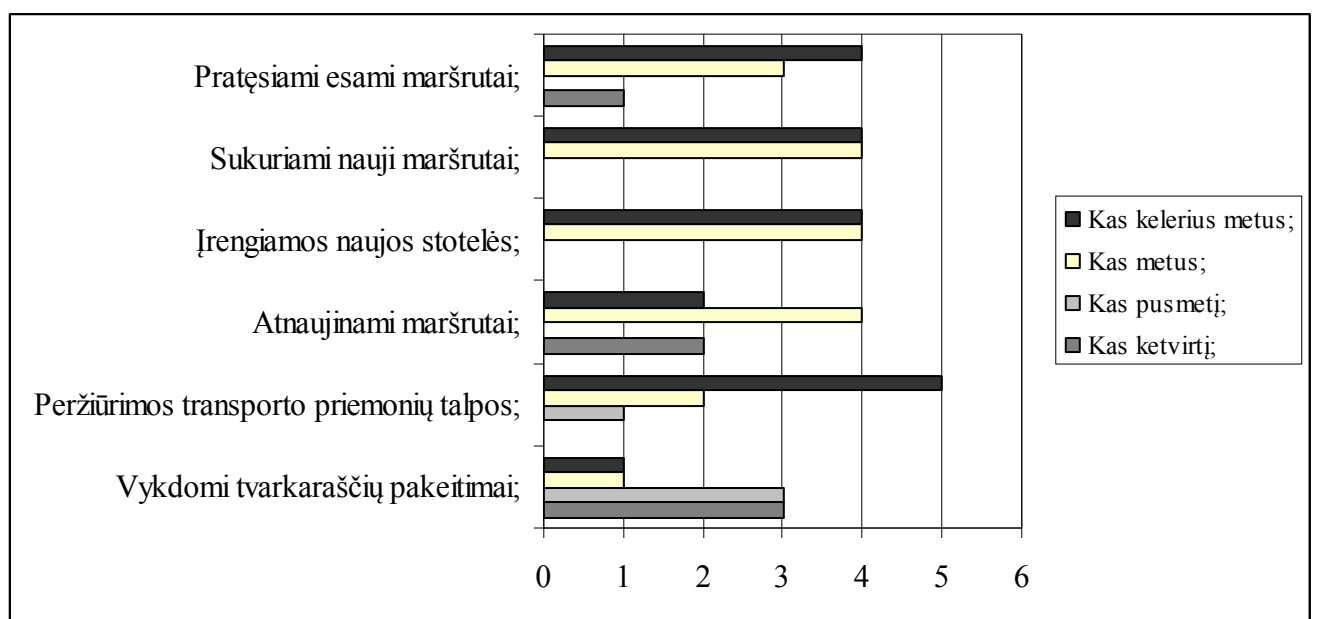
Kaip matyti iš pateiktų duomenų (žr. 8 pav.), daugiau nei pusė apklaustųjų sutinka su teiginiu tik iš dalies t.y., 57 % respondentų, kiek mažiau t.y., 29 % apklaustųjų nesutinka su nurodytu teiginiu, o 17 % apklaustųjų teigia sutinkantys su nurodytu teiginiu. Norima pažymėti, jog pateiktas teiginys atspindi realiai sistemingą viešojo transporto sistemos organizavimo svarbą, per eksploatacijos parametrus. Greta anketinės apklausos metu, respondentų buvo pasiteirauta vienas iš svarbesnių aspektų t.y., ar siekiant teikti kokybiškas, keleivių susisiekimo paslaugas yra reaguojama į nuolat besikeičiančias eismo sąlygas miesto gatvėse, naujų traukos objektų atsiradimą ir kt., pasikeitimus, įtakančius viešojo transporto darbo organizavimą (žr. 9 pav.).



9 pav. Reakcija į pokyčius įtakančius VT darbo organizavimą

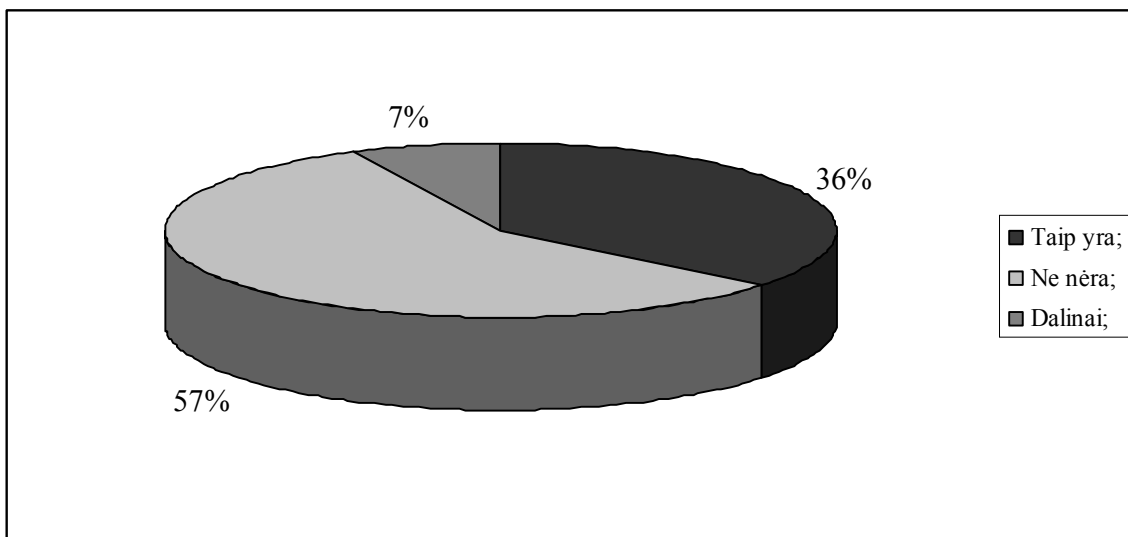
Kaip matyti iš pateiktų duomenų (žr. 9 pav.), atsakymo variantai pasiskirstė nevienodai, nors 43 % apklaustųjų teigia, jog reaguoja į nuolat besikeičiančias eismo sąlygas miesto gatvėse, naujų

traukos objektų atsiradimą, įvairius pasikeitimus, įtakojančius viešojo transporto darbo organizavimą. Tačiau, net 50 % teigia reaguojantis tik iš dalies, o 7 % apklaustųjų nurodė nereaguojantis. Norima akcentuoti, kad siekiant optimalaus ir efektyvaus viešojo transporto sistemos organizavimo yra būtinybė reaguoti į veiksnius kurie įtakoja viešojo transporto darbo organizavimą. Nes atsirandant naujiems traukos objektams, vartotojai yra suinteresuoti ten patekti, todėl viešojo transporto paslaugų teikėjai, taip pat turi pasirūpinti, kaip keleivius kuo skubiau ir palankesnėmis sąlygomis ten nuvežti. Todėl dėl šių priežasčių turi būti nuolat vykdomi tvarkaraščių pakeitimai, peržiūrimos transporto priemonių talpos, atnaujinami maršrutai, įrengiamos naujos stotelės, sukuriama nauji arba pratęsimi esami maršrutai, siekiant kuo lanksčiau prisitaikyti prie keleivių poreikių.



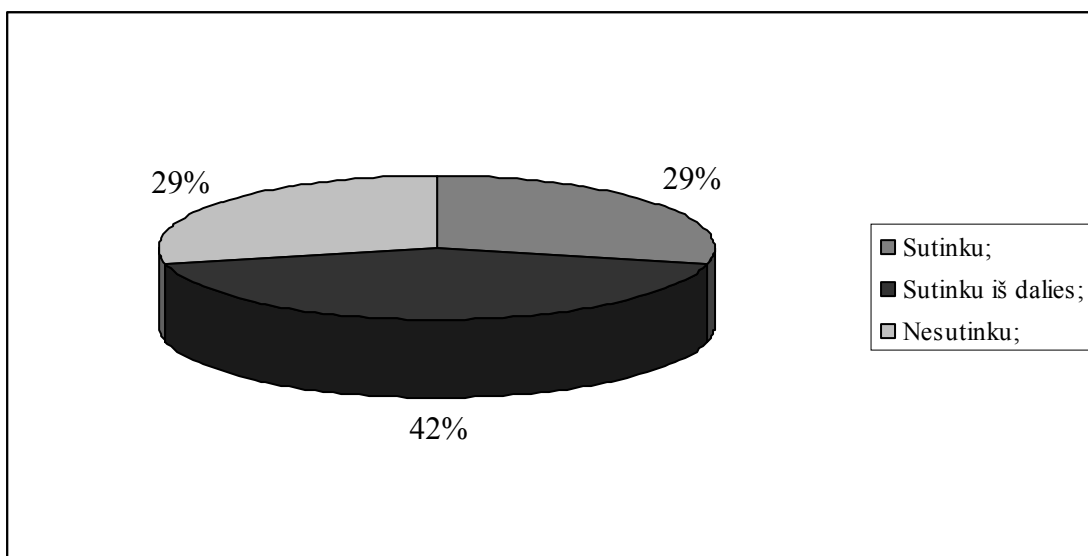
10 pav. Dažnumas vykdomų darbų, gerinant viešojo transporto organizavimą

Anketinės apklausos metu, respondentų taip pat buvo pasiteirauta kaip dažnai yra pratęsimi esami maršrutai, sukuriama jauni, atnaujinami maršrutai, galiausiai kas kiek laiko yra įrengiamos naujos stotelės, vykdomi tvarkaraščių pakeitimai ar peržiūrimos transporto priemonių talpos (žr. 10 pav.). Kaip matyti iš prieš tai pateiktų duomenų, kad ketvirtį dažniausiai yra vykdomi tvarkaraščių pakeitimai ir atnaujinami maršrutai, tačiau tik kas kelerius metus yra pratęsimi esami maršrutai arba sukuriama nauji, bei peržiūrimos transporto priemonių talpos. Norima akcentuoti, kad visi minėti veiksniai turi būti naujinami arba peržiūrimi, kad metus (kartais net kelis kartus per metus), o ne kas kelerius metus, ypatingai maršrutai, nes siekiant efektyvaus viešojo transporto sistemos veiklos ir jos organizavimo yra būtina orientuotis į minėtus veiksnius ir juos koreguoti esant poreikiui arba analizuoti kaip galima pagerinti VT kokybę. Tik tuo atveju bus patenkinami klientų (keleivių) poreikiai, gerinamas visos sistemos darbas.



11 pav. Viešojo transporto tinklo sistemos maršrutų hierarchizacija: greitieji, pagrindiniai, privežamieji

Respondentų pasiteiravus apie viešojo transporto tinklo sistemos hierarchizaciją (greitieji, pagrindiniai, privežamieji) (žr. 11 pav.), 27 % apklaustųjų nurodė, jog nėra hierarchizacijos, tik 36 % teigia, jog pas juos yra viešojo transporto tinklo sistemos maršrutų hierarchizacija. Tolimesnėje anketinėje apklausoje, respondentams buvo pateiktas teiginys ir paklausta ar jie sutinka / nesutinka su minėtu teiginiu (žr. 12 pav.).

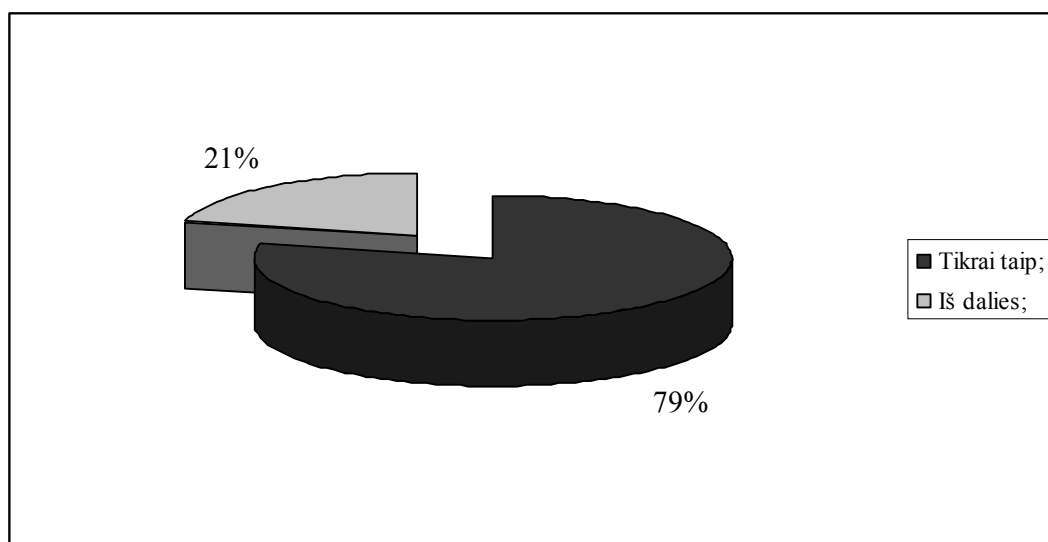


12 pav. (Ne)sutikimas su teiginiu "pagrindinis VT tinklo pokyčių tikslas yra sukurti vieningą integralią sistemą, kurioje vienodomis rinkos sąlygomis dirbtų tiek municipalinis, tiek privatūs vežėjai"

Kaip matyti iš prieš tai pateiktų duomenų (žr. 12 pav.), net 42 % apklaustųjų, tik iš dalies sutinka su teiginiu, kad pagrindinis viešojo transporto tinklo pokyčių tinklas yra sukurti vieningą integralią sistemą, kurioje vienodomis rinkos sąlygomis dirbtų municipaliniai ir privatūs vežėjai, tačiau

net 29 % respondentų su minėtų teiginiu nesutinka ir tiek pat respondentų (29 %) sutinka su nurodytu teiginiu. Akcentuotina, kad siekiant sąžiningos konkurencijos ir klientų poreikių patenkinimo, tiek municipalinis vežėjas, tiek privatus vežėjas turi rasti bendrus susitarimus siekiant viešojo transporto sistemos efektyvaus organizavimo, kur būtų prieinamos sąlygoms visiems vežėjams ir jų paslaugomis besinaudojantiems keleiviams.

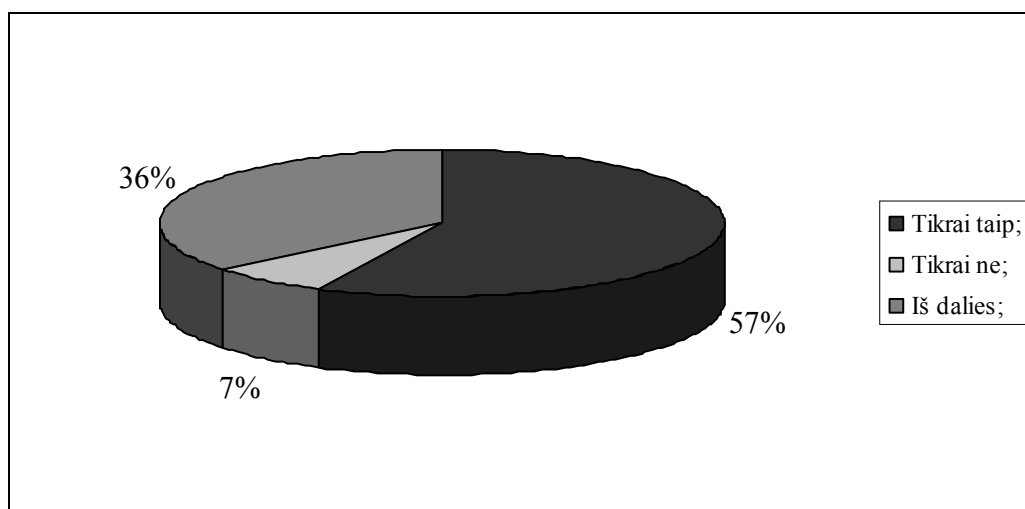
Pažymėtina, kad nepaisant kokie tai vežėjai ar kokios keleivių grupės yra vežamos, turi būti kas kiek laiko fiksuojami ir keleivių skundai, poreikiai bei svarbiausia siūlymai, nes būtent keleivis yra vienas iš pagrindinių veiksmų, dėl kurio yra teikiamos viešojo transporto paslaugos, bei siekiama kuo aukštesnės paslaugų kokybės ir efektyvumo. Todėl, respondentų buvo pasiteirauta ar vykdant viešojo transporto tvarkaraščių korekcijas ir koreguojant viešojo transporto maršrutų trasas yra atsižvelgiama į keleivių siūlymus, skundus ar prašymus (žr. 13 pav.).



13 pav. Atsakingų asmenų už viešojo transporto maršrutų trasas, tvarkaraščius atsižvelgimas į keleivių poreikius

Kaip ir minėta prieš tai, keleivis yra vienas iš pagrindinių veiksmų turintis įtakos viešojo transporto sistemai ir jos efektyvumui. Todėl, kaip matoma iš prieš tai pateiktų duomenų (žr. 13 pav.), 79 % respondentų teigia, kad atsižvelgia koreguodami viešojo transporto maršrutų trasas arba viešojo transporto tvarkaraščius į keleivių poreikius, tačiau likusioji dalis t.y., 21 % apklaustųjų nurodo, kad atsižvelgia tik iš dalies. Akcentuotina, kad keleiviams turi būti sudarytos sąlygos išreikšti laisva valia savo nuomonę, dėl viešojo transporto sistemos organizavimo, tvarkaraščių, maršrutų ar galiausiai viešojo transporto vežėjo aptarnavimo ir paslaugų. Nes tik reaguojant į keleivių poreikius, galiausiai pasiūlymas ar net skundas, galima ieškoti optimaliausio varianto, kaip pagerinti teikiamų paslaugų kokybę mažiausiomis sąnaudomis.

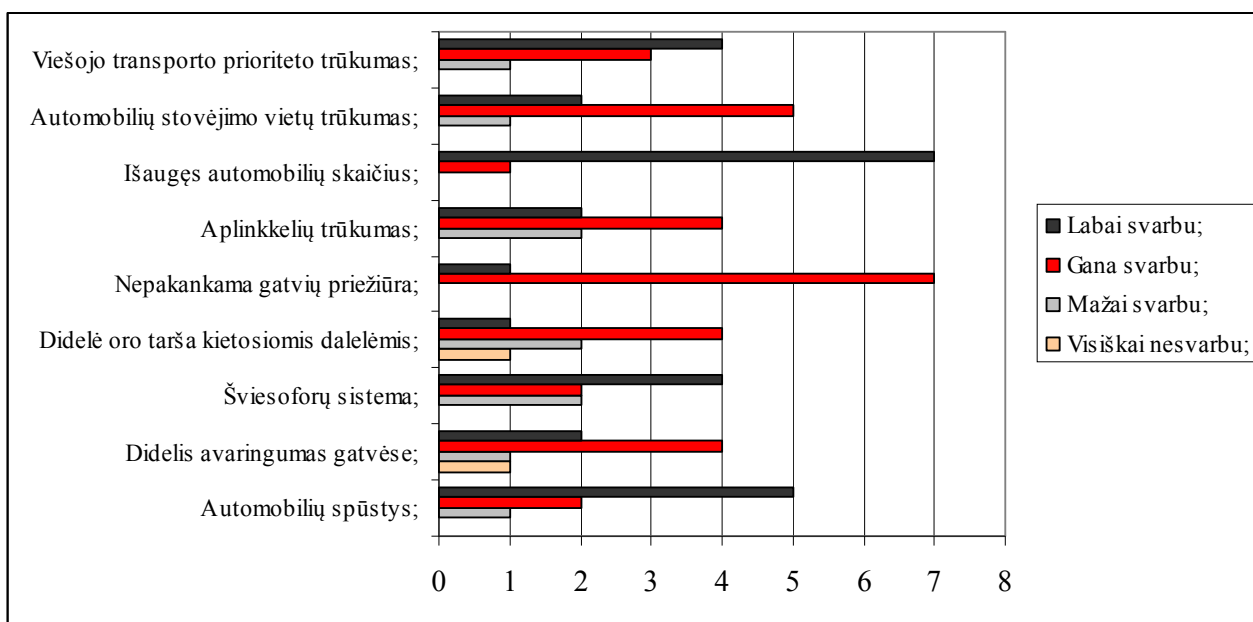
Apklauskos metu respondentų buvo pasiteirauta ir apie ateities planus t.y., ar ateities planuose pas juos yra numatyta siekti optimalaus viešojo transporto maršrutinio tinklo pasirinkimo, siekiant kuo efektyvesnio viešojo transporto tinklo mažiausiomis sąnaudomis (žr. 14 pav.).



14 pav. Ateities planuose numatyta siekti optimalus viešojo transporto maršrutinio tinklo parinkimo

Remiantis respondentų pateiktais atsakymais (žr. 14 pav.) matoma, kad 57 % apklaustųjų nurodo, kad ateities planuose yra numatyta siekti optimalaus viešojo transporto maršrutinio tinklo pasirinkimo, kurio tikslas efektyvumas mažiausiomis sąnaudomis. Tačiau daugiau nei trečdalis apklaustųjų (36 %) teigia, kad tokių planų neturi ir tik 7 % nurodo, jog iš dalies yra numatyta ateities planuose. Galima daryti prielaidą, kad tik pusė apklaustųjų ateities planuose numato viešojo transporto maršrutinio tinklo pasirinkimo efektyvumo, kita dalis yra pasyvi.

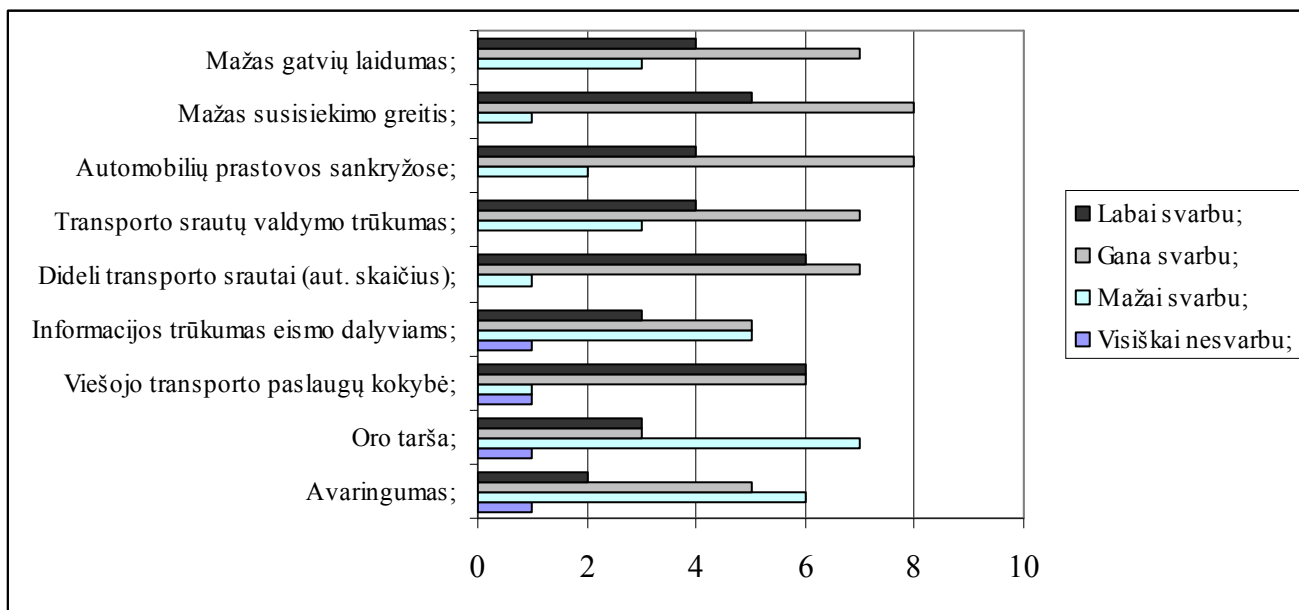
Anketinės apklauskos metu, respondentams buvo pateikti techninės infrastruktūros elementai, tokie kaip: *gatvės (jų plotis), reguliuojamų sankryžų skaičius, pėsčiųjų perėjų skaičius, eismo reguliavimo įranga, aplinkkeliai, viadukai, tiltai, eismo informacinė sistema, parkavimo sistema, dviračių ir pėsčiųjų takai* ir paprašyta nurodyti kurie iš minėtų elementų, jų nuomone yra svarbiausi ir kurie mažiau svarbus, analizuojant techninės infrastruktūros elementus, kurie turi didžiausią įtaką susisiekimo sistemai. Respondentai svarbiausiai infrastruktūros elementais, kurie turi didžiausią įtaką susisiekimo sistemai išskyrė šiuos: *gatves ir jų pločius, reguliuojamų sankryžų skaičių, aplinkkelius, viadukus ir tiltus*. Kiek mažiau svarbiomis techninės infrastruktūros elementais respondentai laiko: *pėsčiųjų perėjų skaičių, eismo reguliavimo įranga, eismo informacinę sistemą*. O mažiausiai svarbiais elementais kurie turi įtakos susisiekimui, respondentai nurodo: *dviračių ir pėsčiųjų takus ir parkavimo sistemą*. Tačiau norima pažymėti, kad visi techninės infrastruktūros elementai turi vienokia ar kitokią įtaką susisiekimo sistemai, todėl jie visi vienareikšmiškai svarbus.



15 pav. Pagrindinių susisiekimo infrastruktūros problemų įvertinimas

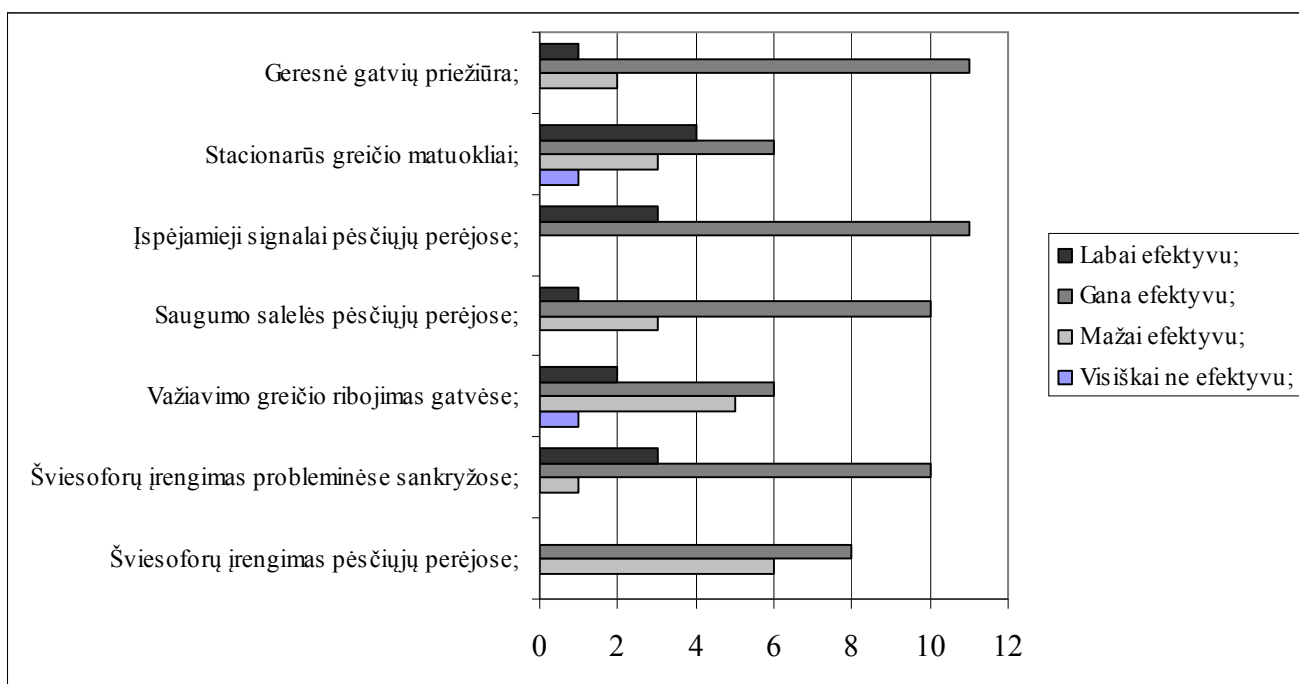
Anketinės apklausos metu respondentų buvo paprašyta įvertinti, pagal svarbą, susisiekimo infrastruktūros problemas (žr. 15 pav.). Respondentams buvo nurodyti veiksniai ir paprašyta juos suskirstyti nuo labai svarbaus ir visiškai nesvarbaus veiksnio. Akcentuojama, jog labai svarbiomis infrastruktūros problemomis respondentai laiko: *išaugusį automobilių skaičių, automobilių spūstis, taip pat nepakankamą gatvių priežiūrą, šviesoforų sistemą, bei didelę oro taršą kietomis dalelėmis*. Tačiau nesvarbiomis arba labai mažai svarbiomis infrastruktūros problemomis respondentai laiko: *aplinkkelių trūkumą, automobilių stovėjimo vietų trūkumą ir viešojo transporto prioriteto trūkumą*. Pažymėtina, jog visi išvardinti veiksniai (*automobilių spūstis, avaringumas, šviesoforų sistema, oro tarša, nepakankama gatvių priežiūra, aplinkkelių trūkumas, išaugęs automobilių skaičius, automobilių stovėjimo vietų trūkumas, viešojo transporto prioriteto trūkumas*) yra visų miestų infrastruktūros problemos, kurios turi būti šalinamos ir realiai nėra nei mažiau ar labiau svarbios, tačiau respondentai mažiausiai svarbiomis problemomis, įvardijo tas problemas kurios yra vienos iš pagrindinių siekiant optimalaus, efektyvaus viešojo transporto sistemos organizavimo.

Anketinės apklausos metu, respondentams buvo pateikti pagrindiniai miestų infrastruktūros modernizavimo reikalingumą nusakantys veiksniai, tokie kaip: *avaringumas, oro tarša, viešojo transporto paslaugų kokybė, informacijos trūkumas eismo dalyviams, dideli transporto srautai (aut. skaičius), transporto srautų valdymo trūkumas, automobilių prastovos sankryžose, mažas susisiekimo greitis ir mažas gatvių laidumas*. Buvo paprašyta įvertinti, jų manymų, pagrindinius miestų infrastruktūros modernizavimo reikalingumą nusakančius veiksnius, kurie yra svarbūs, kad būtų atliekamas susisiekimo infrastruktūros modernizavimas. Apklausos rezultatai pateikiami žemiau esančiame paveiksle (žr. 16 pav.).



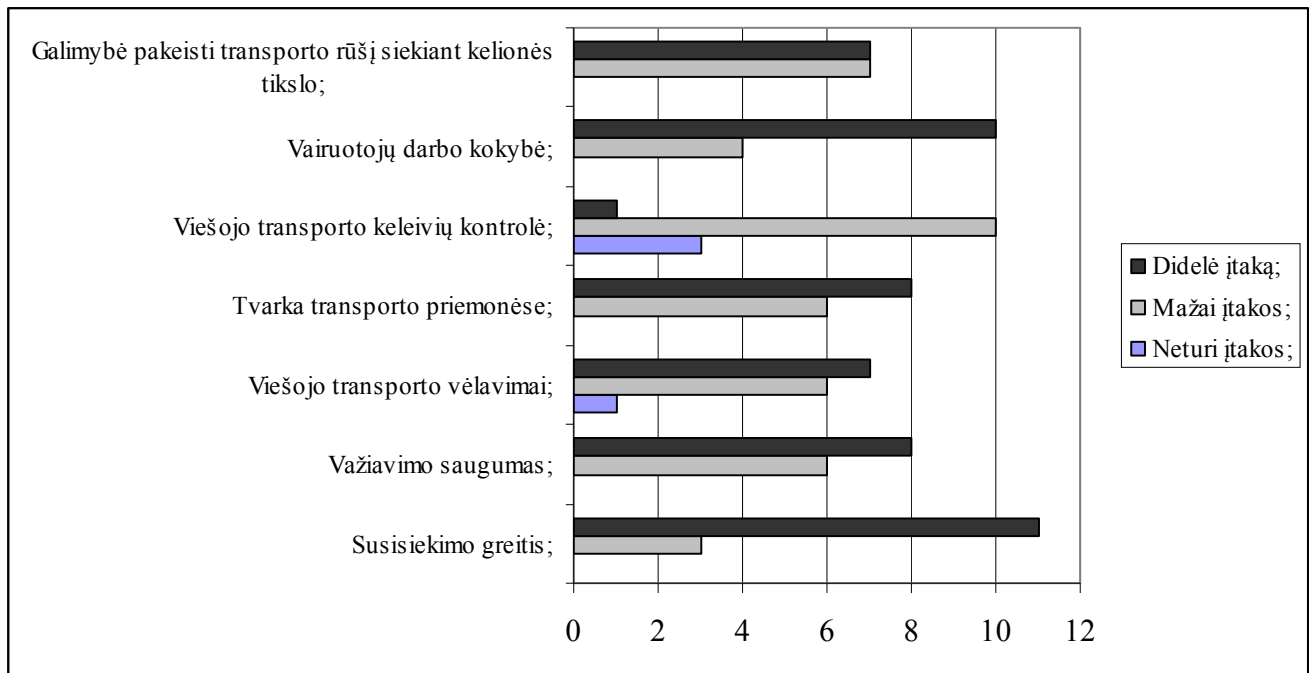
16 pav. Pagrindiniai miestų infrastruktūros modernizavimo reikalingumą nusakantys veiksniai ir jų įvertinimas

Kaip matyti iš prieš tai pateiktų duomenų (žr. 16 pav.), labai svarbiais infrastruktūros modernizavimo veiksniais yra laikomas mažas susisiekimo greitis, dideli transporto srautai, viešojo transporto paslaugų kokybė. Gana svarbiais veiksniais respondentai nurodo mažą gatvių laidumą, automobilių prastovas sankryžose, transporto srauto valdymo trūkumus. Tačiau visiškai nesvarbiais veiksniais respondentai laiko oro taršą, avaringumą ir informacijos trūkumą eismo dalyviams. Tuo būdu sekantis apklausos klausimas buvo skirtas įvertinti avaringumo mažinimo priemones nuo labai efektyvių priemonių iki visiškai neefektyvių avaringumo mažinimo priemonių (žr. 17 pav.).



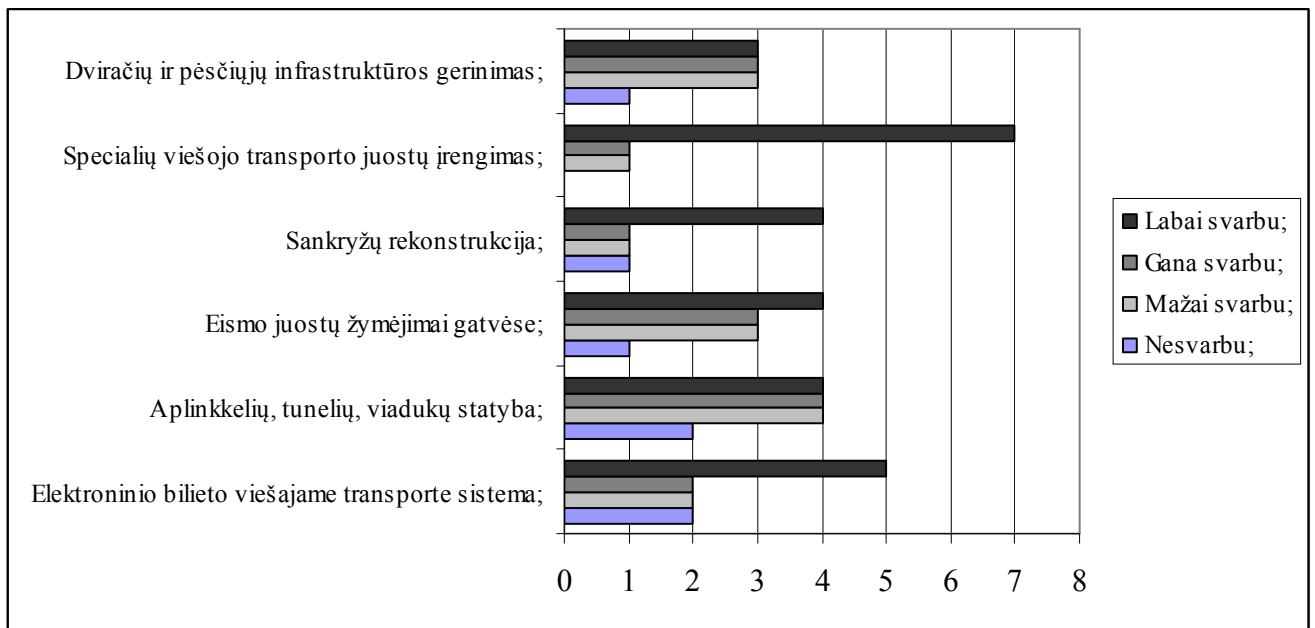
17 pav. Avaringumo priemonių mažinimo vertinimas

Kaip matyti iš prieš tai pateiktų apklausos rezultatų (žr. 17 pav.), respondentams buvo pateiktos avaringumą mažinančios priemonės ir paprašyta suskirstyti nuo labai efektyvių priemonių iki neefektyvių. Pagrindinės avaringumo mažinimo priemonės, kurios pateiktos respondentams buvo: *šviesoforų įrengimas pėsčiųjų perėjose, šviesoforų įrengimas probleminėse sankryžose, važiavimo greičio ribojimas gatvėse, saugumo salelės pėsčiųjų perėjose, išpėjamieji signalai pėsčiųjų perėjose, stacionarūs greičio matuokliai ir geresnė gatvių priežiūra*. Norima akcentuoti, kad visas išvardintas avaringumą mažinančias priemones didžioji dalis respondentų laiko labai efektyviomis.



18 pav. Veiksniai turintys įtakos keleivių apsisprendimui rinktis viešojo transporto paslaugas

Respondentams buvo pateikti veiksniai ir paprašyta, kad jie įvertintų juos pagal įtaką t.y., ar turi didelę, mažą, o gal iš vis neturi veiksniai įtakos keleivių apsisprendimui rinktis viešojo transporto paslaugas (žr. 18 pav.). Pagrindiniai nurodyti veiksniai buvo: *susisiekimo greitis, važiavimo saugumas, viešojo transporto vėlavimai, tvarka transporto priemonėse, viešojo transporto keleivių kontrolė, vairuotojų darbo kokybė ir galimybė pakeisti transporto rūšį siekiant kelionės tikslo*. Respondentų nuomonę, didelę įtaką keleivių apsisprendimui rinktis viešojo transporto paslaugas turi susisiekimo greitis, važiavimo saugumas ir tvarka transporto priemonėse. Mažai įtakos, pagal respondentus turi: *viešojo transporto keleivių kontrolė, galimybė pakeisti transporto rūšį siekiant kelionės galutinio tikslo*. Bei svarbiausia, kad respondantai nurodo, jog įtakos neturi viešojo transporto vėlavimas. Svarbus akcentas, jog visi nurodyti veiksniai turi įtakos keleivių apsisprendimui vyksti ar ne vyksti viešuoju transportu. Apklausos metu respondentų taip pat buvo pasiteirauta ir apie įdiegtas arba jau diegiamas tobulinimo priemones, susisiekimo infrastruktūrai gerinti (žr. 19 pav.).



19 pav. Įdiegtų (diegiamų) tobulinimo priemonių vertinimas, susisiekimo infrastruktūrai gerinti

Kaip matyti iš pateiktų duomenų (žr. 19 pav.), respondentams buvo pateiktos tobulinimo priemonės kurios arba jau yra įdiegtos arba tik diegiamos, tokios kaip: *elektroninio bilieto viešajame transporte sistema, aplinkkelių, tunelių, viadukų statyba, eismo juostų žymėjimai gatvėse, sankryžų rekonstrukcija, specialiųjų viešojo transporto juostų įrengimas ir dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros gerinimas*. Tuo principu respondantai išskyrė dvi labai svarbias, jų nuomone priemonės t.y., elektroninio bilieto viešajame transporte sistemą ir specialiųjų viešojo transporto juostų įrengimą. Prie visa ko, respondentų buvo paprašyta, atviro tipo klausime, nurodyti su kokios yra didžiausios problemos jie susiduria siekdami viešojo transporto sistemos organizavimo. Pagrindines problemas apklaustieji įvardijo lėšų stygių, nepakankamą finansavimą, koordinavimo nebuvimą, politikų abejingumą ir svarbiausia municipalinių ir privačių vežėjų nesutarimus, vežant keleivius vienodais maršrutais.

Apibendrintai anketinės apklausos rezultatus, galima pastebėti, kad kai kuriais klausimais respondentų nuomonė išsiskiria, ypač ten kur reikalingas įvertinimas tam tikrų priemonių ar veiksmų lemiančių viešojo transporto sistemos organizavimą. Tačiau nustatytos pagrindinės problemos, kurios turi įtakos viešojo transporto sistemos organizavimui ir efektyvumui. Teigiama, kad didžioji dalis apklaustųjų teigia, kad VT tinko sistemos atnaujinimo darbai yra vykdomi, tačiau pateikia argumentus, kad realiai rajono savivaldybei tai nėra aktualus klausimai, dėl mažėjančio gyventojų skaičiaus ir mažėjančių keleivių srautu, kurie naudojami viešojo transporto paslaugomis. Tačiau VT sistemai labai svarbus yra tinklo sistemos atnaujinimas, nes tinklo sistemos naujinimas yra būtent skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas. Greta, apie pusę apklaustųjų patys vidutiniškai arba net prastai vertina VT maršrutų aptarnavimo kokybę. Tačiau nurodo, kad yra įdiegtos arba

planuojamos diegti patogios pirkėjui, viešojo transporto bilietų įsigijimo sistemos, tačiau likusioji dalis apklaustųjų teigia, jog nėra įdiegtos VT bilietų įsigijimo sistemos, nes nėra daug nuolatinių keleivių, klientų, finansiškai neapsimoka, nors yra planuose numatyta nuo 2017 metų įdiegti. Remiantis ES didžiųjų miestų viešojo transporto priemonių amžiaus vidurkiu, kuris yra 7,6 metai, apklausos metu, daugiau nei pusė apklaustųjų nurodė, kad VT priemonių vidurkis yra nuo 16 metų ir daugiau, konkrečiai Kretingos rajone apie 16 metų, kur tai yra du kartus daugiau nei ES viešojo transporto priemonių vidurkis. Labai svarbu yra nustatyti koks yra optimalus autobusų eksploatacijos ciklas, kur ciklas susideda iš bendrųjų, eksploatacijos ir kapitalo kaštų. Respondentai nurodė, kad iš dalies reaguoja į nuolat besikeičiančias eismo sąlygas miesto gatvėse, naujų traukos objektų atsiradimą, įvairius pasikeitimus, įtakojančius VT darbo organizavimą. Tačiau, daugiau nei pusė apklaustųjų atsižvelgia į keleivių poreikius, koreguodami VT maršrutų trasas arba viešojo transporto tvarkaraščius. Apklaustieji svarbiausias infrastruktūros elementais, kurie turi didžiausią įtaką susisiekimo sistemai nurodė: gatves ir jų pločius, reguliuojamų sankryžų skaičių, aplinkkelius, viadukus ir tiltus, tačiau kiek mažiau svarbiomis techninės infrastruktūros elementais jie laiko: pėsčiųjų perėjų skaičių, eismo reguliavimo įranga, eismo informacinę sistemą. Labai svarbiomis infrastruktūros problemos respondentai laiko išaugusį automobilių skaičių, automobilių spūstis, nepakankamą gatvių priežiūrą, šviesoforų sistemą, bei didelę oro taršą kietomis dalelėmis. Tačiau nesvarbiomis, labai mažai svarbiomis infrastruktūros problemomis respondentai laiko: aplinkkelių trūkumą, automobilių stovėjimo vietų trūkumą ir viešojo transporto prioriteto trukumą. Pažymėtina, jog visi išvardinti veiksniai (automobilių spūstis, avaringumas, šviesoforų sistema, oro tarša, nepakankama gatvių priežiūra, aplinkkelių trūkumas, išaugęs automobilių skaičius, automobilių stovėjimo vietų trūkumas, viešojo transporto prioritetų trūkumas) yra visų miestų infrastruktūros problemos, kurios turi būti šalinamos ir realiai nėra nei mažiau ar labiau svarbios, tačiau respondentai mažiausiai svarbiomis problemomis, įvardijo tas problemas kurios yra vienos iš pagrindinių siekiant optimalaus, efektyvaus viešojo transporto sistemos organizavimo. Apklausytųjų nuomonę, didelę įtaką keleivių apsisprendimui rinktis VT paslaugas turi susisiekimo greitis, važiavimo saugumas ir tvarka transporto priemonėse, mažai įtakos jų nuomone turi viešojo transporto keleivių kontrolė, galimybė pakeisti transporto rūšį siekiant kelionės galutinio tikslo, vėlavimas. Labai svarbu, kad pagrindines problemas apklaustieji įvardijo lėšų stygių, nepakankamą finansavimą, koordinavimo nebuvimą, politikų abejingumą ir svarbiausia municipalinių ir privačių vežėjų nesutarimus, vežant keleivius vienodais maršrutais, siekiant VT sistemos organizavimo. Remiantis anketinės apklausos metu gautais duomenimis ir Kretingos rajono savivaldybės duomenimis, dėl VT sistemos organizavimo, kuriamas modelis, kuris turėtų pateisinti Kretingos rajono savivaldybės lūkesčius, siekiant VT sistemos organizavimo ir jo efektyvumo.

2.4. Viešojo transporto sistemos organizavimo modelis Kretingos rajono savivaldybėje

Atliekant viešojo transporto sistemos organizavimo analizę ir siekiant pateikti VT sistemos organizavimo modelį, Kretingos rajono savivaldybei, buvo įvertintos UAB Kretingos autobusų parko metinės ataskaitos, konkrečiai, dėl UAB Kretingos autobusų parko veiklos organizavimo, taip pat įvertinti kiekybinio tyrimo, anketinės apklausos rezultatai ir atlikta jų analizė. Viešojo transporto sistemos organizavimo modelis, kuriamas atsižvelgiant į respondentų nuomonę, geografinę padėtį, turimus finansinius išteklius, inventorių ir infrastruktūrą, taip pat remiantis kitų miestų ir rajonų patirtimi. VT sistemos organizavimo modelis formuojamas šešiais žingsniais.

A). Maršrutų optimizavimas Kretingos rajono savivaldybėje. Maršrutų optimizavimu turi būti siekiama, su kiek įmanoma mažesniais kaštais, būtų pervežama kiek įmanoma daugiau keleivių ir kartu būtų užtikrinamas atitinkamas susisiekimo lygis viešuoju transportu Kretingos rajone.

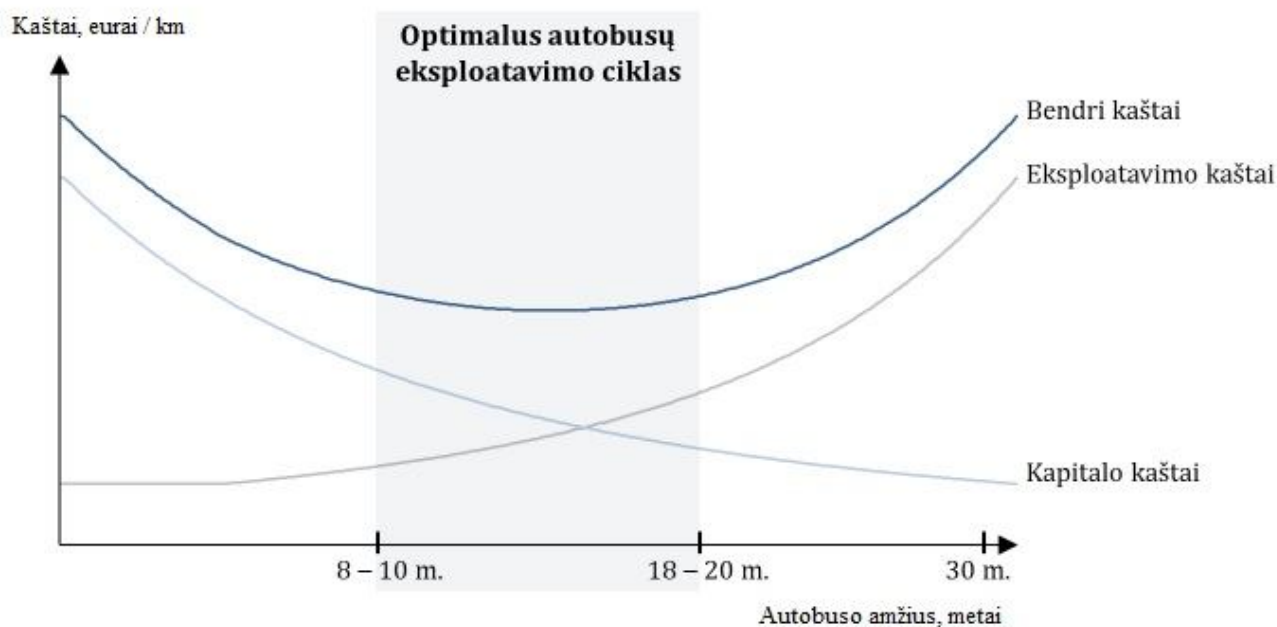
- Ivertinti esamų maršrutų tikslingumą ir naujų maršrutų poreikį. Atlikti detalią maršrutų peržiūrą siekiant įvertinti, ar nėra reikalingos esamų maršrutų korekcijos ir ar nėra naujų maršrutų poreikio, atsižvelgiant į susisiekimo lygį tarp atskirų miesto mikrorajonų ar strategiškai svarbių objektų;
- Ivertinti reisų skaičiaus didinimo ir mažinimo tikslingumą esamuose maršrutuose. Siekti užtikrinti optimalius reisų dažnius, peržiūrėti kiekvieno maršruto keleivių srautus ir identifikuoti maršrutus, kuriose reisų skaičiaus korekcijos yra tikslingos;
- Optimalaus transporto priemonių dydžio parinkimas. Siekti bendradarbiauti su Transporto ir eismo organizavimo skyriumi maršrutuose su mažiausiu keleivių srautu ir ieškoti galimybių eksploatuoti mažuosius autobusus, o maršrutuose su didžiausiu keleivių srautu – didesnę talpą turinčias transporto priemones;
- Kelionių trukmės mažinimo galimybių vertinimas. Siekti padidinti teikiamų paslaugų kokybės lygį, ieškoti galimybių mažinti kelionių trukmę. Pagrindinės kelionių trukmės trumpinimo galimybės yra greitųjų maršrutų įvedimas ir viešojo transporto sistemą.

Numatomi maršrutų optimizavimo uždaviniai Kretingos rajone:

1. Siekti užtikrinti optimalų reisų skaičių kiekviename maršrute;
2. Siekti mažinti kelionių trukmę keleiviams;
3. Siekti optimizuoti maršrutų tinklėlį, balansuojant kaštus ir paslaugų kokybę;

B). Transporto priemonių atnaujinimas, suvienodinimas Kretingos rajono savivaldybėje. Šiuo matu UAB Kretingos autobusų parkas, pagal rajono savivaldybės tarybos nustatytus tarifus

aptarnauja 4 miesto ir 33 priemiesčio maršrutus, eksploatuodama 36 autobusus. Viešojo transporto priemonių amžiaus vidurkis apie 16 metų. Teigtina, kad senos transporto priemonės nėra ekonomiškos ir komfortiškos keleiviams, nes seniausi autobusai naudoja daugiau kuro ir yra dažniau remontuojami, todėl jų eksploatacija yra brangesnė, autobusų remontą komplikuoja didelis skirtingų autobusų modifikacijų skaičius. Dėl to reikia daugiau skirtingų atsarginių detalių, trūkstant specializacijos ilgėja remonto laikas. Atnaujinus ir suvienodinus autobusus, būtų ne tik sumažinti keleivių pervežimo kaštai, bet ir pagerėtų keleivių vežimo kokybė. Kiekybinio tyrimo metu išanalizavus gautus duomenis, buvo nustatyta, kad ekonomiškai naudingiausia būtų įsigyti naudotus 8–10 metų senumo autobusus ir juos eksploatuoti 8–12 metų. Kuo autobusų amžius didesnis, tuo jie rinkoje yra pigesni ir atitinkamai turi mažesnius kapitalo kaštus. Didėjant amžiui, kartu didėja ir eksploataavimo kaštai (žr. 20 pav.).



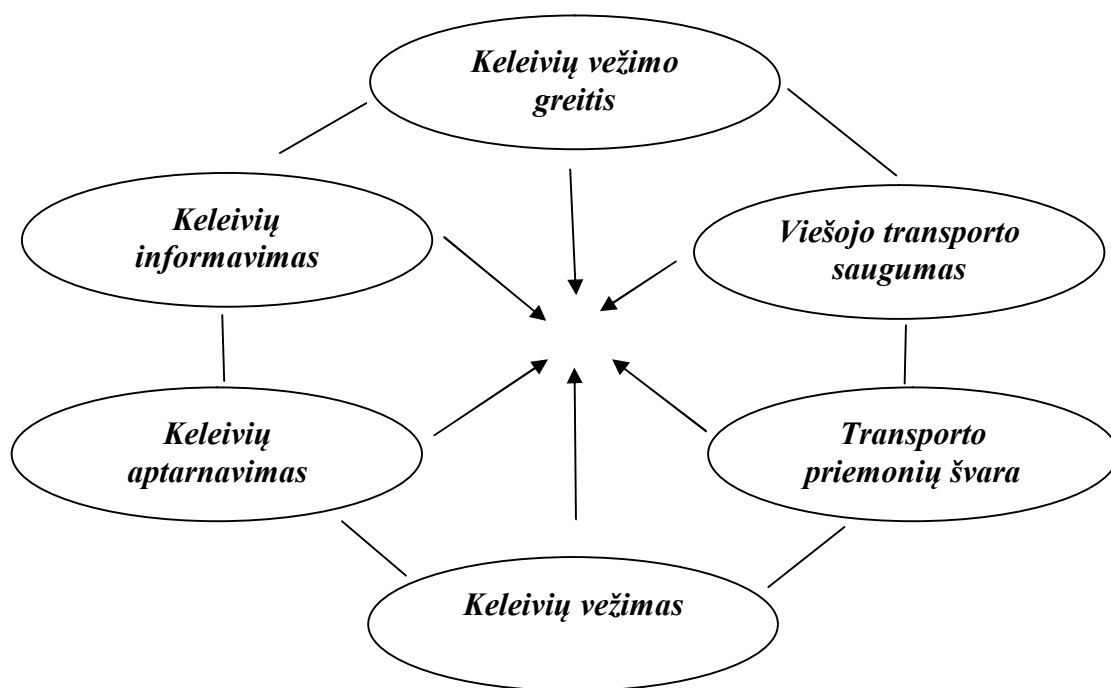
20 pav. Optimalus autobusų amžiaus ciklas

Tuo principu, remiantis prieš tai pateiktu optimalaus autobusų amžiaus ciklu (žr. 20 pav.), siekiant mažinti keleivių pervežimo sąnaudas ir gerinant paslaugų kokybę Kretingos rajono savivaldybėje, teikiant viešojo transporto paslaugas, bei norint efektyviai organizuoti viešojo transporto sistemos darbus, reikia palapsniui atnaujinti ir suvienodinti viešojo transporto priemones. Siekti gauti Europos Sąjungos paramą, tuo atveju įsigyti naujas priemones, negavus paramos siekti įsigyti bent 8 arba 12 metų senumo naudotus autobusus (viešojo transporto priemones).

C). Veiklos optimizavimas. Siekiant viešojo transporto sistemos Kretingos rajone veiklos optimizavimo, reikia atkreipti dėmesį į tris pagrindines optimizavimo kryptis t.y., kuro sąnaudų

mažinimą, procesų automatizavimą, bei procesų efektyvumo didinimą. Greta, taip pat labai svarbu siekti įgyvendinti ekologišką vairavimo skatinimo sistemą, kur tai reiškia, jog planuose reikia numatyti įdiegti vairavimo kokybės matavimo įrenginius ir vairuotojų darbo užmokestį susieti su šių įrenginių parodymais. Kuro sąnaudos iš dalies priklauso nuo vairuotojų vairavimo: vairuotojui staigiai stabdant ar įsibėgėjant yra neefektyviai naudojamas kuras. Vairavimo kokybės įrenginiai padėtų užfiksuoti tokius vairuotojų įpročius. Siejant įrenginių rezultatus su vairuotojų atlyginimu, jie būtų skatinami vairuoti ekologiškai ir taip mažinti kaštus.

D). Viešojo transporto sistemos, paslaugų kokybės gerinimas, Kretingos rajono savivaldybėje. Teigtina, remiantis apklausos duomenimis, kad paslaugų kokybės lygio kėlimas yra vienas iš svarbiausių prioritetų. Paslaugų kokybės gerinimui yra išskirtos šešios dimensijos ir kiekvienai jų išskirti atskiri darbai (žr. 21 pav.).



21 pav. Pagrindinės paslaugų kokybės dimensijos

Kaip matyti iš prieš tai pateikto paveikslo (žr. 21 pav.) didinant keleivių vežimo greitį mažėja kelionės trukmė, o tai, remiantis apklausos rezultatais yra vienas iš svarbiausių kriterijų renkantis, kokia viešojo transporto rūšimi naudotis Kretingos rajone. Akcentuotina, jog transporto priemonių greičio didinimas yra ypač svarbus konkurencijos su maršrutiniais taksi kontekste arba privačiai vežėjais mikro autobusais. Todėl, vienas iš veiksnių, mažinantis vidutinį transporto priemonių greitį, yra vienkartinė bilietų pardavimas pas vairuotojus. Tai ne tik didina kelionės trukmę, bet ir blaško vairuotojus, kas turi įtakos jų vairavimo kokybei. Siekiant didinti transporto priemonių greitį reikia mažinti ir ilgalaikiui siekti atsisakyti bilietų pardavimų pas vairuotojus. Taip pat kiekybinio tyrimo

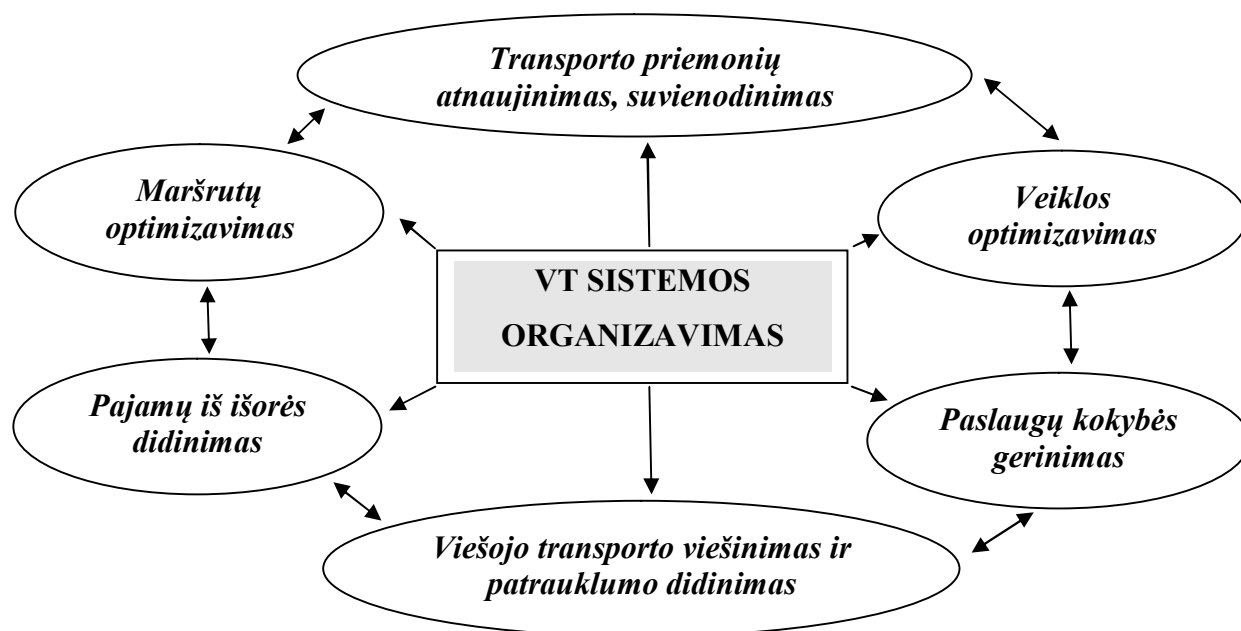
apklausos metu nustatyta, jog dar šiai dienai nėra įdiegiamos pilnavertiškai elektroninio bilieto ir patogaus keleiviams atsiskaitymo už kelionę sistemos Kretingos rajone. Taip pat svarbu yra kuo maksimaliau didinti viešojo transporto saugumą, nes siekiant jog keleiviai naudotųsi viešuoju transportu Kretingos rajone, privaloma užtikrinti jų saugumą viešojo transporto priemonėse, todėl keletas priemonių yra: vykdyti elektroninio bilieto informacinių technologijų saugumo ir patikimumo auditą, įgyvendinti vairuotojų saugumo procedūras, bei efektyviausias metodus, tai įrengti vaizdo stebėjimo kameras transporto priemonėse. Taip pat ne mažiau svarbu yra užtikrinti viešojo transporto priemonių švarą, nes transporto priemonių išorės ir vidaus švara yra svarbūs kokybės parametrai. Taip siekiant gerinti keleivių aptarnavimo kokybę, jų saugumą, bei svarbiausia informatyvumą.

E). UAB Kretingos autobusų parko pajamų iš išorės didinimas. Baigiamojo darbo metu analizuojant ne tik kiekybinio tyrimo apklausos rezultatus, tačiau ir UAB Kretingos autobuso parko vadovo ataskaitas, pastebėta, kad vykdydama pagrindinę veiklą, autobusų parkas sukaupe didelį infrastruktūros kiekį, leidžiantį užsiimti ir kitomis veiklomis. Tai – reklama, netipinių transporto priemonių paslaugos, automobilių laikymo ir saugojimo paslaugos. Teikiant paslaugas į išorę, galima optimaliai išnaudoti autobusų parko infrastruktūrą. Dėl to būtina sudaryti išorei teikiamų paslaugų kainų nustatymą: reklama (kuri gali būti transporto priemonių išorėje ir viduje, virš gatvių, ant elektroninio bilieto ir kitur), netipinės transporto paslaugos (užsakomieji reisai ir pan.), nenaudojamų patalpų nuoma, automobilių laikymas ir saugojimas, bei techninės ir remonto paslaugas.

F). Kretingos rajono viešojo transporto populiarinimas ir patrauklumo didinimas. Apklausos metu nustatyta, remiantis respondentų nuomone, kad pačios visuomenės nuomonė apie viešąjį transportą ne visada teigiama, dažnai potencialūs keleiviai, dėl tikrų ar įsivaizduojamų viešojo transporto trūkumų renkasi privatų transportą, tuo būdu nukenčia municipaliniai vežėjai. Todėl efektyvus ir aktyvus viešojo transporto keleivių vežimo paslaugų viešinimas ilgainiui galėtų padėti pakeisti susiformavusią nuomonę ir paskatinti daugiau Kretingos rajono gyventojų naudotis viešuoju transportu ir jo teikiamomis paslaugomis. Tuo principu, reikia siekti viešojo transporto didinimo ir matomumo, konkrečiai elektroninėje erdvėje. Taip pat siūlymas įvertinus kiekybinio tyrimo apklausos rezultatus parengti viešojo transporto Kretingos rajone populiarinimo planą t.y., kartu su socialinių tinklų paskyromis numatomos ir kitos viešojo transporto populiarinimo priemonės – internetinės svetainės atnaujinimas, lankstinukų platinimas, įvairios akcijos transporto priemonėse ir panašiai.

Viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje modelis yra pateikiamas žemiau esančiame paveiksle (žr. 22 pav.). Modelis paremtas šešiais pagrindiniais žingsniais, kurie išvardinti ir aptarti prieš tai (a, b, c, d, e, f), žingsniai sumodeliuoti remiantis

anketinės apklausos metus gautais duomenimis, rezultatais ir UAB Kretingos autobuso parko vadovo ataskaitomis.



22 pav. Viešojo transporto sistemos organizavimo modelis Kretingos rajono savivaldybėje

Kaip matyti iš prieš tai pateikto paveikslo (žr. 22 pav.), reikia siekti, kad visi šeši žingsniai būtų įgyvendinti, norint pasiekti optimaliausius VT rezultatus t.y., siekiant viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje. Pradedant maršrutų optimizavimu, transporto priemonių atnaujinimu ir suvienodinimu, veiklos optimizavimu, pajamų iš išorės didinimu, galiausiai viešojo transporto sistemos paslaugų kokybės gerinimo, bei paslaugų viešinimo ir patrauklumo didinimo. Akcentuotina, kad modelis formuojama remiantis ir veiklos strategijos kryptimis t.y.:

- Kaštų mažinimu (efektyviai naudojant materialinius, techninius, žmogiškuosius ir finansinius resursus, reikia siekti mažinti patiriamus kaštus ir didinti veiklos efektyvumą);
- Paslaugų kokybės didinimu (atsižvelgiant į keleivių poreikius, siekti didinti paslaugų kokybę ir taip užtikrinti optimalų paslaugų kokybės lygį keleiviams);
- Pajamų didinimu (didinant pinigų surinkimą iš keleivių bei optimaliai išnaudojant turimą infrastruktūrą teikiant paslaugas į išorę, reikia siekti didinti UAB Kretingos autobusų parko pajamas).

Apibendrintai modelį, norima pasakyti, reikia siekti visų žingsnių įgyvendinimo kiek įmanoma maksimaliau, ypatingai reikia atkreipti dėmesį į viešojo transporto teikiamų paslaugų kokybę, siekti bilietų vieningos sistemos, didinti viešojo transporto sistemos patrauklumą, galiausiai ieškoti papildomų pajamų iš išorės, bei ES finansavimo.

IŠVADOS

1. Mokslinės literatūros ir šaltinių analizės metu nustatyta, kad VT sistemos organizavimu rūpinasi miesto ir rajono savivaldybės. Rajono savivaldybėse dominuoja liberalesnis darbo organizavimas, o dėl liberalinio darbo organizavimo, VT maršrutai yra aptarnaujami daugelio įvairių vežėjų ir įmonių (municipalinių ir privačių vežėjų). Tačiau yra siekiama darnaus VT sistemos vystimosi ir lygiaverčių rinkos sąlygų tarp skirtingų vežėjų. Vietos savivaldybės nustato vienodus, vieno kilometro tarifus, transporto bilietams įsigyti, tačiau priemiestinio maršrutų organizavimas yra grįstas principu - privežimo prie pagrindinių miesto centrų, o iš rajono miestelių keleiviai VT privežami prie pagrindinių miesto transporto mazgų, kur toliau kelionė tęsiama miesto maršrutų aptarnaujamu transportu. Todėl teigiama, kad bet kurios šalies VT yra rodiklis, kuris parodo šalies išsivystimo lygį, yra viena iš prioritetinių šakų.
2. Lietuvoje siekiant VT sistemos organizavimo ir efektyvaus jo įgyvendinimo, reikėtų pradėti nuo švaresnės VT finansavimo sistemos, kur reikia vadovautis aiškia finansine struktūra, konkrečiai kokia pastovi dalis bus skiriama investicijomis į VT sistemos infrastruktūrą, priemones, bei kaip kompensuojami patiriami nuostoliai už socialines paslaugas.
3. Baigiamojo darbo metu nustatyta, kad savivaldybės netinkamai įvertina išorinių kaštų poveikį, ypač ilgalaikį, nes vertina vien tik investicinius kaštus, tuo būdu yra teikiami pasiūlymai, rengti penkių metų trukmės operatyvinius miesto VT sistemos organizavimo planus, bei ilgalaikius miesto transporto plėtros dokumentus, bei kad planai apimtų tris pagrindines dalis viešojo transporto planavimą, privataus transporto planavimą, efektyvesnį judrumą ir integravimą (pėsčiųjų, dviračių, privačių automobilių plėtra) bei krovinio transporto planavimą. Siekiant viešojo transporto sistemos organizavimo reikia integruoti keleivių informacinę sistemą. Todėl daroma išvada, kad reikia siekti sistemingo viešojo transporto organizavimo sistemos bendrumo, organizuoti vieningą bilietų sistemą, ieškoti sprendimų, kad sistema būtų naudingą visoms vartotojų grupėms, bei svarbiausia mažinti diskriminaciją tarp socialinių grupių, nes organizuojant viešojo transporto sistemą, taip pat būtina laikytis strateginių planų, siekti jų įgyvendinimo dėl viešojo transporto sistemos organizavimo ir jų teikiamų paslaugų naudingumo.
4. Kiekybinio tyrimo metu nustatyta, kad yra reikalinga viešojo transporto sistemos pertvarka Kretingos rajono savivaldybėje. Dominuoja poreikis, dėl esamo miesto infrastruktūros, dėl municipalinių ir privačių vežėjų nesutarimų, nes viešojo transporto paslaugas vežėjai teikia tais pačiais maršrutais, nėra laikomasi sąžiningos konkurencijos principų. Municipaliniai vežėjai nėra pajėgus Kretingos rajone konkuruoti su privačiais vežėjais. Nustatyta, kad yra sumažinti maršrutai, kur tai nėra palanku keleivių atžvilgiu, bei pervežamų keleivių kiekis ir pajamos auga

tose savivaldybėse, kuriose buvo pertvarkyta viešojo transporto sistema, privačius vežėjus ir mokyklinius autobusus integruojant į bendrą viešojo transporto sistemą, o ne dubliuojant viešąjį transportą privačiu transportu bei mokykliniais autobusais.

5. Atlikus kiekybinio tyrimo analize nustatyta, kad respondentų nuomonė išsiskiria, ypatingai ten kur reikalingas įvertinimas tam tikrų priemonių ar veiksnių lemiančių viešojo transporto sistemos organizavimą. Tačiau nustatytos pagrindinės problemos, kurios turi įtakos viešojo transporto sistemos organizavimui ir efektyvumui. Apklaustyjų nuomonę, didelę įtaką keleivių apsisprendimui rinktis VT paslaugas turi susisiekimo greitis, važiavimo saugumas ir tvarka transporto priemonėse, mažai įtakos jų nuomone turi viešojo transporto keleivių kontrolė, galimybė pakeisti transporto rūšį siekiant kelionės galutinio tikslo, vėlavimas. Labai svarbu, kad pagrindines problemas apklaustieji įvardijo lėšų stygių, nepakankamą finansavimą, koordinavimo nebuvimą, politikų abejingumą ir svarbiausia municipalinių ir privačių vežėjų nesutarimus, vežant keleivius vienodais maršrutais, siekiant VT sistemos organizavimo.
6. Suformuotas viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje modelis. Kur nustatyta, kad reikia siekti maršrutų optimizavimo, transporto priemonių atnaujinimo ir suvienodinimo, veiklos optimizavimo, pajamų iš išorės didinimo, galiausiai viešojo transporto sistemos paslaugų kokybės gerinimo, bei paslaugų viešinimo ir patrauklumo didinimo, reikia maksimaliai gerinti visus šešis prieš tai išvardintus žingsnius, norint pasiekti optimaliausius VT rezultatus t.y., siekiant viešojo transporto sistemos organizavimo Kretingos rajono savivaldybėje. Modelis buvo formuojamas remiantis veiklos strategijos kryptimis: kaštų mažinimu, paslaugų kokybės didinimu ir pajamų didinimu. Nustatyta, jog ypatingai reikia atkreipti dėmesį į viešojo transporto teikiamų paslaugų kokybę, siekti bilietų vieningos sistemos, didinti viešojo transporto sistemos patrauklumą, galiausiai ieškoti papildomų pajamų iš išorės, bei ES finansavimo.

REKOMENDACIJOS

1. Vadovaujantis viešojo transporto sistemos organizavimo modeliu rekomenduojama UAB Kretingos autobusų parkui su Kretingos rajono savivaldybę maksimaliai įgyvendinti VT paslaugų maršrutų optimizavimą, transporto priemonių atnaujinimą ir suvienodinimą, veiklos optimizavimą, pajamų iš išorės didinimą, galiausiai viešojo transporto sistemos paslaugų kokybės gerinimą, bei paslaugų viešinimo ir patrauklumo didinimą;
2. Fiksuoti keleivių ir vežėjų skundus, pasiūlymus ir prašymus, dėl viešojo transporto sistemos organizavimo ir teikiamų paslaugų kokybės;
3. Kretingos rajono savivaldybės darbuotojams atsakingiems už VT sistemos organizavimą, reaguoti į vežėjų pastabas, siekti sistemingos bendradarbiavimo tarp skirtingų vežėjų;
4. UAB Kretingos autobusų parkui didinti pajamas iš išorės pasitelkiant patalpų nuomą, reklamą, aikštelės nuomą.

LITERATŪRA

1. Barysienė J., Speičytė E. (2009). Darnaus transporto sistemos plėtojimo Lietuvoje analizė. Vilnius.
2. Butkevičius J. (2008). Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra. Vilnius.
3. Burinskienė M., Paliulis G. (2009). Miestų viešasis transportas. Vilnius.
4. Darnaus judrumo mieste politika: ES parama 2014 - 2020 metams. Prieiga internetu http://www.eltis.org/sites/eltis/files/presentation_2_guidelines_for_sump_in_lithuania_grazvydas_jakubauskas.pdf (žiūrėta 2015 10 29).
5. Darnaus judrumo mieste planų rengimas: teminės dalys (2015). Vilnius. Prieiga internetu [http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Veikla/Veiklos_sritys/Kita_veikla/Seminarai/darnaus/3GJ-SUMP-Lietuvoje-\(2\).pdf](http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Veikla/Veiklos_sritys/Kita_veikla/Seminarai/darnaus/3GJ-SUMP-Lietuvoje-(2).pdf) (žiūrėta 2015 10 29).
6. Jaržemskis V., Jakubauskas G., Mačiulis A. (2012). Transporto politikos pagrindai. Vilnius.
7. Juškevičius P., Valeika V., Burinskienė M. (2006). Lietuvos miestų susisiekimo sistemos: monografija. Vilnius.
8. Griškevičienė D. (2006). Žmonių išteklių valdymas šalies ūkyje ir transporto sektoriuje. Vilnius: Technika.
9. Hilmola O. (2011). Benchmarking efficiency of public passenger transport in larger cities. *Bechmarking: An Internation Journal*.
10. Ušpalytė R., Burinskienė M. (2006). Analysis of the dynamic of Walking distances to public transport routes and its influence on housing prices. *Journal of Civil Engineering and Management*. Vilnius.
11. Kardelis K. (2005). Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai. Šiauliai.
12. Kardelis K. (2007). Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai: (edukologija ir kiti socialiniai mokslai). Šiauliai.
13. Kretingos rajono savivaldybė (2015). Prieiga internetu: <https://www.kretinga.lt/node/133>
14. Kretingos rajono savivaldybės informacija (2015). Dėl planuojamų viešojo transporto maršrutų pakeitimo. Prieiga internetu: <https://www.kretinga.lt/node/8514>
15. Kretingos rajono savivaldybė (2015). Vietinės reikšmės keliai. Prieiga internetu: <https://www.kretinga.lt/node/8805>
16. Kretingos rajono savivaldybė (2015). Maršrutų tvarkaraščiai. Prieiga internetu: <https://www.kretinga.lt/node/2632>
17. Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr. 32-890.

18. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2002, Nr. 29-1034.
19. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos ataskaita (2010). Viešojo transporto efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepcija. Vilnius.
20. LINA VA (2015). Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliai asociacija. Prieiga internetu (žiūrėta 2015 11 04) <http://www.linava.lt/>
21. LINA VA (2015). Keleivinio transporto tarybos posėdyje – prašymai nemažinti darbuotojų Keleivinio transporto skyriuje. Prieiga internetu (žiūrėta 2015 11 02). <http://www.linava.lt/naujiena/keleivinio-transporto-tarybos-posedyje-prasymai-nemazinti-darbuotoju-keleivinio-transporto-skyriuje/>
22. LINA VA (2015). Baltijos šalių keleivių vežėjų atstovai aptarė aktualius klausimus. Prieiga internetu: <http://www.linava.lt/naujiena/baltijos-saliu-keleiviu-vezeju-atstovai-aptare-aktualius-klausimus/> (žiūrėta 2015 11 02).
23. LINA VA (2014). Keleivinio transporto įmonių vadovų susirinkimo apžvalga. Prieiga internetu: <http://www.linava.lt/naujiena/keleivinio-transporto-imoniu-vadovu-susirinkimo-apzvalga/> (žiūrėta 2015 11 02).
24. LINA VA (2014). Lietuvoje bus mažiau teršalų. Prieiga internetu: <http://www.linava.lt/naujiena/lietuvoje-bus-maziau-tersalu/> (žiūrėta 2015 11 02).
25. NVTKA (2015). Nacionalinė viešojo transporto keleivių asociacija. Prieiga internetu <http://old.marsrutai.lt/tinklarastis/apie-mus/nvtka-tinklarastis.aspx> (žiūrėta 2015 11 13).
26. NVTKA (2015). Nacionalinė viešojo transporto keleivių asociacija. Apie viešąjį transportą. Prieiga internetu: <http://old.marsrutai.lt/tinklarastis/keleiviams/apie-viesaji-transporta.aspx> (žiūrėta 2015 10 30).
27. Popovas V. (2012). Keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų organizavimo problemos ir tobulinimo galimybės savivaldybėse. Klaipėda.
28. Raipa A. (2007). Naujoji viešoji vadyba, efektyvumo metodologijoje. Naujoji viešoji vadyba: mokomoji knyga. Kaunas.
29. Rohacs J., Simongati G. (2007). The role of inland waterway navigation in a sustainable transport system. Transport.
30. Steponavičienė G. (2005). Europos Sąjungos sausumos transporto politika: ekonominis pagrindumas ir poveikis Lietuvai. Daktaro disertacija, Socialiniai mokslai, ekonomika (04S). Vilnius.
31. Smalkys V. (2008). Viešojo transporto paslaugų efektyvaus valdymo prielaidos. Kaunas.
32. Skietrys E., Raipa A., Smalskys V. (2008). Viešojo transporto paslaugų efektyvaus valdymo prielaidos. Viešoji politika ir administravimas. Kaunas.

33. SĮ, susisiekimo paslaugos (2015). Projektai. Prieiga internetu (žiūrėta 2015 spalio 29 dieną) <http://www.vilniustransport.lt/lt/pages/view/?id=174>
34. Štreimikienė D., Šlapikaitė S. (2008). The problems of sustainable transport development in Lithuania for 2005–2020, Aplinkos tyrimai, inžinerija ir vadyba. Transportas ir ryšiai.
35. Tumėnas A. (2004). Japonijos geležinkelių privatizavimo pamokos. Viešoji politika ir administravimas.
36. Vasiliauskas A., Kabashkin I. (2009). Comparative analysis of the actions towards sustainable transport system development in Latvia and Lithuania, in Proceedings of the 6th International Scientific Conference TRANSBALTICA.
37. Vasiliauskas A. (2006). Strateginis valdymas. Kaunas.
38. VT efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepcija (2010). Prieiga internetu: http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/transp_lt_Viesojo_transporto_koncepcija_galutine_ataskaita_v05_final.pdf (žiūrėta 2015 10 30).
39. Vautier P. (2011). Why actively promote public transport. Public Transport International magazine.
40. Wilson J. (2004). New Management of Public Services: The United Kingdom Experience. Viešoji politika ir administravimas.
41. Ziari H., Keymanesh M. R., Khabiri M. (2007). Locating stations of public transportation vehicles for improving Transit accessibility. Transport.
42. Žalioji knyga (2007). Nauja mobilumo mieste kultūra (COM/2007/551). Briuselis.

PRIEDAI

ANKETA

Gerbiamas respondente,

Kauno technologijos universiteto, viešosios politikos ir administravimo instituto, viešosios politikos studijų magistrantas Ramūnas Korsakas atlieka tyrimą, kuriuo siekiama identifikuoti ir išanalizuoti viešojo transporto sistemos organizavimą, bei optimizuoti viešojo transporto sistemos modelį Kretingos rajono savivaldybėje. Surinktų duomenų anonimiškumas garantuojamas, atsakymai į klausimus bus analizuojami tik apibendrinta forma. Laikomasi visų etikos principų.

Atsakymo variantus prašome pažymėti X, jeigu prie klausimo nenurodyta kiek atsakymo variantų galima pažymėti, vadinasi tinka tik vienas atsakymo variantas, prie kai kurių klausimų taip pat galite atvirai išreikšti savo nuomonę.

Nuoširdžiai dėkoju už pagalbą atliekant tyrimą.

1. Kokią įmonę, organizaciją, asociaciją, viešąją įstaigą, savivaldybę ir pan., teikiančią viešojo transporto paslaugas, atstovaujate apklausos metu? (atsakymą įrašykite)

2. Apklausos metu, pateikdami atsakymus, dėl viešojo transporto organizavimo, orientuojatės į kurią savivaldybę?

- Vilniaus;
 - Kauno;
 - Klaipėdos;
 - Šiaulių;
 - Palangos;
 - Kretingos;
 - Mažeikių;
 - Tauragės;
 - Kita (įrašykite) _____
-

3. Kaip vertinate viešojo transporto maršrutų aptarnavimo kokybę Jūsų mieste?

- Puikiai;
- Labai gerai;
- Gerai;
- Vidutiniškai;
- Patenkinamai;
- Blogai;

4. Ar yra vykdomas, viešojo transporto, tinklo sistemos atnaujinimas?

- Nėra vykdomas;

- Yra vykdomas;
- Numatyta planuose vykdyti;

5. Kaip vertinate viešojo transporto maršrutų aptarnavimo kokybę, siekiant užtikrinti keleivių vežimo paslaugos pasiekiamumą ir prieinamumą?

- Labai gerai;
- Vidutiniškai;
- Patenkinamai;
- Kita (įrašyti) _____

6. Ar yra įdiegtos, patogios pirkėjui, viešojo transporto bilietų įsigijimo sistemos?

- Yra įdiegtos (nurodykite, kokios?) _____
- Nėra įdiegtos (argumentuokite kodėl?) _____

7. Koks yra viešojo transporto priemonių inventorių, kiek yra:

- Autobusų (įrašyti skaičių) _____
- Troleibusų (įrašyti skaičių) _____
- Mikro autobusų (įrašyti skaičių) _____

8. Kiek VT priemonių, per pastaruosius metus aptarnavo miesto gyventojus? (įrašyti) _____

9. Koks turimo viešojo transporto priemonių, amžiaus vidurkis?

- Iki 5 metų;
- Nuo 5 iki 7 metų;
- Nuo 7 iki 10 metų;
- Nuo 10 iki 13 metų;
- Nuo 13 iki 16 metų;
- Nuo 16 iki 20 metų;
- Daugiau nei 20 metų;

10. Ar viešojo transporto eksploatacinio greičio didinimui yra plėtojamos esamos ir formuojamos naujos specialios eismo juostos, skirtos tik keleiviniam transportui?

- Taip yra;
- Ne, nėra;
- Yra tik numatyta planuose;

11. Ar sutinkate su teiginiu, jog viešojo transporto greičio didinimas susijęs ne tik su pagrindinių viešojo transporto kokybinių parametru gerinimu, kai trumpėja kelionės laikas, tačiau ir su eksploatacinių kaštų mažėjimu vienam nuvažiuotam kilometrui?

- Taip sutinku;
- Sutinku iš dalies;
- Nesutinku;
- Kita (įrašykite) _____

12. Ar siekiant teikti kokybiškas, keleivių susisiektimo paslaugas yra reaguojama į nuolat besikeičiančias eismo sąlygas miesto gatvėse, naujų traukos objektų atsiradimą ir kt., pasikeitimus, įtakojančius viešojo transporto darbo organizavimą?

- Taip reaguojama;
- Reaguojama iš dalies;
- Nereaguojama;
- Kita (įrašykite) _____

13. Kaip dažnai yra (tinkamą atsakymo variantą pažymėti X):

	Kas mėnesį	Kas ketvirtį	Kas pusmetį	Kas metus	Kas kelerius metus
<i>Vykdomi tvarkaraščių pakeitimai;</i>					
<i>Peržiūrimos transporto priemonių talpos;</i>					
<i>Atnaujinami maršrutai;</i>					
<i>Įrengiamos naujos stotelės;</i>					
<i>Sukuriami nauji maršrutai;</i>					
<i>Pratęsimi esami maršrutai;</i>					

14. Ar pas Jus yra viešojo transporto tinklo sistemos, maršrutų hierarchizacija: greitieji, pagrindiniai, privežamieji?

- Taip yra;
- Ne nėra;
- Dalinai;
- Kita (įrašykite) _____

15. Ar sutinkate su teiginiu, jog pagrindinis viešojo transporto tinklo pokyčių tikslas yra sukurti vieningą integralią sistemą, kurioje vienodomis rinkos sąlygomis dirbtų tiek municipalinis, tiek privatūs vežėjai?

- Taip sutinku;
- Sutinku iš dalies;
- Nesutinku;
- Kita (įrašykite) _____

16. Ar vykdant tvarkaraščių korekcijas, koreguojant autobusų ir troleibusų maršrutų trasas, peržiūrint maršrutus, pagal galimybes atsižvelgiama į keleivių siūlymus, skundus bei prašymus?

- Tikrai taip;
- Tikrai ne;
- Iš dalies;
- Neturime galimybės fiksuoti klientų pasiūlymų, skundų ir pan.;
- Kita (įrašykite) _____

17. Ar, dėl viešojo transporto integracijos ir organizavimo yra rengiamos konferencijos, kur remiamasi gerosios praktikos pavyzdžiais Europoje?

- Tikrai taip;
- Tikrai ne;
- Iš dalies;
- Kita (įrašykite) _____

18. Ar ateities planuose yra numatyta siekti optimalus maršrutinio tinklo parinkimo, siekiant kuo efektyvesnio viešojo transporto tinklo mažiausiomis sąnaudomis?

- Tikrai taip;
- Tikrai ne;
- Iš dalies;

19. Kokia yra susisiekimo infrastruktūros svarba, todėl prašoma sureitinguoti pagal svarbą, nuo 1 (*mažiausiai svarbus*) iki 8 (*svarbiausias*), kokie techninės infrastruktūros elementai turi didžiausią įtaką susisiekimo sistemai:

Susisiekimo infrastruktūros elementai	Reitingas (nuo 1 iki 8)
<i>Gatvės (jų plotis);</i>	
<i>Reguliuojamų sankryžų skaičius;</i>	
<i>Pėsčiųjų perėjų skaičius;</i>	
<i>Eismo reguliavimo įranga;</i>	
<i>Aplinkkeliai, viadukai, tiltai;</i>	
<i>Eismo informacinė sistema;</i>	
<i>Parkavimo sistema Dviračių;</i>	
<i>Dviračių, pėsčiųjų takai;</i>	

20. Įvertinkite, pagal svarbą pagrindines susisiekimo infrastruktūros problemas (*pažymėti X*):

Problema:	Visiškai nesvarbu	Mažai svarbu	Gana svarbu	Labai svarbu
<i>Automobilių spūstys;</i>				
<i>Didelis avaringumas gatvėse;</i>				
<i>Šviesoforų sistema;</i>				
<i>Didelė oro tarša kietosiomis dalelėmis;</i>				
<i>Nepakankama gatvių priežiūra;</i>				
<i>Aplinkkelių trūkumas;</i>				
<i>Išaugęs automobilių skaičius;</i>				
<i>Automobilių stovėjimo vietų trūkumas;</i>				
<i>Viešojo transporto prioriteto trūkumas;</i>				

21. Žemiau pateikti pagrindiniai miestų infrastruktūros modernizavimo reikalingumą nusakantys veiksniai. Įvertinkite, Jūsų manymu, kiek jie yra svarbūs, kad būtų atliekamas susisiekimo infrastruktūros modernizavimas (*pažymėti X*):

Veiksniai:	Visiškai nesvarbu	Mažai svarbu	Gana svarbu	Labai svarbu
<i>Avaringumas;</i>				
<i>Oro tarša;</i>				
<i>Viešojo transporto paslaugų kokybė;</i>				
<i>Informacijos trūkumas eismo dalyviams;</i>				
<i>Dideli transporto srautai (aut. skaičius);</i>				
<i>Transporto srautų valdymo trūkumas;</i>				
<i>Automobilių prastovos sankryžose;</i>				
<i>Mažas susisiekimo greitis;</i>				
<i>Mažas gatvių laidumas;</i>				

22. Kaip vertinate šias avaringumo mažinimo priemones (pažymėti X):

Priemonės:	Ne efektyvu	Mažai efektyvu	Gana efektyvu	Labai efektyvu
<i>Šviesoforų įrengimas pėsčiųjų perėjose;</i>				
<i>Šviesoforų įrengimas probleminėse sankryžose;</i>				
<i>Važiavimo greičio ribojimas gatvėse;</i>				
<i>Saugumo salelės pėsčiųjų perėjose;</i>				
<i>Ispėjamieji signalai pėsčiųjų perėjose;</i>				
<i>Stacionarūs greičio matuokliai;</i>				
<i>Geresnė gatvių priežiūra;</i>				

23. Kaip manote, kiek žemiau pateikti veiksniai turi įtakos keleivių apsisprendimui rinktis viešojo transporto paslaugas (pažymėti X):

Veiksniai:	Neturi įtakos	Mažai įtakos	Didelė įtaką
<i>Susisiekimo greitis;</i>			
<i>Važiavimo saugumas;</i>			
<i>Viešojo transporto vėlavimai;</i>			
<i>Tvarka transporto priemonėse;</i>			
<i>Viešojo transporto keleivių kontrolė;</i>			
<i>Vairuotojų darbo kokybė;</i>			
<i>Galimybė pakeisti transporto rūšį siekiant kelionės tikslo;</i>			

24. Kaip vertinate įdiegtas (diegiamas) tobulinimo priemones susisiekimo infrastruktūrai gerinti (pažymėti X):

Priemonės:	Nesvarbu	Mažai svarbu	Gana svarbu	Labai svarbu
<i>Elektroninio bilieto viešajame transporte sistema;</i>				
<i>Aplinkkelių, tunelių, viadukų statyba;</i>				
<i>Eismo juostų žymėjimai gatvėse;</i>				
<i>Sankryžų rekonstrukcija;</i>				
<i>Specialių viešojo transporto juostų įrengimas;</i>				
<i>Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros gerinimas;</i>				

25. Kokios yra didžiausios problemos, su kuriomis susiduriate siekiant, viešojo transporto sistemos organizavimo savo mieste? (atsakymą parašykite)
