



VIDAUS REIKALŲ
MINISTERIJA



Kuriame
Lietuvos ateitį
2014–2020 metų
Europos Sąjungos
fondų investicijų
veiksmų programa

Pasirengimas regioninio lygmens viešojo transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui

Galutinė ataskaita

LR vidaus reikalų ministerija

Vilnius, 2020

Turinys

Lentelių sąrašas	3
Paveikslų sąrašas	5
Priedų sąrašas.....	9
Santrumpos ir sąvokos.....	10
Įvadas.....	11
Santrauka lietuvių kalba.....	12
Santrauka anglų kalba.....	14
1 Lietuvos gyventojų poreikių statistinis tyrimas	16
2 Viešojo transporto paslaugų procesų ir teisinio reglamentavimo analizė.....	28
2.1 Teisinio reglamentavimo analizė.....	28
2.2 Viešojo transporto paslaugų procesų analizė.....	38
2.2.1 Viešojo transporto organizavimo procesų žemėlapių parengimas	38
2.2.2 Viešojo transporto organizavimo procesų klasifikavimas.....	42
2.2.3 Viešojo transporto organizavimo procesų analizė	46
2.2.4 Sąnaudų-naudos analizė	60
3 Užsienio valstybėse taikomų viešojo transporto sistemų modelių ir optimizuoto viešojo transporto sistemos modelio ir alternatyvų tyrimas.....	69
3.1 Užsienio valstybėse taikomų viešojo transporto sistemų modelių tyrimas.....	69
3.1.1 Estijos viešojo transporto sistemos modelio analizė.....	69
3.1.2 Austrijos viešojo transporto sistemos modelio analizė	78
3.1.3 Švedijos viešojo transporto sistemos modelio analizė.....	85
3.1.4 Viešojo transporto sistemų modelių palyginimas	93
3.1.5 Rekomenduojamos užsienio valstybių viešojo transporto sistemų gerosios praktikos.....	97
3.2 Optimizuotas viešojo transporto sistemos modelio ir alternatyvų tyrimas.....	100
3.2.1 Esamos situacijos optimizavimas	101
3.2.2 Alternatyvų procesų analizė.....	109
3.2.3 Esamos situacijos ir alternatyvų procesų palyginimas	136
Išvados.....	144
Literatūra	145
Priedai.....	148

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Tyrimo sluoksnių struktūra	16
2 lentelė. Respondentų pasiskirstymas per apskritis	17
3 lentelė. Viešųjų ir privačių paslaugų naudojimas	18
4 lentelė. Gyventojų svarbiausiomis laikomos paslaugos	19
5 lentelė. Keliavimo laikas įprastą darbo dieną	19
6 lentelė. Keliavimas įprastą savaitgalį, atostogų, šventinę ar poilsio dieną	19
7 lentelė. Gyvenimo kokybės ekonominių veiksnių aspektu vertinimas	25
8 lentelė. Gyvenimo kokybės pasitenkinimo vertinimo aspektu vertinimas	26
9 lentelė. Gyvenimo kokybės socialinio gyvenimo aspektu vertinimas.....	27
10 lentelė. Europos Sąjungos teisės aktai	28
11 lentelė. Pirkimų įstatymo veiklas nustatantys straipsniai.....	29
12 lentelė. Leidimų išdavimo taisyklių veiklas nustatantys straipsniai	30
13 lentelė. Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašo veiklas nustatantys straipsniai	31
14 lentelė. Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašo veiklas nustatantys straipsniai.....	31
15 lentelė. Veiklos licencijavimo taisyklių veiklas nustatantys straipsniai.....	32
16 lentelė. Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių veiklas nustatantys straipsniai.....	32
17 lentelė. Reikalavimų gatvėms ir keliams veiklas nustatantys straipsniai	33
18 lentelė. Viešojo transporto organizavimą reglamentuojančių teisės aktų apibendrinimas	33
19 lentelė. Viešojo transporto organizavimo procesų klasifikavimas.....	45
20 lentelė. Procesų analizės metu vertinami rodikliai	48
21 lentelė. Esamos situacijos laiko ir finansinių sąnaudų apibendrinimas	56
22 lentelė. Atsitiktinai atrinktų savivaldybių metinių vieno kilometro sąnaudų palyginimas su nustatytais sąnaudų rėžiais	66
23 lentelė. Naudos komponentų įverčiai	66
24 lentelė. Bedarbių dalis pagal teritorijos tipą	67
25 lentelė. Moksleivių pagal teritorijos tipą.....	67
26 lentelė. Lankytojų padidėjimas pagal teritorijos tipą per kelionę	67
27 lentelė. Estijos ir Lietuvos demografinių ir ekonominių rodiklių palyginimas	69
28 lentelė. Teisės aktai reglamentuojantys viešojo transporto organizavimą Estijoje.....	70
29 lentelė. Teisės aktai, reglamentuojantys viešojo transporto organizavimą Austrijoje	79
30 lentelė. Federalinio biudžeto išlaidos viešojo transporto operacijoms 2017 m.	82
31 lentelė. Švedijos viešojo transporto ir Lietuvos viešojo transporto keleivių skaičiaus palyginimas.....	85
32 lentelė. Teisės aktai, reglamentuojantys viešojo transporto organizavimą Švedijoje	86
33 lentelė. Užsienių valstybių viešojo transporto organizavimo funkcijų pasiskirstymo palyginimas	95

34 lentelė. Analizuotų užsienių valstybių viešąjį transportą reglamentuojančių teisės aktų palyginimas...	96
35 lentelė. Esamos situacijos tobulinimo ir alternatyvų vertinimo metodika	101
36 lentelė. Optimizuotos esamos situacijos laiko ir finansinių sąnaudų apibendrinimas.....	108
37 lentelė. Siūlomų alternatyvų palyginimas	114
38 lentelė. Regioninių agentūrų modelio procesų laiko ir finansinių sąnaudų apibendrinimas.....	126
39 lentelė. Regioninių centrų modelio procesų laiko ir finansinių sąnaudų apibendrinimas	135
40 lentelė. Esamos situacijos ir optimizuotų procesų palyginimas	137
41 lentelė. Esamos situacijos ir Regioninių agentūrų alternatyvos palyginimas	138
42 lentelė. Esamos situacijos ir Regioninių centrų alternatyvos palyginimas	139
43 lentelė. Procesų palyginimas	140
44 lentelė. Procesų vertinimas	141

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Sluoksnių pasiskirstymas pagal apskritis	17
2 paveikslas. Gaunamų vaiko (-ų) paslaugų kokybės vertinimas	20
3 paveikslas. Gaunamų prižiūrimo asmens paslaugų kokybės vertinimas	20
4 paveikslas. Dažniausiai gaunamų paslaugų kokybės vertinimas	21
5 paveikslas. Viešojo transporto paslaugų kokybės vertinimas.....	21
6 paveikslas. Respondentų pasiskirstymas pagal regionus	22
7 paveikslas. Respondentų nurodytos nesilankymo kino teatruose priežastys.....	23
8 paveikslas. Respondentų nurodytos nesilankymo gyvuose pasirodymuose (spektakliuose, koncertuose, kūrybos vakaruose ir pan.), neįskaitant sporto pasirodymų, priežastys	24
6 paveikslas. Lietuvos viešojo transporto organizavimo modelis.....	39
7 paveikslas. Lietuvos viešojo transporto organizavimo proceso žemėlapis.....	40
8 paveikslas. Vežėjų patirtų nuostolių kompensavimo procesas	41
9 paveikslas. Vežėjų negautų pajamų atlyginimo procesas	42
10 paveikslas. Viešojo transporto organizavimo procesų klasifikavimas	43
11 paveikslas. Vežėjų patirtų nuostolių kompensavimo procesų klasifikavimas.....	44
12 paveikslas. Vežėjų negautų pajamų atlyginimo procesų klasifikavimas	45
13 paveikslas. Nenutrūkstančios koordinuojamų komandinių veiksmų grandinės iliustracija.	47
14 paveikslas. Procesų analizės modelio elementai.....	47
15 paveikslas. Lietuvos viešojo transporto organizavimo proceso veiklų vertinimas.....	49
16 paveikslas. Vežėjų nuostolių kompensavimo proceso veiklų vertinimas	50
17 paveikslas. Negautų pajamų atlyginimo proceso veiklų vertinimas	51
18 paveikslas. Maršruto projektavimo proceso analizė	52
19 paveikslas. Pirkimų organizavimo proceso analizė.....	52
20 paveikslas. Pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo proceso analizė	53
21 paveikslas. Pasirengimo vežimo veiklai proceso analizė	53
22 paveikslas. Patirtų nuostolių kompensavimo proceso analizė	54
23 paveikslas. Negautų pajamų atlyginimo proceso analizė	54
24 paveikslas. Įmonių patikrinimo ir mokėjimų priežiūros proceso analizė	55
25 paveikslas. Gavinių ir rezultatų modelis.....	56
26 paveikslas. Viešojo transporto organizavimo procesus atliekantys savivaldybių padaliniai	58
27 paveikslas. Estijos viešojo transporto keleivių skaičiaus pokytis 2014-2018 metais	70
28 paveikslas. Estijos viešojo transporto organizavimo modelis.....	71
29 paveikslas. Šiaurės Estijos viešojo transporto centro administruojama teritorija	72
30 paveikslas. Estijos viešojo transporto organizavimo procesas	72

31 paveikslas. Viešojo transporto finansavimo modelis, kai viešąjį transportą organizuoja savivaldybė	73
32 paveikslas. Viešojo transporto finansavimo modelis, kai viešąjį transportą organizuoja regioninis viešojo transporto centras.....	73
33 paveikslas. Išlaidų procentinis pasiskirstymas.....	74
34 paveikslas. Vienos, Žemutinės Austrijos ir Burgenlando regionų pervežtų keleivių skaičiaus ir kelionių skaičiaus tenkančio vienam gyventojui kaita	78
35 paveikslas. Austrijos viešojo transporto organizavimo modelis	80
36 paveikslas. Viešojo transporto asociacijos „VOR“ administruojama teritorija	80
37 paveikslas. Austrijos viešojo transporto organizavimo procesas	81
38 paveikslas. Austrijos viešojo transporto finansavimo modelis	82
39 paveikslas. Taikomos apytikslės nuolaidos bilietams, proc.	83
40 paveikslas. Asociacijos „VOR“ vidutinės vienos kelionės pajamos, Eur/keleivių sk.	83
41 paveikslas. Švedijos viešojo transporto modelis	87
42 paveikslas. Švedijos viešojo transporto organizavimo procesas	88
43 paveikslas. Skiriamų subsidijų Švedijoje šaltiniai.....	89
44 paveikslas. Švedijos vietinio ir regioninio transporto išlaidų pokytis 2013-2018 metais.....	90
45 paveikslas. Švedijos vietinio ir regioninio transporto pajamų pokytis 2013-2018 metais	90
46 paveikslas. Švedijos vietinio ir regioninio transporto subsidijų pokytis 2013-2018 metais	90
47 paveikslas. „Västtrafik“ išlaidų pasiskirstymas, 2018 m.	91
48 paveikslas. „Västtrafik“ išlaidų pasiskirstymas 2018 m.	92
49 paveikslas. Estijos administracinis suskirstymas pagal viešąjį transportą organizuojančias institucijas .	94
50 paveikslas. Austrijos administracinis suskirstymas pagal viešąjį transportą organizuojančias institucijas	94
51 paveikslas. Švedijos administracinis suskirstymas pagal viešąjį transportą organizuojančias institucijas	95
52 paveikslas. Optimizuotas viešojo transporto organizavimo procesas	101
53 paveikslas. Optimizuotas nuostolių kompensavimo procesas	102
54 paveikslas. Optimizuotas negautų pajamų atlyginimo procesas.....	102
55 paveikslas. Maršruto projektavimo dalies tobulinimas optimizuojant procesą	103
56 paveikslas. Konkursų organizavimo dalies tobulinimas optimizuojant procesą	104
57 paveikslas. Nuostolių kompensavimo ir negautų pajamų atlyginimo dalių tobulinimas optimizuojant procesą	105
58 paveikslas. Optimizuoto proceso maršruto projektavimo dalis	105
59 paveikslas. Optimizuoto proceso pirkimų organizavimo dalis.....	106
60 paveikslas. Optimizuoto proceso pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo dalis	106
61 paveikslas. Optimizuoto proceso pasirengimo vežimo veikla dalis	107
62 paveikslas. Optimizuoto proceso patirtų nuostolių kompensavimo dalis	107

63 paveikslas. Optimizuoto proceso negautų pajamų atlyginimo pirma dalis	108
64 paveikslas. Optimizuoto proceso negautų pajamų atlyginimo antra dalis	108
65 paveikslas. Regioninių agentūrų administracinio suskirstymo galimybės	111
66 paveikslas. Regioninių centrų administracinio suskirstymo galimybė	112
67 paveikslas. Nacionalinės įmonės veikla teritoriniu požiūriu	113
68 paveikslas. Regioninės agentūros viešojo transporto organizavimo procesas	115
69 paveikslas. Regioninės agentūros informacinių sistemų integracijos procesas.....	116
70 paveikslas. Regioninės agentūros nuostolių kompensavimo ir negautų pajamų atlyginimo procesas	116
71 paveikslas. Informacinės sistemos schema.....	117
72 paveikslas. Regioninės agentūros finansavimo modelis.....	118
73 paveikslas. Regioninės agentūros finansavimo procesas	118
74 paveikslas. Regioninės agentūros maršruto parengimo procesas	119
75 paveikslas. Regioninės agentūros maršruto patvirtinimo procesas	120
76 paveikslas. Regioninės agentūros konkurso organizavimo procesas	121
77 paveikslas. Regioninės agentūros kompensavimo procesas	122
78 paveikslas. Regioninės agentūros proceso biudžeto planavimo dalis	123
79 paveikslas. Regioninės agentūros proceso poreikių išsiaiškinimo dalis.....	123
80 paveikslas. Regioninės agentūros proceso maršruto projektavimo dalis.....	124
81 paveikslas. Regioninės agentūros proceso pirkimų organizavimo dalis	124
82 paveikslas. Regioninės agentūros proceso pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo dalis	124
83 paveikslas. Regioninės agentūros proceso pasirengimo vežimo veiklai dalis.....	125
84 paveikslas. Regioninės agentūros proceso patirtų nuostolių kompensavimo dalis.....	125
85 paveikslas. Regioninės agentūros proceso negautų pajamų atlyginimo dalis.....	126
86 paveikslas. Regioninio centro viešojo transporto organizavimo procesas	127
87 paveikslas. Regioninio centro patirtų nuostolių kompensavimo procesas.....	127
88 paveikslas. Regioninio centro negautų pajamų atlyginimo procesas	128
89 paveikslas. Regioninio centro finansavimo modelis.....	128
90 paveikslas. Regioninio centro finansavimo procesas	129
91 paveikslas. Regioninio centro maršruto projektavimo procesas.....	129
92 paveikslas. Regioninio centro konkurso organizavimo procesas.....	130
93 paveikslas. Regioninio centro kompensavimo procesas	131
94 paveikslas. Regioninio centro proceso finansavimo planavimo dalis	132
95 paveikslas. Regioninio centro proceso maršruto projektavimo dalis	132
96 paveikslas. Regioninio centro proceso pirkimų skelbimo dalis	133
97 paveikslas. Regioninio centro proceso pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo dalis	133
98 paveikslas. Regioninio centro proceso pasirengimo vežimo veiklai dalis	133

99 paveikslas. Regioninio centro proceso patirtų nuostolių kompensavimo dalis 134

100 paveikslas. Regioninio centro proceso negautų pajamų kompensavimo dalis 134

Priedų sąrašas

1 priedas. Tyrimo klausimynas.....	148
2 priedas. Sąnaudų modelis.....	164

Santrumpos ir sąvokos

Pirkimų įstatymas	2017 m. gegužės 2 d. Pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų, įstatymas Nr. XIII-328
Leidimų išdavimo taisyklės	Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 „Dėl leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo“
Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašas	Vežėjų išlaidų (negautų pajamų), susijusių su transporto lengvatų taikymu, kompensavimo (atlyginimo) tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 478 „Dėl Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo įgyvendinimo“
Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašas	Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. 3-457 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“
Veiklos licencijavimo taisyklės	Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. gruodžio 7 d. nutarimu Nr. 1434 „Dėl Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklių patvirtinimo“
Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės	Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“
Reikalavimai gatvėms ir keliams	Reikalavimai gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarusis keleivinio transporto eismas, patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. lapkričio 29 d. įsakymu Nr. 3-747 „Dėl Reikalavimų gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarusis keleivinio transporto eismas, patvirtinimo“
CVPIS	Centrinė viešųjų pirkimų informacinė sistema
ES	Europos Sąjunga
IS	Informacinė sistema
IT	Informacinės technologijos
Klientas	Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija
Konsultantas	Smart Continent LT, UAB
LR	Lietuvos Respublika
LTSA	Lietuvos transporto saugos administracija
VOR	Vienos, Žemutinės Austrijos ir Burgenlando regionų asociacija
VPS	Viešųjų pirkimų sistema
VT	Viešasis transportas

Įvadas

Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija kartu su Smart Continent LT UAB pagal 2019 m. spalio 18 d. sutartį įgyvendina projektą „Pasirengimas regioninio lygmens viešojo transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui“.

Projektas finansuojamas 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 10 prioriteto „Visuomenės poreikius atitinkantis ir pažangus viešasis valdymas“ Nr. 10.1.1-ESFA-V-912 priemonės „Nacionalinių reformų skatinimas ir viešojo valdymo institucijų veiklos gerinimas“ lėšomis.

Siekama, kad viešojo transporto sistema taptų svarbia regioninės politikos dalimi, padėtų didinti visuomenės darbo ir išsilavinimo galimybes, kuriamą vertę ir pasitenkinimą gyvenimu, užtikrintų galimybę naudotis pagrindinėmis paslaugomis visiems gyventojams – ne tik tiems, kurie dažniausiai keliauja automobiliu, bet ir tiems, kurie tokios galimybės neturi – senjorams, neįgaliesiems ir vaikams. Atlikto tyrimo duomenys padės sukurti viešųjų transporto paslaugų kokybės standartą ir koordinuoti valstybės ir savivaldybių investicijas ir veiklą taip, kad transporto sistema geriausiai derėtų su gyventojų poreikiais.

Ataskaita suskaidyta į 5 projektines veiklas:

1. Lietuvos gyventojų poreikių statistinis tyrimas;
2. Teisinio reglamentavimo analizė;
3. Viešojo transporto paslaugų procesų analizė;
4. Užsienio valstybėse taikomų viešojo transporto sistemų modelių tyrimas;
5. Optimizuoto viešojo transporto sistemos modelio ir alternatyvų analizė.

Santrauka lietuvių kalba

Viešasis transportas – viena iš svarbiausių, bet tuo pačiu, ir daugiausiai visuomenės bei politikų aptariama tema. Ieškant sprendinių, kaip užtikrinti aukštą gyvenimo lygį ne tik didžiuosiuose šalies miestuose, bet ir kitų regionų miestuose ir miesteliuose, buvo atliekamas vartotojų tyrimas. Šiuo tyrimu siekiama išsiaiškinti Lietuvos gyventojų mobilumo poreikius ir keliavimo ypatumus, viešojo transporto naudojimą ir pasitenkinimą šiomis paslaugomis. Tyrime iš viso dalyvavo 3186 respondentai. Vertinant respondentų atliekamų kelionių poreikį, o ypač kokiais būdais jie keliauja, nustatyta, kad populiariausia transporto rūšis yra nuosavas (šeimos) automobilis – 2127 respondentai. Taip pat kiti populiarūs keliavimo būdai – pėsčiomis (1785 respondentai), autobusais ir troleibusais (1301 respondentas) bei kelionės kartu su draugais, bendradarbiais ar giminaičiais (653 respondentai). Analizuojant, keliavimo būdus, buvo analizuojamos ir paslaugos, kuriomis vartotojai dažniausiai naudojasi ir kurias laiko svarbiausiomis. Nustatyta, kad dažniausiai yra mokama už komunalines paslaugas, naudojamos kurjerio paslaugomis bei lankomasi kirpykloj, grožio salone ar SPA, o svarbiausiomis laikomos šeimos gydytojų konsultacijos, komunalinės paslaugos bei visuomenės saugumo užtikrinimo paslaugos. Mažiausiai svarbiomis laikomos pramogos ir sporto renginiai bei įvairios buitinės paslaugos ar specialistų konsultacijos.

Analizuojant ES ir nacionalinius teisės aktus, nustatyta, kad vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų ir direktyvų nuostatomis yra parengti ir patvirtinti nacionaliniai dokumentai, susiję su viešojo transporto organizavimu. Daugiau nei 10 teisės aktų reglamentuoja skirtingas funkcijas ir atsakomybes bei nustato su viešojo transporto organizavimu susijusiu procesus, tačiau toks didelis teisinių dokumentų naudojimas nėra efektyvus. Procesai, susiję su vietinio (miesto ir priemiesčio) reguliaraus susisiekimo maršrutų organizavimu, yra apibrėžti skirtinguose teisiniuose dokumentuose, o tai apsunkina tiek savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų, organizuojančių viešąjį transportą, tiek LR susisiekimo ministerijos ir Vyriausybės specialistus, peržiūrinčius ir keičiančius teisinius dokumentus.

Lietuvoje už nacionalinę transporto politiką yra atsakinga Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Ji formuoja valstybės transporto politiką, organizuoja, kontroliuoja ir koordinuoja jos įgyvendinimą. Lietuvoje viešasis transportas organizuojamas decentralizuotai. Už vietinį susisiekimą yra atsakingos savivaldybės, jos nustato vietinio viešojo transporto veiklos strategiją, planuoja ir organizuoja keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais, išduoda leidimus vežti keleivius vietinio susisiekimo maršrutais. Už tolimąjį ir tarptautinį susisiekimą yra atsakinga Lietuvos transporto saugos administracija. Ji išduoda leidimus vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais bei nustato, keičia ir panaikina tolimojo ir tarptautinio reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutus. Viešojo transporto organizavime daugiausia dalyvauja savivaldybės ar jų įgaliotos įstaigos, kaip už viešojo transporto organizavimą atsakingos institucijos. Procesuose taip pat dalyvauja įmonės ir Lietuvos transporto saugos administracija, su kuria savivaldybės tam tikrais atvejais turi suderinti naujų maršrutų projektus.

Atlikus viešojo transporto organizavimo procesų analizę, buvo identifikuotos rekomendacijos, kurios padėtų optimizuoti esamus procesus ir sumažinti laiko sąnaudas. Siūloma keisti derinimo tarp kompetentingų institucijų tvarką, sukurti vieningą viešojo transporto organizavimo sistemą, panaikinti neelektroninių leidimų išdavimą, standartizuoti ataskaitų rengimo formą, ją pritaikant patogesniai nagrinėjimui ir analizei, atsisakyti privalomo raštiško įmonių informavimo bei įdiegti automatizuotą finansinių ataskaitų tikrinimo sistemą.

Estijoje viešojo transporto organizavimo funkcijos priklauso savivaldybėms, tačiau jos turi galimybę bendradarbiauti tarpusavyje, steigti ir perduoti organizavimo funkcijas regioniniams viešojo transporto centrams, taip dalinai centralizuojant viešojo transporto organizavimą regione. Viešojo transporto organizavimas per regioninius viešojo transporto centrus yra dažniausiai naudojama praktika Estijoje, kurią vykdo didžioji dalis savivaldybių. Austrijoje regioninio viešojo transporto organizavimo funkcijos, dėl

federalinio šalies suskirstymo, priklauso regioninėms vyriausybėms. Regioninės vyriausybės viešąjį transportą organizuoja viešojo transporto asociacijų pagrindu. Austrijoje yra išskiriamas ir vietinis susisiekimas, už kurį yra atsakingos savivaldybių institucijos, tačiau Austrijoje, dėl pragmatinių sumetimų, šios funkcijos yra perduodamos viešojo transporto asociacijoms. Vienintelės išimtys – didžiųjų miestų savivaldybės, kurios, per savivaldybės valdomas transporto įmones, pačios rūpinasi miesto susisiekimu, tačiau vis tiek yra integruotos į regioninių asociacijų tinklus. Švedijoje regioninio viešojo transporto funkcijos priklauso regioninėms taryboms, o vietinio – savivaldybėms. Regioninės tarybos ir savivaldybės bendradarbiauja skirtingais formatais ir veikia per regionines viešojo transporto agentūras, kurios organizuoja viešąjį transportą tiek vietiniu, tiek regioniniu mastu. Švedijoje egzistuoja 2 išimtys – Stokholmas ir Gotlandas, kadangi Stokholme viešojo transporto agentūra priklauso tik regioninei tarybai, o Gotlande – tik savivaldybei.

Atlikus Estijos, Austrijos ir Švedijos administracinio suskirstymo pagal viešąjį transportą egzistuojančias institucijas, matomos dvi tendencijos: 1) viešasis transportas efektyviausiai organizuojamas regioninių institucijų pagrindu; 2) yra atskiriami regioninio ir vietinio transporto poreikiai. Visose trijose analizuotose užsienio valstybėse skiriasi viešojo transporto organizavimo centralizacijos lygis ir skirtingus procesus atliekančios kompetentingos institucijos, tačiau visos yra orientuotos perleisti organizavimo funkcijas stambesniems veikėjams.

Siekiant teikti į kliento poreikius orientuotas paslaugas, esami procesai optimizuojami, todėl prieš konkursų skelbimą būtų vykdomos konsultacijos su viešojo transporto organizavimo bei keleivių vežimo įmonėmis. Nors nuostolių kompensavimo procesas nėra pakitęs, tačiau tam tikros veiklos būtų atliekamos efektyviau, pavyzdžiui, ataskaitų tikrinimas pasitelkiant informacinių technologijų sprendinius, o negautų pajamų atlyginimo procese sumažinus rengiamų oficialių pranešimų kiekį ir ataskaitų tikrinimui pasitelkiant informacinių technologijų sprendinius, įmonėms pinigai būtų išmokami anksčiau.

Ataskaitoje yra analizuojamos 2 viešojo transporto organizavimo alternatyvos. Viena iš jų – regioninės agentūros. Remiamasi Švedijos patirtimi – regioninės agentūros apima keletą savivaldybių ir organizuojančios viešąjį transportą derinant savivaldybių poreikius ir efektyvumą. Šioje alternatyvoje viešasis transportas būtų finansuojamas iš savivaldybių biudžetų, tačiau finansai bus perskirstomi agentūrų. Finansavimo dydis būtų priklausomas nuo gyventojų skaičiaus savivaldybėje. Viešojo transporto organizavimo procesas regioninių agentūrų modelyje būtų vykdomas remiantis surenkamais kiekybiniais ir kokybiniais duomenimis. Prieš pradėdant teikti keleivių vežimo paslaugas, transporto priemonėse būtų sumontuojami ir į bendrą informacinę sistemą integruojami išmanūs jutikliai, o įmonės patirtų nuostolių kompensavimas ir negautų pajamų atlyginimas yra dalinai automatizuotas, atsisakant neefektyvių procedūrų.

Kita alternatyva – Regioniniai centrai. Siūloma savivaldybių viešojo transporto organizavimą pertvarkyti suteikiant galimybę ir paskatas savivaldybėms organizuoti ir steigti regioninius viešojo transporto centrus. Alternatyva yra paremta Estijoje egzistuojančiu modeliu. Savivaldybės, vedamos sistemos teikiamų paskatų, organizuojasi ir bendrai steigia regioninius viešojo transporto centrus, kuriems perduoda su viešuoju susisiekimu susijusias paslaugas. Siekiant įgyvendinti šią alternatyvą, reikalinga skatinamoji finansavimo sistema – savivaldybėms susiorganizavus ir įsteigus regioninį viešojo transportą centrą, 50 proc. subsidijų būtų skiriama iš valstybės biudžeto. Papildomos lėšos yra kaip paskata jungtis ir koordinuoti viešąjį susisiekimą. Likusi subsidijos dalis būtų skiriama iš savivaldybių biudžetų pagal savivaldybių gyventojų skaičių. Prieš konkursų skelbimą vykdomos gyventojų apklausos, nuostolių kompensavimas regioniniams centrams būtų finansuojamas iš savivaldybių ir valstybės biudžetų, o ataskaitų tikrinimas vykdomas pasitelkiant IT sprendinius, o negautų pajamų atlyginimo procese sumažinus rengiamų oficialių pranešimų kiekį ir įdiegus automatinę ataskaitų tikrinimo sistemą, užduočių atlikimo laikas sutrumpėtų.

Santrauka anglų kalba

Public transport is one of the most important, and, at the same time, most discussed topic by society and politicians. In search of solutions to ensure a high standard of living not only in the country's major cities, but also in cities and towns in other regions, a consumer survey was conducted. The aim of this study is to find out the mobility needs of the Lithuanian population and the peculiarities of travel, the use of public transport and satisfaction with these services. Totally 3186 respondents participated in the study. After assessing the need for trips performed by the respondents, and especially the ways in which they travel, it was found that the most popular mode of transport is owned (family) car - 2127 respondents. Other popular ways of traveling are also by foot (1785 respondents), buses and trolleybuses (1301 respondents) and traveling with friends, co-workers or relatives (653 respondents). In the analysis of travel patterns, the services that consumers use most often and that they consider to be the most important, were also analyzed. It has been established that respondents the most commonly pay for utilities, use of courier services and visit a hairdresser, beauty salon or spa, and the most important for the respondents are family doctor consultations, utilities and public safety services. The least important are entertainment and sporting events, as well as various household services or specialist consultations.

An analysis of EU and national legislation has shown that national documents relating to the organization of public transport have been prepared and approved in accordance with the provisions of regulations and directives of the European Parliament and of the Council. More than 10 legal acts regulate different functions and responsibilities and establish processes related to the organization of public transport, but on the other hand, such wide use of legal documents is not effective. The processes related to the organization of local (urban and suburban) regular transport routes are defined in different legal documents, which makes it more complicated to perform their tasks for both, the specialists of municipalities and their authorized institutions organizing public transport, as well as the Ministry of Transport and Government reviewing and amending legal documents.

In Lithuania, the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania is responsible for the national transport policy. It formulates the state transport policy, organizes, controls and coordinates its implementation. In Lithuania, public transport is organized in a decentralized manner. Municipalities are responsible for local transport, they determine the strategy of local public transport activities, plan and organize the transportation of passengers on local transport routes, issue permits for the transport of passengers on local transport routes. The Lithuanian Transport Safety Administration is responsible for long-distance and international communications. It issues authorizations for the carriage of passengers on long-distance regular services and establishes, modifies and cancels long-distance and international regular bus services. Municipalities or their authorized institutions, as institutions responsible for the organization of public transport, are mainly involved in the organization of public transport in the area. The companies and the Lithuanian Transport Safety Administration are also involved in the processes, with which municipalities have to coordinate new route projects in certain cases.

The analysis of public transport organization processes identified recommendations that would help optimize existing processes and reduce time costs. It is proposed to change the procedure for coordination between competent authorities, create a unified system of public transport organization, abolish the issuance of non-electronic permits, standardize the reporting format for more convenient analysis and analysis, abolish mandatory written notification of companies and introduce an automated financial statement verification system.

In Estonia, the functions of organizing public transport belong to the municipalities, but they have the possibility to co-operate with each other, to establish and transfer organizational functions to regional public transport centers, thus partially centralizing the organization of public transport in the region. The

organization of public transport through regional public transport centers is the most commonly used practice in Estonia, carried out by most municipalities. In Austria, the functions of the regional organization of public transport, due to the federal division of the country, belong to the regional governments. Regional governments organize public transport on the basis of public transport associations. In Austria, local transport is also singled out, under the responsibility of municipal authorities, but in Austria, for pragmatic reasons, these functions are delegated to public transport associations. The only exceptions are the municipalities of large cities, which, through the transport companies managed by the municipality, take care of the urban transport themselves, but are still integrated into the networks of regional associations. In Sweden, regional public transport functions are vested in regional councils and local ones in municipalities. Regional councils and municipalities co-operate in different formats and operate through regional public transport agencies that organize public transport at both local and regional levels. In Sweden, there are 2 exceptions: Stockholm and Gotland, as in Stockholm the public transport agency belongs only to the regional council and in Gotland only to the municipality.

The administrative division of Estonia, Austria and Sweden into existing institutions according to public transport shows two tendencies: 1) public transport is most efficiently organized on the basis of regional institutions; 2) regional and local transport needs are separated. In all three foreign countries analyzed, the level of centralization of public transport organization and the competent authorities performing different processes differ, but they all are oriented towards delegating organizational functions to larger actors.

In order to provide customer-oriented services, the existing processes are being optimized, therefore public transport and passenger transport companies would be consulted before the tenders are announced. Although the indemnification process has not changed, certain activities could be made more efficient, such as inspection of reports with IT solutions, and reducing the number of formal notices in the loss process and inspection of reports using modern IT solutions would lead to earlier disbursements.

The report analyzes 2 alternatives for organizing public transport. One of them is regional agencies. Based on the Swedish experience, regional agencies cover several municipalities and organize public transport by combining the needs and efficiency of municipalities. In this alternative, public transport would be financed from municipal budgets, but the finances would be redistributed by agencies. The amount of funding would depend on the population of the municipality. The process of organizing public transport in the model of regional agencies would be based on the collected quantitative and qualitative data. Prior to the start of passenger services, vehicles would be fitted with intelligent sensors and integrated into a common information system, and compensation for losses incurred by companies and compensation for lost revenue would be partially automated, eliminating inefficient procedures.

Another alternative is Regional Centers. The reorganization of the organization of municipal public transport is proposed, and an opportunity is provided to encourage the municipality to organize and establish a regional public transport center. The alternative exists in Estonia. Municipalities organise and jointly establish a regional public transport center, with all public transport services. If necessary, this alternative incentive financing system - after the municipality has organized and established a regional public transport center, 50 percent. subsidies would come from the state budget. Additional funding is available as an incentive to connect and coordinate public transport. The remaining part of the subsidy will be allocated from the municipal budgets according to the population of the municipalities.

1 Lietuvos gyventojų poreikių statistinis tyrimas

Siekiant išsiaiškinti Lietuvos gyventojų mobilumo poreikius ir keliavimo ypatumus, viešojo transporto naudojimą ir pasitenkinimą šiomis paslaugomis, atliekamas Lietuvos gyventojų tyrimas. Papildomai siekiama įvertinti prieinamas viešąsias ir verslo paslaugas, gyventojų ekonominius ir socialinius poreikius, jų pasitenkinimą įvairiais gyvenimo kokybės aspektais.

Tyrimo metu visa Lietuvos teritorija suskirstyta į nesikertančias dalis – sluoksnius ir naudojama sluoksninė imtis su paprastąja atsitiktine imtimi sluoksniuose. Sluoksnių skirstymas paremtas teritorijos periferiškumo ir teritorijos pasiekiamumo viešuoju transportu aspektais (žr. toliau esančią lentelę).

1 lentelė. Tyrimo sluoksnių struktūra

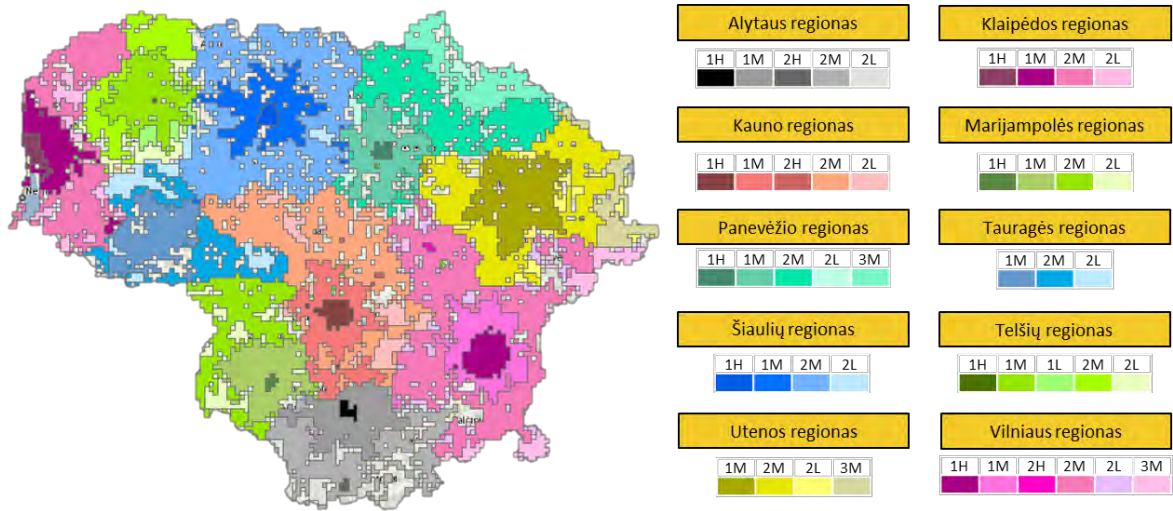
	Artimoji kelionės zona (Centrinė)	Vidurinė kelionės zona (Vidurinė)	Tolimoji kelionės zona (Periferinė)
Aukštas	1H Vyrauja „HH“ (aukšta-aukšta) klasteriai ir viešojo transporto „karštosios“ teritorijos (angl. hot spots)	2H Nėra (nedaug) statistiškai patikimų išskirčių, vyrauja „karštosios“ teritorijos (angl. hot spots)	3H Vyrauja „LH“ (žema-aukšta) išskirtys ir „karštosios“ teritorijos (angl. hot spots)
Vidutinis	1M Nėra (nedaug) statistiškai patikimų klasterių ir išskirčių, nuo apskrities centro iki 30 min. kelionės automobiliu atstumas	2M Nėra (nedaug) statistiškai patikimų klasterių ir išskirčių, nuo apskrities centro 30-60 min. kelionės automobiliu atstumas	3M Nėra (nedaug) statistiškai patikimų klasterių ir išskirčių (nuo apskrities centro daugiau kaip 60 min. kelionės automobiliu atstumas)
Žemas	1L Vyrauja „HL“ (aukšta-žema) išskirtys ir viešojo transporto „šaltosios“ teritorijos (angl. cold spots)	2L Nėra (nedaug) statistiškai patikimų išskirčių, vyrauja „šaltosios“ teritorijos (angl. cold spots)	3L Vyrauja „LL“ (žema-žema) išskirtys ir viešojo transporto „šaltosios“ teritorijos (angl. cold spots)

Šaltinis: Vidaus reikalų ministerijos informacija

Atsižvelgus į viešojo transporto kelionių ir Vidaus reikalų ministerijos teritorijos suskirstymo duomenis bei gyventojų skaičiaus pasiskirstymą geografiniu požiūriu, tyrime analizuojami 4 iš 9 teritorijos suskirstymo sluoksniai – (1H); (1M / 1L); (2H); (2M / 2L / 3M) (žr. toliau esantį paveikslą).

Lietuvos gyventojų mobilumo tyrimas 2020 m.

Tyrimo duomenų reprezentatyvumas užtikrinamas apskričių, amžiaus ir lyties kvotoms. Taikomos 0,95 lygmens pasikliautino intervalo ir 5 proc. variacijos koeficiento sąlygos. Užtikrinant visų minimų kvotų reprezentatyvumą, surinktiems duomenims taikomi svoriai. Surinkti duomenys pateikiami 10 apskričių pagrindu.



1 paveikslas. Sluoksnių pasiskirstymas pagal apskritis
Šaltinis: Vidaus reikalų ministerijos informacija

Lietuvos gyventojai klausiami pagal patvirtintą klausimyną (žr. 1 priedą). Apklausoje iš viso dalyvavo 3 186 respondentai. Respondentų pasiskirstymas per 10 apskričių pateiktas toliau esančioje lentelėje.

2 lentelė. Respondentų pasiskirstymas per apskritis

Apskritis	Respondentų skaičius	Apskritis	Respondentų skaičius
Alytaus	240	Šiaulių	274
Kauno	674	Tauragės	96
Klaipėdos	303	Telšių	141
Marijampolės	156	Utenos	148
Panevėžio	210	Vilniaus	944

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Analizuojant respondentų pasiskirstymą pagal teritorijos pasiekiamumo viešuoju transporto lygį, nustatyta, kad aukštam pasiekiamumo lygiui priskiriami 2160 respondentų, vidutiniam – 919 respondentų, o žemam – 54 respondentai. Vertinant respondentų pasiskirstymą pagal teritorijos periferiškumą, nustatyta, kad artimai kelionės zoni priskiriami 2252 respondentai, vidurinei – 919 respondentų, o tolimai – 15 respondentų.

Apklausoje dalyvavo 1263 (39,6 proc.) vyrų ir 1923 (60,4 proc.) moterų. Asmenys, jaunesni nei 16 metų atliekamame tyrime nedalyvavo. Daugiausiai apklausoje dalyvavusių respondentų pateko į 50-59 amžiaus kategoriją (653 respondentai arba 20,5 proc.). Didesnioji dalis respondentų priklauso ir 40-49 amžiaus kategorijai (601 respondentas arba 18,9 proc.), 30-39 amžiaus kategorijai (592 arba 18,6 proc.) bei 60-69 amžiaus kategorijai (516 arba 16,2 proc.). Mažiausiai apklausoje dalyvavo asmenų, patenkančių į 16-20 amžiaus kategoriją (139 respondentai arba 4,4 proc.) ir į 70 ir daugiau amžiaus kategoriją (232 respondentai arba 7,3 proc.).

Tyrimo dalyvavę respondentai turi įgiję skirtingą išsilavinimą. Pradinį, pagrindinį, vidurinį ir profesinį išsilavinimą turi 923 respondentai (28,97 proc.), daugiausiai iš jų – profesinį išsilavinimą (kartu su pagrindiniu arba viduriniu) turintys 481 respondentai. Didžioji dalis respondentų (1541 arba 48,37 proc.) yra baigę kolegiją, kitą aukštąją mokyklą ar bakalauro studijas universitete, iš kurių bakalauro studijas baigė 811 respondentai arba 25,5 proc., o kolegiją – 730 respondentų arba 22,9 proc. Analizuojant magistro ir doktorantūros studijas, nustatyta, kad 690 respondentų arba 21,7 proc. yra baigę magistrantūros ar jai prilyginamas studijas, o 28 respondentai (0,9 proc.) – doktorantūros ar aspirantūros studijas. 4 respondentai arba 0,1 proc. nėra baigę pradinės mokyklos, o 5 respondentai arba 0,2 proc. – įgiję profesiją, tačiau pagrindinio arba vidurinio išsilavinimo neturi.

Vertinant respondentus pagal jų užimtumo statusą, nustatyta, kad 2323 respondentai (72,9 proc.) yra užimti – samdomi darbuotojai, darbdaviai, dirbantys savarankiškai ir kt. 826 respondentai nėra užimti – yra senatvės pensininkai, namų šeimininkai (-ės) ir kt., o 37 respondentai save priskyrė kitai grupei. Analizuojant respondentų pasiskirstymą skirtingomis ekonominio aktyvumo kategorijomis, pastebėta, kad didžioji dalis respondentų (1886 respondentai arba 59,2 proc.) yra samdomi darbuotojai (dirba pagal darbo sutartį, yra valstybės tarnautojai ir kt.), senatvės pensininkai (385 respondentai arba 12,1 proc.) ir užimti savarankiškai (dirba pagal autorines teises, verslo liudijimą, individualios veiklos pažymėjimą ir kt.) – 220 respondentų arba 6,9 proc. Mažiausia respondentų dalis yra atliekantys privalomą karo tarnybą (3 respondentai arba 0,1 proc.), asmenys padedantys šeimos nariams ar giminaičiams ūkyje ar versle (27 respondentai arba 0,8 proc.) ir namų šeimininkai (-ės) – 37 respondentai arba 1,2 proc.

2072 arba 65 proc. apklausoje dalyvavę respondentai turėjo nuosavą automobilį, 270 arba 8,48 proc. respondentų automobilio neturi, nes negali sau to leisti, o likę 844 respondentai (26,49 proc.) automobilio neturi dėl kitų priežasčių, pavyzdžiui, jo nereikia, turi motociklą ar motorolerį arba automobilį turi kitas kartu gyvenantis asmuo. Analizuojant viešojo transporto naudojimo lygį, nustatyta, kad 20,5 proc. kelionių buvo atliktos naudojantis viešuoju transportu – autobusu, troleibusu, traukiniu ar keltu. Likusi dalis kelionių buvo atliktos naudojantis dviračiu, paspirtuku, nuosavu automobiliu ir kitomis transporto rūšimis.

Analizuojant respondentų šeimos sudėtį, nustatyta, kad 617 respondentų (19,4 proc.) gyvena vieni, likusi dalis (80,6 proc.) – namų ūkį sudaro 2 ir daugiau asmenų. Didžiosios dalies respondentų (1036 arba 32,5 proc.) namų ūkį sudaro 2 asmenys, ir 675 respondentų arba 21,2 proc. – 3 asmenys. 12 respondentų (0,4 proc.) nurodė, kad namų ūkį sudaro 7 ar 8 asmenys (po 6 respondentus į kiekvieną kategoriją), o 4 respondentų (0,1 proc.) namų ūkį sudaro 10 asmenų.

785 respondentai nurodė, kad augina vaiką (-us) iki 16 metų, už kurių priežiūrą yra atsakingi arba pareigas dalinasi su kitais šeimos nariais. 270 respondentų nurodė, kad kartu gyvena suaugusių asmenų, kurie be priežiūros negalėtų savimi pasirūpinti (dėl sveikatos būklės, negalios ar kitų priežasčių).

Siekiant išsiaiškinti, kokiomis viešosiomis ir privačiomis paslaugomis naudojasi Lietuvos gyventojai, buvo prašoma įvertinti, kokios paslaugos buvo naudojamos dažniausiai paskutinį mėnesį (žr. toliau esančią lentelę).

3 lentelė. Viešųjų ir privačių paslaugų naudojimas

Dažniausiai gaunamos paslaugos		Rečiausiai gaunamos paslaugos	
Mokėjote už komunalines paslaugas (už dujas, vandenį, elektrą ir kt.)	2078	Gavote konsultaciją arba pagalbą (socialines paslaugas) iš socialinio darbuotojo, nevyriausybinių organizacijų (Carito, Maisto banko ir pan.)	51
Siuntėte arba atsiėmėte siuntinį, laišką, naudojotės kurjerio paslaugomis, paštomatu	1687	Kreipėtės į teismą ar dalyvavote byloje	56
Lankėtės kirpykloje, grožio salone, SPA centre	1664	Naudojotės perkraustymo, daiktų pervežimo paslauga, siuntėte arba gavote krovinį	110
Lankėtės kavinėje, restorane	1574	Gydėtės ligoninėje	130
Susirgę lankėtės pas šeimos gydytoją, poliklinikoje, ambulatorijoje	1051	Naudojotės teisininko, architekto, buhalterio, vertėjo, viešųjų ryšių specialisto, vadybos konsultanto ar kito savo srities specialisto konsultacijomis ar paslaugomis	135

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pastebima, kad dažniausiai yra mokama už komunalines paslaugas, naudojamos kurjerio paslaugomis bei lankomasi kirpykloje, grožio salone ar SPA. Papildomai buvo vertintos ir paslaugos, kurios būtų svarbiausios gyventojams. Buvo prašoma nurodyti iki 5 tokių paslaugų (žr. toliau esančią lentelę).

4 lentelė. Gyventojų svarbiausiomis laikomos paslaugos

Svarbiausiomis laikomos paslaugos		Mažiausiai svarbiomis laikomos paslaugos	
Šeimos gydytojų, kitų poliklinikose, ambulatorijose dirbančių specialistų konsultacijos	2062	Atrakcionai, pramogos, sporto renginiai ir panašūs laisvalaikio užsiėmimai	26
Komunalinės paslaugos (šildymas, vandens, elektros, dujų tiekimas, šiukšlių išvežimas)	2025	Įvairios buitinės paslaugos (raktų gamyba, fotografija, dokumentų kopijavimas, drabužių valymas ir pan.)	34
Visuomenės saugumo užtikrinimas (policija, ugniagesiai, greitoji medicinos pagalba)	1678	Įvairios specialistų konsultacijos (teisininkai, architektai, buhalteriai ir pan.)	46
Aplinkos tvarkymas ir priežiūra (gatvių remontas, apšvietimas, valymas, parkų, žaidimų aikštelių priežiūra)	1352	Muziejų, istorinių objektų, botanikos, zoologijos sodų lankymas, ekskursijos	52
Gydymas ligoninėse	1034	Krovinių, prekių vežimas, logistika	71

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pastebima, kad svarbiausiomis laikomos šeimos gydytojų konsultacijos, komunalinės paslaugos bei visuomenės saugumo užtikrinimo paslaugos. Mažiausiai svarbiomis laikomos pramogos ir sporto renginiai bei įvairios buitinės paslaugos ar specialistų konsultacijos.

Tyrime dėmesys buvo skiriamas ir keliavimo trukmei. Iš 735 respondentų, turinčių vaikų iki 16 metų, 465 respondentų (63,3 proc.) vaikai atstumą, ilgesnį kaip 15 minučių, įveikė vykdami automobiliu (kartu su respondentu). 92 respondentai (12,5 proc.) nurodė, kad vaiką (-us) pavežė vyras (žmona), partneris (-ė) ir kt. 2 respondentai (0,3 proc.) nurodė, kad vaiką (-us) pavežė privatus pavežėjas ar taksis, o 4 respondentai (0,5 proc.) nurodė, kad vaiką (-us) pavežė „geltonasis autobusiukas“.

Iš 205 respondentų, prižiūrinčių kitus suaugusius asmenis, 114 respondentų (55,6 proc.) suaugę asmenys atstumą, ilgesnį kaip 15 minučių, įveikė vykdami automobiliu (kartu su respondentu). 25 respondentai (12,2 proc.) nurodė, kad prižiūrimas asmuo buvo pavežtas vyro (žmonos) ar kito asmens. 2 respondentai (1 proc.) nurodė, kad prižiūrimas asmuo daugiau kaip mėnesį niekur nekeliavo, o 4 respondentai (0,5 proc.) nurodė, kad vaiką (-us) pavežė „geltonasis autobusiukas“.

Vertinant respondentų atliekamų kelionių poreikį, o ypač kokiais būdais jie keliauja, nustatyta, kad populiariausia transporto rūšis yra nuosavas (šeimos) automobilis – 2127 respondentai. Taip pat kiti populiarūs keliavimo būdai – pėsčiomis (1785 respondentai), autobusais ir troleibusais (1301 respondentas) bei kelionės kartu su draugais, bendradarbiais ar giminaičiais (653 respondentai). Rečiausiai kelionės atliekamos „geltonaisiais autobusiukais“ (10 respondentų), valstybės remiamu transportu (socialiniu taksi, dienos centro, bendruomenės autobusiuku ir pan.) (14 respondentų) ir baidare, kanoja, valtimi (18 respondentų).

Nustatyta, kad vidutiniškai įprastą darbo dieną respondentai užtrunka iki valandos (37,3 proc.), taip pat iki pusvalandžio (22,9 proc.) (žr. toliau esančią lentelę).

5 lentelė. Keliavimo laikas įprastą darbo dieną

Trukmė	Dažnis	Procentinė dalis
Iki pusvalandžio	730	22,9
Iki valandos	1187	37,3
Iki dviejų valandų	720	22,6
Daugiau kaip dvi valandas	549	17,2

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Nustatyta, kad vidutiniškai įprastą savaitgalį ar kitą dieną respondentai užtrunka daugiau kaip dvi valandas (35,7 proc.), taip pat iki valandos (26,1 proc.) (žr. toliau esančią lentelę).

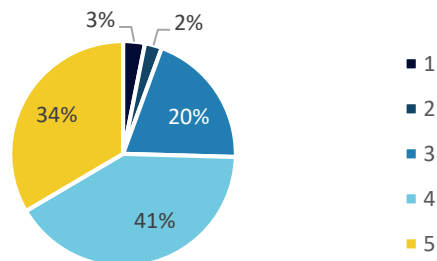
6 lentelė. Keliavimas įprastą savaitgalį, atostogų, šventinę ar poilsio dieną

Trukmė	Dažnis	Procentinė dalis
Iki pusvalandžio	416	13,1
Iki valandos	831	26,1

Trukmė	Dažnis	Procentinė dalis
Iki dviejų valandų	801	25,1
Daugiau kaip dvi valandas	1138	35,7

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

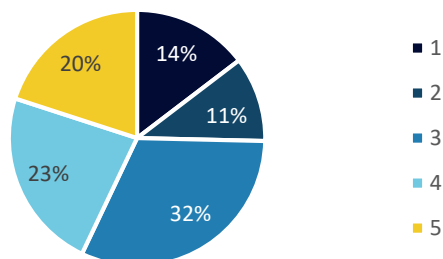
Respondentų buvo prašoma įvertinti gaunamų paslaugų kokybę. 302 respondentai (41 proc.) gaunamas vaiko (-ų) paslaugas 5 balų skalėje vertina 4 balais, t. y. yra patenkinti didžiąja dalimi gaunamų paslaugų, o 246 respondentai (33 proc.) gaunamas paslaugas vertina 5 balais, t. y. yra patenkinti visomis gaunamomis paslaugomis. 41 respondentas (5 proc.) gaunamas paslaugas vertino 1 arba 2 balais, t. y. nėra patenkinti dauguma arba visomis gaunamomis paslaugomis.



2 paveikslas. Gaunamų vaiko (-ų) paslaugų kokybės vertinimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

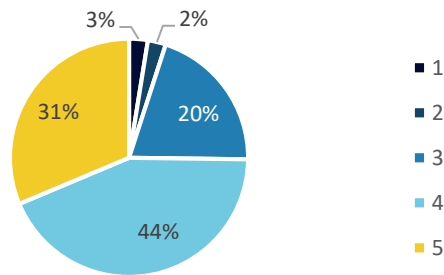
65 respondentai (31,7 proc.) gaunamas prižiūrimo asmens paslaugas 5 balų skalėje vertina 3 balais, t. y. paslaugomis vertinamos vidutiniškai, o 47 respondentai (22,9 proc.) gaunamas paslaugas vertina 4 balais, t. y. yra patenkinti didžiąja dalimi gaunamų paslaugų. Mažiausia dalis respondentų – 22 arba 10,7 proc. gaunamas paslaugas vertino 2 balais, t. y. nėra patenkinti dauguma gaunamų paslaugų.



3 paveikslas. Gaunamų prižiūrimo asmens paslaugų kokybės vertinimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

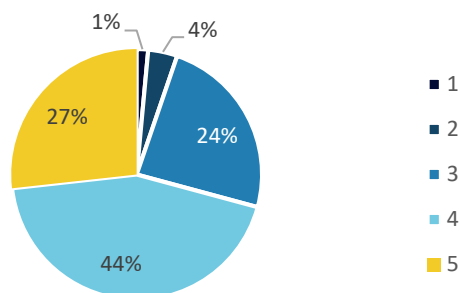
1385 respondentai (44 proc.) dažniausiai gaunamas paslaugas 5 balų skalėje vertina 4 balais, t. y. yra patenkinti didžiąja dalimi gaunamų paslaugų, o 998 respondentai (31 proc.) gaunamas paslaugas vertina 5 balais, t. y. yra patenkinti visomis gaunamomis paslaugomis. 81 respondentas (3 proc.) gaunamas paslaugas vertino 1, t. y. nėra patenkinti visomis gaunamomis paslaugomis.



4 paveikslas. Dažniausiai gaunamų paslaugų kokybės vertinimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

596 respondentai (44 proc.) viešojo transporto paslaugas 5 balų skalėje vertina 4 balais, t. y. paslaugas vertina gerai, o 362 respondentai (27 proc.) gaunamas paslaugas vertina 5 balais, t. y. paslaugas vertina puikiai. 20 respondentų (1 proc.) viešojo transporto paslaugas vertino 1, t. y. vertina labai blogai.



5 paveikslas. Viešojo transporto paslaugų kokybės vertinimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Tyrimo metu analizuojama, ar gaunant viešąsias ir privačias paslaugas, buvo susidurta su įvairiomis problemomis. Nustatyta, kad didžioji dalis respondentų (2118) su problemomis nesusidūrė. Likusi dalis apklaustųjų nurodė, kad gaunant paslaugas susidūrė su įvairiomis problemomis, o dažniausiai respondentai sugaišo daugiau laiko nei planavo (658 respondentai), darbuotojai elgėsi nemandagiai, neprofesionaliai (238 respondentai), turėjo vykti į paslaugos teikimo vietą, kai tokia paslauga galėtų būti teikiama internetu (234 respondentai).

Atsižvelgiant į pastarųjų 12 mėnesių patirtį, respondentų buvo klausama, ar yra buvę atvejų, kai buvo reikalinga tam tikra valstybės, savivaldybės, privačios įmonės ar specialisto teikiama paslauga, tačiau ji nebuvo gauta. 135 respondentai nurodė, kad įstaiga dirbo netinkamu laiku, negalėjo suderinti su darbo grafiku, 104 respondentai nesuprato kur kreiptis, kokius dokumentus pateikti, o 96 respondentai nurodė, kad darbuotojai buvo nemandagūs, nekėlė pasitikėjimo. 220 respondentų išskyrė kitas, apklausos klausimyne nepaminėtas priežastis.

Apklausoje respondentai buvo klausiami, ar susidūrė su atvejais, kai ketino keliauti viešuoju transportu, tačiau dėl tam tikrų priežasčių turėjo pakeisti savo planus arba nutraukti kelionę. 2487 respondentai tokių problemų neturėjo, tačiau 699 respondentai (21,9 proc.) atsakė, kad teko susidurti su nesklandumais. Vienos iš pagrindinių priežasčių, dėl kurių respondentai negalėjo vykti viešuoju transportu, yra nepatogūs reisų laikai (265 respondentai), ilga kelionės trukmė (195 respondentai) ir transporto priemonių vėlavimai (143 respondentai).

Likusios dalies respondentų, kurie nesinaudoja viešojo transporto paslaugomis, buvo prašoma nurodyti prašoma nurodyti priežastis, dėl kurių rinktųsi keliones viešuoju transportu. Veiksmingiausios priemonės būtų mažesnė kaina (751 respondentas), dažnesni reisai (693 respondentai), patogumas ir švara (625 respondentai) bei geresnis tvarkaraščio suderinimas su asmeniniais poreikiais (596 respondentai).

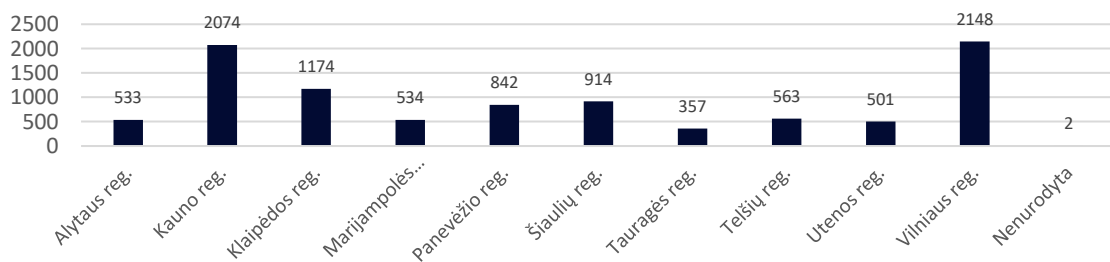
Atliekamu tyrimu buvo aiškinamasi respondentų noras ir galimybės keisti esamą situaciją. Respondentų klausiant, ar esant galimybei gauti geresnį išsilavinimą ar poreikius atitinkančias paslaugas (sveikatos, kultūros ir kt.), svarstyti keliauti ilgesnį laiką ar didesnį atstumą. 1966 respondentų (61,7 proc.) sutiktų keliauti ilgesnį laiką ar didesnį atstumą, jei juos tenkintų paslaugų kokybė. 484 respondentai (15,2 proc.) teigė, kad juos visiškai tenkina šiuo metu gaunamų paslaugų kokybė. 374 respondentai (11,7 proc.) nieko nekeistų, nes ir taip keliauja per ilgai ar per toli bei dėl kitų priežasčių.

Respondentų buvo klausama, ar gavę geriau apmokamo (geresnio) darbo pasiūlymą, svarstyti keliauti ilgesnį laiką ar didesnį atstumą. 1834 respondentai (57,6 proc.) keliautų ilgesnį laiką ar didesnį atstumą, jei tenkintų papildomas uždarbis ar darbo sąlygos. 338 respondentai (10,6 proc.) nekeistų, nes turimas darbas juos visiškai tenkina. 165 respondentai (5,1 proc.) nieko nekeistų, nes keliauja per ilgai ar per toli bei dėl kitų priežasčių.

Remiantis 2015 m. Lietuvos statistikos departamento atlikto pajamų ir gyvenimo sąlygų statistinio tyrimo duomenimis, kurio metu buvo gauta 11 015 respondentų atsakymų, vertinant asmenų materialinį nepriteklių buvo siekiama išsiaiškinti, ar:

- asmuo turi galimybę susidėvėjusius drabužius keisti naujais;
- asmuo turi skirtingiems metų sezonams tinkamas batų poras;
- asmuo turi galimybę savo poreikiams skirti pinigų sumą, dėl kurios nereikia su niekuo tartis;
- asmuo turi interneto prieigą.

Į klausimą „Ar keičiate bent dalį susidėvėjusių drabužių naujais, ne dėvėtais drabužiais?“ iš viso atsakė 9642 respondentai. Toliau esančiame paveiksle pateikiamas respondentų pasiskirstymas pagal regioną.



6 paveikslas. Respondentų pasiskirstymas pagal regionus

Šaltinis: sudaryta konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento 2015 m. pajamų ir gyvenimo sąlygų statistinio tyrimo duomenimis

Beveik du trečdaliai respondentų (65,5 proc.) nurodė, kad gali sau leisti susidėvėjusius drabužius pakeisti naujais. 23,2 proc. respondentų nurodė, kad negali sau to leisti, liksui respondentų dalis (11,3 proc.) susidėvėjusių drabužių nekeičia naujais dėl kitų priežasčių.

Į klausimą „Ar turite dvi tinkamų batų poras, t. y. vieną šaltajam, kitą – šiltajam metų laikui?“ teigiamai atsakė 99,1 proc. respondentų. Bent dviejų tinkamų batų porų sau leisti negali 0,5 proc. respondentų, dviejų porų dėl kitų priežasčių neturi 0,4 proc. respondentų.

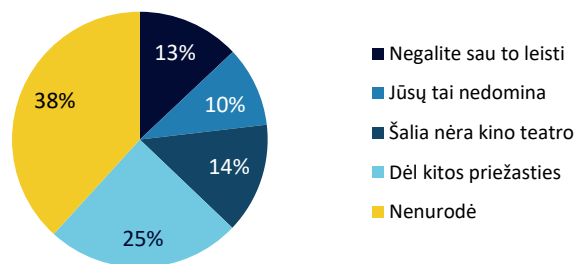
Beveik $\frac{3}{4}$ respondentų (73,0 proc.) nurodė, kad gali savo poreikiams kiekvieną savaitę išleisti nedidelę pinigų sumą, dėl kurios nereikia su niekuo tartis. 19,4 proc. nurodė, kad negali sau to leisti, 7,6 proc. respondentų pinigų savo poreikiams neleidžia dėl kitų priežasčių.

Vertinant interneto prieigos asmeninėms reikmėms turėjimą namuose, 63,6 proc. respondentų nurodė, kad prieigą turi, 6,4 proc. negali sau to leisti, prieigos dėl kitų priežasčių neturi 30 proc. respondentų.

Tame pačiame pajamų ir gyvenimo sąlygų statistiniame tyrime taip pat buvo siekiama išsiaiškinti respondentų dalyvavimą socialiniame bei kultūriniame gyvenime.

Reguliariai laisvalaikio veikloje (sportuoja, lankosi kino teatruose, koncertuose ir pan.) dalyvaujančių ir negalinčių sau to leisti dalys tolygios – atitinkamai 29,6 proc. ir 27,5 proc. Dėl kitų priežasčių laisvalaikio veikloje nedalyvauja 42,9 proc. respondentų.

Į klausimą „Ar per paskutinius 12 mėnesių Jūs lankėtės kino teatre“ teigiamai atsakė 2867 respondentai (29,7 proc.). Kino teatre lankėsi 2038 respondentai, ankstesniame klausime nurodė, kad reguliariai dalyvauja laisvalaikio veikloje, 347 respondentai nurodė, kad negali sau leisti dalyvauti laisvalaikio veikloje ir 482 respondentai nurodė, kad laisvalaikio veikloje reguliariai nedalyvauja dėl kitų priežasčių. Iš 2867 respondentų, kurie per paskutinius 12 mėnesių lankėsi kino teatre, 76,9 proc. nurodė, kad lankėsi 1-3 kartus, 23,1 proc. – daugiau kaip 3 kartus. Kad kino teatre per paskutinius 12 mėnesių nesilankė nurodė 70,3 proc. respondentų, toliau esančiame paveiksle pateikiamos to priežastys.



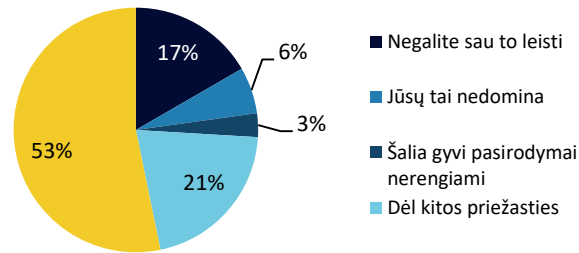
7 paveikslas. Respondentų nurodytos nesilankymo kino teatruose priežastys

Šaltinis: sudaryta konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento 2015 m. pajamų ir gyvenimo sąlygų statistinio tyrimo duomenimis

Kaip matyti iš aukščiau pateikto paveikslo, 63 proc. į klausimą neatsakė, likusių respondentų nesilankymo kino teatruose pasiskirstė tolygiai – 13 proc. negali sau to leisti, 10 proc. respondentų lankymasis kino teatruose nedomina, 14 proc. nesilanko, nes šalia nėra įstaigų, teikiančių tokią paslaugą.

Į klausimą „Ar per paskutinius 12 mėnesių Jūs lankėtės gyvuose pasirodymuose (spektakliuose, koncertuose, kūrybos vakaruose ir pan.), neįskaitant sporto pasirodymų?“ teigiamai atsakė 53,7 proc. respondentų, neigiamai – 46,3 proc. Iš 5175 respondentų, besilankusių gyvuose pasirodymuose, išskyrus sporto pasirodymus, 78,4 proc. respondentų lankėsi 1-3 kartus, 21,6 proc. – daugiau kaip 3 kartus. Toliau esančiame paveiksle pateikiamos priežastys, kodėl respondentai per paskutinius 12 mėnesių nesilankė gyvuose pasirodymuose (spektakliuose, koncertuose, kūrybos vakaruose ir pan.), neįskaitant sporto pasirodymų.

74 proc. respondentų nenurodė tikslių nesilankymo priežasčių, iš nurodžiusių kaip pagrindinę priežastį nurodė, kad negali sau leisti lankytis gyvuose pasirodymuose (spektakliuose, koncertuose, kūrybos vakaruose ir pan.), neįskaitant sporto pasirodymų.



8 paveikslas. Respondentų nurodytos nesilankymo gyvuose pasirodymuose (spektakliuose, koncertuose, kūrybos vakaruose ir pan.), neįskaitant sporto pasirodymų, priežasčių

Šaltinis: sudaryta konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento 2015 m. pajamų ir gyvenimo sąlygų statistinio tyrimo duomenimis

Tik 27,2 proc. respondentų nurodė, kad per paskutinius 12 mėnesių lankė kultūros objektus (galerijas, muziejus, istorines ir archeologines vietas ar pan.). Kultūros objektus 1-3 kartus aplankė 2244 respondentai, daugiau nei 3 kartus – 378 respondentai. Beveik pusė respondentų nenurodė, dėl kokių priežasčių nelanko kultūros objektų, 22,1 proc. nurodė, kad negali sau to leisti, 19,6 proc. respondentų kultūros objektų lankymas nedomina.

Į klausimą „Ar per paskutinius 12 mėnesių Jūs lankėtės, kaip žiūrovas, sporto rungtyne ar varžybose (stadione, sporto salėje ir pan.)?“ teigiamai atsakė tik 18,5 proc. respondentų, neigiamai – 69 proc., o į klausimą neatsakė 12,5 proc. Sporto rungtyne ar varžybose 1-3 kartus lankėsi 1581 respondentai, daugiau nei 3 kartus – 455 respondentai. Daugiau nei 40 proc. respondentų nurodė, kad sporto rungtyne ar varžybose nesilanko, nes jų tai nedomina, 38 proc. respondentų – dėl kitų priežasčių. Mažiausia dalis respondentų (6,4 proc.) sporto renginiuose nesilanko, nes šalia sporto renginiai nėra rengiami.

Į klausimą „Ar bent kartą per mėnesį susitinkate su draugais ir (ar) giminėmis pasivaišinti gėrimais ir (ar) valgiais namuose, kavinėje, restorane ir pan.“ teigiamai atsakė 6736 respondentai (61,15 proc.). 1531 respondentas to nedaro, nes negali sau to leisti, o 1375 respondentai – dėl kitų priežasčių. Su šeimos nariais (giminėmis), kurie negyvena jų namų ūkyje, 252 respondentai susitinka kasdien, 4969 – kiekvieną savaitę arba kelis kartus per mėnesį. Su giminėmis telefonu, laiškais, internetu ir kitais kanalais kasdien bendrauja 1220 respondentų, kiekvieną savaitę arba kelis kartus per mėnesį – 6396 respondentai. Su draugais, kurie negyvena jų namų ūkyje, kasdien susitinka 692 respondentai, o kiekvieną savaitę arba kelis kartus per mėnesį – 4578 respondentai. Su draugais telefonu, laiškais, internetu ar kitais kanalais kasdien bendrauja 1336 respondentai, o kiekvieną savaitę ar kelis kartus per mėnesį – 5564 respondentai.

Analizuojant respondentų užsiėmimą menine veikla, nustatyta, kad kasdien šia veikla užsiima 247 respondentai, kiekvieną savaitę – 717 respondentų, o kartą ar kelis kartus per mėnesį – 1420 respondentų. Socialiniuose tinkluose (pvz., Facebook, Twitter, My Space, LinkedIn) kasdien bendrauja 1458 respondentai, kiekvieną savaitę – 1566 respondentai, o kartą ar kelis kartus per mėnesį – 741 respondentas.

1412 apklausoje dalyvavusių asmenų nurodė, kad yra dalyvavę oficialioje savanoriškoje veikloje, organizuojamoje labdaros, religinės ar kt. organizacijos (pvz., Caritas, Maisto bankas, gyvūnų globos organizacija), o 8230 – nėra dalyvavę. Daugiau nei 50 proc. apklaustųjų atsakė, kad nedalyvauja dėl kitų priežasčių, o 25 proc. respondentų neturi tam laiko. 1499 respondentų yra dalyvavę neoficialioje savanoriškoje veikloje (pagalba asmenims, nepriklausantiems Jūsų namų ūkiui, pagalba gyvūnams, miškų tvarkymas ir pan.), o 8143 – nėra dalyvavę. Didžioji dalis respondentų (56 proc.) nurodė, kad šioje veikloje nedalyvauja dėl kitų priežasčių, o 25 proc. respondentų neturi tam laiko.

Vertinant su pilietiniu aktyvumu susijusią veiklą, nustatyta, kad 560 respondentų (5,1 proc.) dalyvavo politinės partijos ar profsąjungos veikloje, viešosiose konsultacijose, taikos proteste, įskaitant peticijos pasirašymą, demonstracijoje, laiškų politikams, žiniasklaidai rašyme. Didžioji dalis respondentų (9082 arba

82,5 proc.) nedalyvavo su pilietiniu aktyvumu susijusioje veikloje. 3917 respondentų (43,1 proc.) nedalyvavo, nes tai jų nedomino, 3662 respondentai (40,3 proc.) – dėl kitų priežasčių, o likę 16,6 proc. – neturi tam laiko.

Į klausimą „Ar turite giminaičių, draugų, kurie negyvena Jūsų namų ūkyje, ar kaimynų, į kuriuos galėtumėte kreiptis pagalbos?“ net 9306 respondentai (84,5 proc.) nurodė, kad turi galimybę, o 315 respondentų (2,9 proc.) tokios galimybės neturi. Likusi dalis respondentų atsakymų nenurodė. 9203 respondentai (83,5 proc.) turi su kuo pasikalbėti asmeninėmis temomis, o 439 respondentai (4 proc.) to padaryti neturi su kuo.

Remiantis 2018 m. Lietuvos statistikos departamento atlikto pajamų ir gyvenimo sąlygų statistinio tyrimo duomenimis, kurio metu buvo gauta 11 152 respondentų atsakymų, kuriais buvo siekiama nustatyti ar:

- asmuo yra patenkintas savo dabartiniu gyvenimu;
- asmuo yra patenkintas namų ūkio finansine padėtimi;
- asmuo yra patenkintas mėgstamai veiklai skiriamu laiku;
- asmuo yra patenkintas asmeniniais ryšiais su giminaičiais, draugais ir kitais pažįstamais.

Į klausimą „Ar esate patenkintas savo dabartiniu gyvenimu?“ iš viso atsakė 6308 respondentai. Vidutinis respondentų nurodytas atsakymas skalėje nuo 0 (visiškai nepatenkintas) iki 10 (visiškai patenkintas), yra 6,3. Pasitenkinimą savo gyvenimu aukščiausiais balais (8,9,10) vertina 2148 respondentai arba 34,1 proc. visų respondentų, o žemiausiais balais (0,1,2,3) – 762 respondentai arba 12,1 proc. visų respondentų.

Vidutinis respondentų nurodytas atsakymas į klausimą „Ar esate patenkintas namų ūkio finansine padėtimi?“, tokioje pačioje skalėje, buvo 5,14. Pasitenkinimą namų ūkio finansine padėtimi aukščiausiais balais (8,9,10) vertina 1159 respondentai arba 18,4 proc. visų respondentų, o žemiausiais balais (0,1,2,3) – 1632 respondentai arba 25,9 proc. visų respondentų.

Atsakant į klausimą „Ar esate patenkintas mėgstamai veiklai skiriamu laiku?“, vidutinis respondentų atsakymas dešimties balų skalėje siekė 6,1. Mėgstamai veiklai skiriamu laiku labai patenkinti (8,9,10) buvo 1979 respondentai (32,1 proc.), o nepatenkinti (0,1,2,3) – 993 respondentai (16,1 proc.).

Vidutinis respondentų nurodytas atsakymas į klausimą „Ar esate patenkintas asmeniniais ryšiais su giminaičiais, draugais ir kitais pažįstamais?“ buvo 7,8. Asmeniniais ryšiais labai patenkinti buvo 4096 respondentai arba 65,2 proc. visų respondentų, o nepatenkinti – 297 respondentai arba 4,7 proc. visų respondentų.

Siekiant nustatyti ryšius ir priklausomybės tarp viešojo transporto pasiekiamumo ir kitų ekonominių, socialinių, žmogiškojo kapitalo charakteristikų. Analizei naudota Konsultantų atlikta apklausa, Lietuvos statistikos departamento pajamų ir gyvenimo sąlygų 2015 m. ir 2018 m. tyrimai.

7 lentelė. Gyvenimo kokybės ekonominių veiksnių aspektu vertinimas

Viešojo transporto pasiekiamumas	Užimtumas	Nedarbas	Išsilavinimas (aukštasis ir aukštesnysis)	Pajamų lygis	Gaunamų paslaugų visuma	Gaunamų viešojo transporto paslaugų kokybė	Drabužių keitimas	Tinkamų batų turėjimas	Interneto prieiga
1H	63,2%	4,2%	76,4%	76,0%	4,0	3,9	69,4%	99,4%	68,8%
1M	55,3%	4,9%	66,3%	67,7%	4,0	3,8	66,5%	98,9%	62,8%
1L	100,0%	0,0%	71,4%	85,7%	4,3	3,0	58,1%	100,0%	51,2%
2H	53,8%	4,9%	70,6%	74,4%	4,0	3,9	68,3%	96,7%	64,2%
2M	52,8%	6,4%	57,4%	64,0%	3,9	4,1	60,6%	98,8%	57,5%
2L	51,1%	2,1%	63,8%	72,3%	3,8	3,8	63,7%	98,1%	61,1%
3M	40,0%	0,0%	40,0%	73,3%	3,9	3,2	37,7%	97,1%	44,9%

Viešojo transporto pasiekiamumas	Užimtumas	Nedarbas	Išsilavinimas (aukštasis ir aukštesnysis)	Pajamų lygis	Gaunamų paslaugų visuma	Gaunamų viešojo transporto paslaugų kokybė	Drabužių keitimas	Tinkamų batų turėjimas	Interneto prieiga
Ar egzistuoja ryšys?	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys	Nėra ryšio	Nėra ryšio	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Konsultantų apklausa ir Lietuvos statistikos departamento tyrimais

Ten, kur naudota kryžminė lentelė, Chi kvadratu kriterijus, $p=0,000<0,05$, kintamieji yra statistiškai reikšmingai priklausomi ir egzistuoja ryšys. Ten, kur naudota One-way Anova metodas, $p=0,588>0,05$, nustatyta, kad nėra statistinio reikšmingumo ir neegzistuoja ryšys.

Atlikus vertinimą, pastebėta, kad ten, kur viešojo transporto pasiekiamumas didesnis:

- didesnė ir užimtųjų gyventojų dalis tarp visų gyventojų;
- žmonių, turinčių aukštąjį ir aukštesnįjį išsilavinimą, dalis didesnė;
- didesnė žmonių, gaunančių pajamas dalis;
- drabužių keitimas dažnesnis;
- tinkamų batų turėjimas dažnesnis;
- interneto prieigos turėjimas dažnesnis.

Taip pat nustatyta, kad didesnė bedarbių dalis tarp visų žmonių ten, kur viešojo transporto pasiekiamumas mažesnis.

Apibendrinus, viešojo transporto pasiekiamumas daro poveikį užimtumui, nedarbui, išsilavinimui, pajamų lygiui ir kitiems aspektams, pavyzdžiui, drabužių keitimui ar interneto prieigai namuose. Tačiau viešasis transportas neturi įtakos gaunamų paslaugų visumai ar viešojo transporto paslaugų kokybei.

8 lentelė. Gyvenimo kokybės pasitenkinimo vertinimo aspektu vertinimas

Viešojo transporto pasiekiamumas	Pasitenkinimas gyvenimu	Pasitenkinimas finansine padėtimi	Pasitenkinimas darbu	Pasitenkinimas mėgstamai veiklai skiriamu laiku	Pasitenkinimas asmeniniais ryšiais su giminaičiais, draugais ir kitais pažįstamais
1H	6,7	5,5	7,2	6,2	8,0
1M	6,2	5,2	6,9	6,2	7,8
1L	4,4	4,2	6,3	4,7	8,3
2H	6,7	5,4	6,6	6,6	7,7
2M	5,8	4,6	6,7	5,9	7,7
2L	5,8	4,7	6,5	5,9	7,2
3M	5,1	4,2	7,0	6,1	7,6
Ar egzistuoja ryšys?	Egzistuoja skirtumai tarp skirtingų sluoksnių	Egzistuoja skirtumai tarp skirtingų sluoksnių	Egzistuoja skirtumai tarp skirtingų sluoksnių	Egzistuoja skirtumai tarp skirtingų sluoksnių	Egzistuoja skirtumai tarp skirtingų sluoksnių

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento tyrimais

Vertinimui naudotas One-way Anova metodas, $p=0,000>0,05$. Nustatyta, kad reikšmingi skirtumai ne tarp visų grupių, pavyzdžiui, pasitenkinimo gyvenimu daugiau skirtumų tarp 1H, 1L ir 1M ir kitų grupių. Galima teigti, kad skiriasi vertinimo rodikliai priklausomai nuo viešojo transporto pasiekiamumo sluoksnio. Apibendrinant, ar pasitenkinimas priklauso nuo sluoksnio nėra galimybės – galima tik nurodyti, kad vertinimai skiriasi, o kodėl ir kokie veiksniai tam daro įtaką – nėra aišku.

9 lentelė. Gyvenimo kokybės socialinio gyvenimo aspektu vertinimas

Viešojo transporto pasiekiamumas	Dalyvavimas laisvalaikio veikloje	Lankymasis kine	Kultūros objektų lankymas	Susitikimai su draugais ir giminėmis	Dalyvavimas gyvuose pasirodymuose	Dalyvavimas sporto renginiuose
1H	36,1%	38,6%	33,9%	69,5%	60,0%	22,0%
1M	24,5%	24,3%	22,7%	69,2%	63,8%	29,6%
1L	11,6%	18,6%	7,0%	74,4%	12,5%	0,0%
2H	39,2%	41,7%	44,2%	76,7%	0,0%	0,0%
2M	24,6%	21,5%	20,8%	70,2%	54,2%	24,2%
2L	19,0%	18,0%	20,9%	73,3%	37,8%	24,3%
3M	18,1%	10,1%	14,5%	67,4%	40,0%	10,0%
Ar egzistuoja ryšys?	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys	Egzistuoja ryšys

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento tyrimais

Atliekant vertinimą, naudota kryžminė lentelė, Chi kvadratu kriterijus, $p=0,000<0,05$, todėl kintamieji yra statistiškai reikšmingai priklausomi.

Nustatyta, kad ten, kur viešojo transporto pasiekiamumas didesnis, dalyvavimas laisvalaikio veikloje yra didesnis, lankymasis kine ir kultūros objektuose taip pat yra dažnesnis, dalyvavimas gyvuose pasirodymuose ir sporto renginiuose yra didesnis, o susitinkama su draugais ir giminėmis taip pat ir dažniau. Apibendrinus, viešojo transporto pasiekiamumas daro poveikį visiems analizuotiems aspektams.

2 Viešojo transporto paslaugų procesų ir teisinio reglamentavimo analizė

Šiame skyriuje atliekama Lietuvos teisinio reglamentavimo viešųjų transporto paslaugų organizavimo srityje, analizuojami Europos Sąjungos ir nacionaliniai teisės aktai, nurodomi teisės aktų privalumai ir trūkumai, numatytos galimos teisinio reglamentavimo formos ir praktinis jų įgyvendinamumas.

Skyriuje atliekamas viešojo transporto paslaugų procesų tyrimas, nustatant institucijų atsakomybių pasiskirstymą, atliekamų veiklų laiką ir finansus, taip pat pateikiant siūlymus dėl efektyvesnio jų veikimo. Taip pat modeliuojamas viešųjų transporto paslaugų sąnaudų ir naudos modelis.

2.1 Teisinio reglamentavimo analizė

Europos Sąjungos teisės aktai, turėdami tiesioginį ar netiesioginį poveikį valstybių narių teisės aktams, yra ir kiekvienos valstybės narės teisinių dokumentų pagrindas. Toliau esančioje lentelėje pateikiami dokumentai, susiję su viešojo transporto paslaugų teikimu.

10 lentelė. Europos Sąjungos teisės aktai

Dokumentas	Tikslas ir taikymo sritis
2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus ar sudarydamos sutartis keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų	dėl jų, už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas sąnaudas ir (arba) suteikia išimtinės teises.
2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, profesinė vežimo kelių transportu veikla ir tokios veiklos vykdymo nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles	Reglamentuojamas licencijų ir jų kopijų išdavimas, leidimas verstis profesine vežimo kelių transportu veikla ir tokios veiklos vykdymo nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles
2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl miesto autobusais Bendrijos teritorijoje, kuriuo verčiasi už atlygį bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo dirbantys vežėjai arba vežėjai savo sąskaita, įsisteigę valstybėje narėje tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką pagal jos įstatymus.	Reglamentuojamas tarptautinis keleivių vežimas tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais Bendrijos teritorijoje, kuriuo verčiasi už atlygį bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo dirbantys vežėjai arba vežėjai savo sąskaita, įsisteigę valstybėje narėje tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką pagal jos įstatymus.
2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių	Nustatomos vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais taisyklės dėl keleivių nediskriminavimo; keleivių teisių mirties ar kūno sužalojimo arba bagažo dingimo ar jo sugadinimo nelaimingų atsitikimų atveju; nediskriminavimo ir privalomos pagalbos neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims ir kt.
2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones	Nustatomas reikalavimas, kad perkančiosios institucijos, perkantieji subjektai, taip pat tam tikri operatoriai, pirkdami kelių transporto priemones, atsižvelgtų į transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio poveikį energetikai ir aplinkai, įskaitant suvartojamą energiją ir išmetamą CO ₂ ir kai kurių kitų teršalų kiekį, kad būtų skatinama netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinka.
2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/27/ES dėl energijos vartojimo efektyvumo	Nustatoma bendra energijos vartojimo efektyvumo skatinimo Sąjungoje priemonių sistema, siekiant užtikrinti, kad 2020 m. būtų pasiektas Sąjungos 20 % energijos vartojimo efektyvumo tikslas ir sudarytos sąlygos vėliau toliau didinti energijos vartojimo efektyvumą.
2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdomo pirkimo procedūros, atliekamos siekiant sudaryti sutartis ir vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto vykdyti projekto konkursus.	Nustatomos taisyklės, kuriomis reglamentuojamas perkančiųjų subjektų subjektų, vykdomo pirkimo procedūros, atliekamos siekiant sudaryti sutartis ir vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto vykdyti projekto konkursus.
ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų	

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis LR susisiekimo ministerijos teikiama informacija ir ES teisės aktų registru

Vadovaujantis šių Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų ir direktyvų nuostatomis yra parengti ir patvirtinti nacionaliniai dokumentai, susiję su viešojo transporto organizavimu.

Lietuvoje viešojo transporto organizavimą (poreikių nustatymą, maršruto parengimą, konkurso paskelbimą, pasiūlymų nagrinėjimą ir vertinimą bei sutarties sudarymą ir leidimų išdavimą) reglamentuoja šie teisės aktai:

- 2017 m. gegužės 2 d. Pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų, įstatymas Nr. XIII-328¹
- Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 „Dėl leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo“²
- Vežėjų išlaidų (negautų pajamų), susijusių su transporto lengvatų taikymu, kompensavimo (atlyginimo) tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 478 „Dėl Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo įgyvendinimo“³
- Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. 3-457 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“⁴
- Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. gruodžio 7 d. nutarimu Nr. 1434 „Dėl Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklių patvirtinimo“⁵
- Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“⁶
- Reikalavimai gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarusis keleivinio transporto eismas, patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. lapkričio 29 d. įsakymu Nr. 3-747 „Dėl Reikalavimų gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarusis keleivinio transporto eismas, patvirtinimo“⁷

Pirkimų įstatymas

Šio įstatymo tikslas – užtikrinti vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų atliekamų pirkimų ir projekto konkursų efektyvumą ir skaidrumą, o reglamentuojama sritis – pirkimų valdymo ir atlikimo tvarka, įskaitant pirkimo–pardavimo sutarčių vykdymą ir ginčų sprendimo tvarka bei pirkimų subjektų teisės, pareigos ir atsakomybės (žr. toliau esančią lentelę).

11 lentelė. Pirkimų įstatymo veiklas nustatantys straipsniai

Veikla	Punktas
Komisijos sudarymas	31.1 Kompetentinga įstaiga sudaro konkurso komisiją, paskiria jos pirmininką, nustato jai užduotis ir suteikia visus įgaliojimus vykdyti tas užduotis.
Pirkimų plano rengimas	38.1 Rengiamas ir patvirtinamas planuojamų atlikti einamaisiais kalendoriniais metais pirkimų planas.
Pasirengimas pirkimui	39.1 Kompetentinga įstaiga gali prašyti suteikti ir gauti nepriklausomų ekspertų, institucijų arba rinkos dalyvių konsultacijas, taip pat konsultuotis su visuomene. Arba iš anksto Centrinėje viešųjų pirkimų informacinėje sistemoje gali paskelbti pirkimų, techninių specifikacijų projektus.

¹ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/f82d89d12fcb11e79f4996496b137f39/asr>

² Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.271060/asr>

³ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.99746/asr>

⁴ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.378748/asr>

⁵ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.413841/asr>

⁶ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.396775/asr>

⁷ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.413113?jfwid=-9dzqnu3oy>

Veikla	Punktas
	41.1 Viešųjų pirkimų tarnyba išsiunčia Europos Sąjungos leidinių biurui (supaprastinto pirkimo atveju – paskelbia CVPIŠ) perkančiojo subjekto pateiktą skelbimą apie pirkimą, kuriuo kviečiama dalyvauti pirkime.
Pasiūlymų pateikimas	53.1 Perkantysis subjektas privalo nustatyti pakankamą paraiškų ir pasiūlymų pateikimo terminą, kad tiekėjai spėtų laiku ir tinkamai parengti ir pateikti paraiškas ir pasiūlymus. 53.9 Tiekėjas gali pateikti tik vieną pasiūlymą.
Susipažinimas su pasiūlymais	57.1 Pradinis susipažinimas su paraiškėmis ar pasiūlymais vyksta Komisijos posėdyje, naudojantis centrinės perkančiosios organizacijos siūlomomis elektroninėmis priemonėmis. Kitu atveju yra atplėšiami vokai su paraiškėmis ar pasiūlymais.
Pasiūlymo vertinimas	58.1 Kompetentinga įstaiga, vadovaudamasi šio įstatymo 64, 65 ir 66 straipsnių nuostatomis, nustato ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą. 64.8 Perkantysis subjektas, norėdamas priimti sprendimą dėl laimėjusio pasiūlymo, turi nedelsdamas įvertinti pateiktus dalyvių pasiūlymus ir nustatyti pasiūlymų eilę. 68.1 Perkantysis subjektas kandidatams ir dalyviams raštu praneša apie priimtą sprendimą nustatyti laimėjusį pasiūlymą.
Sutarties sudarymas	94.1 Dalyvis, kurio pasiūlymas nustatytas laimėjęs, sudaryti pirkimo sutarties ar preliminariosios sutarties kviečiamas ir jam nurodomas laikas, iki kada jis turi sudaryti pirkimo sutartį.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Pirkimų įstatymu

Vadovaujantis įstatyme nustatyta tvarka, savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos vežėjus vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutams aptarnauti parenka viešojo pirkimo būdu.

Leidimų išdavimo taisyklės

Šios taisyklės nustato leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo sąlygas, reikalavimus vežėjams, jų pareigas, teises ir atsakomybes (žr. toliau esančią lentelę).

12 lentelė. Leidimų išdavimo taisyklių veiklas nustatantys straipsniai

Veikla	Punktas
Maršruto planavimas ir organizavimas	11 Maršrutai gali būti nustatomi tik tomis gatvėmis ir keliais, kurie atitinka nustatytus reikalavimus. 12 Planuojamo arba keičiamo maršruto reisai turi būti priderinti prie esamų maršrutų reisų, kad transporto priemonių eismo intervalai atitiktų keleivių srautą.
Derinimas	13 Savivaldybės institucija arba jos įgaliota įstaiga privalo iš anksto susiderinti su savivaldybių, per kurių teritorijas numatoma maršruto trasa, institucijomis arba jų įgaliotomis įstaigomis, o kitais atvejais – ir LTSA.
Konkurso organizavimas	14 Kompetentinga įstaiga organizuoja konkursą vežėjui parinkti pagal šios įstaigos nustatytas konkurso sąlygas.
Sutarties sudarymas	19 Sudaroma visuomenės aptarnavimo sutartis.
Leidimų išdavimas	21 Kompetentinga įstaiga vežėjui išduoda leidimą (-us) vežti keleivius sutartyje nurodytu (-ais) maršrutu (-ais).

Šaltiniai: sudaryta Konsultanto, remiantis Leidimų išdavimo taisyklėmis

Šios taisyklės yra privalomos savivaldybėms bei jų įgaliotoms įstaigoms, organizuojančioms vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutus, ir LTSA, kuri organizuoja tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutus. Taisyklėmis taip pat vadovaujasi vežėjai, autobusų ekipažai bei asmenys, kontroliuojantys keleivinį kelių transportą.

Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašas

Šis tvarkos aprašas nustato vežėjų išlaidų (negautų pajamų), susijusių su transporto lengvatų, suteikiančių teisę įsigyti važiavimo bilietą su nuolaida, taikymu, kompensavimo (atlyginimo) tvarką (žr. toliau esančią lentelę).

13 lentelė. Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašo veiklas nustatantys straipsniai

Veikla	Punktas
Dokumentų pateikimas	4, 7, 8 Vežėjai, pasibaigus ataskaitiniam kalendoriniam mėnesiui, pateikia nustatytos formos ataskaitas apie parduotus su nuolaida važiavimo bilietus.
Ataskaitų vertinimas ir kompensavimas	5, 10, 11 Savivaldybės arba jų įgaliotos įstaigos ir LTSA, įvertinusios joms pateiktas ataskaitas, priima sprendimą kompensuoti (atlyginti) vežėjo išlaidas (negautas pajamas), kurias vežėjas patyrė per ataskaitinį kalendorinį mėnesį. 12 Savivaldybė ar jos įgaliota įstaiga, LTSA, nustačiusios, kad ataskaitoje pateikti ne visi duomenys, raštu praneša vežėjui apie nustatytus trūkumus ir nustato terminą šiems trūkumams pašalinti. 13 Vežėjo pagal nustatytus trūkumus patikslintą ataskaitą savivaldybė ar jos įgaliota įstaiga, LTSA pakartotinai įvertina ir, jeigu nustatoma, kad nustatyti trūkumai buvo pašalinti, priima motyvuotą sprendimą kompensuoti (atlyginti) vežėjo išlaidas (negautas pajamas).
Patikrinimų organizavimas	14 Savivaldybė arba jos įgaliota įstaiga, LTSA, turėdamos pagrįstą abejonių ataskaitoje pateiktų duomenų teisingumu, turi teisę prašyti, kad vežėjas pateiktų dokumentų, kurių pagrindu sudarytos ataskaitos, kopijas, ir (arba) savivaldybės ar LTSA nustatyta tvarka atlikti dokumentų, kurių pagrindu sudarytos ataskaitos, patikrinimą vežėjų įmonių patalpose.
Neteislingai atliktų mokėjimų taisymas	18 Vežėjas, apskaičiavęs, kad per ataskaitinį kalendorinį mėnesį jis patyrė daugiau (mažiau) išlaidų, turi kreiptis dėl permokos (nepriemokos) grąžinimo (išskaičiavimo) ar sumokėjimo. 21 Savivaldybė arba jos įgaliota įstaiga, LTSA, nustačiusios, kad per ataskaitinį kalendorinį mėnesį vežėjui kompensuota daugiau (arba mažiau), negu turėjo būti kompensuota, priima motyvuotą sprendimą dėl vežėjui permokėtos arba nesumokėtos vežėjo išlaidų kompensacijos sumos išskaičiavimo.

Šaltiniai: sudaryta Konsultanto, remiantis Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašu

Vežėjų išlaidos (negautos pajamos) dėl keleiviams taikytų važiavimo reguliaraus susisiekimo laivais ir keltais, vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais ir troleibusais kompensuojamos (atlyginamos) savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų iš savivaldybių biudžetų. Vežėjų išlaidos (negautos pajamos) dėl keleiviams taikytų važiavimo keleiviniais traukiniais, tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais lengvatų kompensuojamos (atlyginamos) LTSA iš valstybės biudžeto.

Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašas

Šis tvarkos aprašas nustato vežėjų nuostolių, patirtų vežant keleivius, kompensavimo, kompensacijų apskaičiavimo ir jų mokėjimo tvarką (žr. toliau esančią lentelę).

14 lentelė. Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašo veiklas nustatantys straipsniai

Veikla	Punktas
Nuostolių kompensavimas	6 Vežėjai, pasibaigus ataskaitiniam kalendoriniam mėnesiui, pateikia kompetentingoms įstaigoms patirtų nuostolių, susidariusių dėl keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų reguliaraus susisiekimo maršrutuose teikimo, ataskaitas. Kartu su šiomis ataskaitomis vežėjai turi pateikti kompetentingoms įstaigoms įmonės vadovo ir vyriausiojo finansininko parašais patvirtintas pažymas. 7, 10 Kompetentinga įstaiga, siekdama sudaryti sąlygas laiku atnaujinti transporto priemones (autobusus, troleibusus), gali avansu sumokėti nuostolių kompensaciją vežėjui, su kuriuo sudaryta viešųjų paslaugų teikimo sutartis.
Patikrinimų organizavimas	7 Kompetentingos įstaigos, siekdamos įsitikinti gautose iš vežėjų ataskaitose nurodytų duomenų teisingumu, gali pareikalauti iš vežėjų ir kitų papildomų ataskaitų ar dokumentų, arba patikrinti reikalingus dokumentus vežėjų įmonėse. 8 Kompetentingos įstaigos, įvertinusios vežėjų ataskaitas ir kitus papildomus dokumentus, kompensuoja vežėjų patirtus per praėjusį mėnesį nuostolius dėl keleivių vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusų ir troleibusų maršrutais.

Šaltiniai: sudaryta Konsultanto, remiantis Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašu

Savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos, siekdamos užtikrinti keleivių aptarnavimą visuomenei būtinais vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusų ir troleibusų maršrutais, išskyrus maršrutinių taksi maršrutus, kompensuoja vežėjų patirtas išlaidas. Kompensacijos skiriamos tik iš savivaldybių biudžetų tam tikslui numatytų lėšų, kompensacijos iš valstybės biudžeto nėra skiriamos.

Veiklos licencijavimo taisyklės

Šios taisyklės nustato licencijų vežti keleivius autobusais ir (ar) krovinius krovininėmis kelių transporto priemonėmis išdavimo, pratęsimo, keitimo tvarką, licencijuojamos veiklos sąlygas, vežėjo teises ir pareigas ir licencijuojamos veiklos sąlygų laikymosi priežiūrą (žr. toliau esančią lentelę).

15 lentelė. Veiklos licencijavimo taisyklių veiklas nustatantys straipsniai

Veikla	Punktas
Licencijos išdavimas	5 Vežėjas, pageidaujantis gauti licenciją, turi pateikti Lietuvos transporto saugos administracijai arba savivaldybės vykdomajai institucijai nustatytus dokumentus. 6 Vežėjas, pageidaujantis pratęsti licencijų galiojimą, licencijas išduodančiai institucijai pateikia nustatytos formos prašymą.
Licencijos sustabdymas panaikinimas	20 Licencijas išduodanti institucija, nustačiusi, kad vežėjas gali nebeatitikti nustatytų reikalavimų, raštu įspėja vežėją apie galimą licencijos galiojimo sustabdymą ar galiojimo panaikinimą. 21 Licencijas išduodanti institucija priima sprendimą sustabdyti licencijos galiojimą esant nurodytiems atvejams ir (22) sustabdyti licencijos kopijos galiojimą esant nustatytiems pagrindams. 23 Vežėjui pašalinus pažeidimus, dėl kurių buvo sustabdytas licencijos (licencijos kopijos) galiojimas, licencijas išduodanti institucija priima sprendimą panaikinti licencijos (licencijos kopijos) galiojimo sustabdymą Kelių transporto kodekso 81 straipsnio 17 dalyje nurodytais terminais, išskyrus atvejus, kai vežėjas per nustatytą terminą nepašalina nurodytų priežasčių. 24 Licencijas išduodanti institucija priima sprendimą panaikinti licencijos galiojimą esant nustatytiems pagrindams ir (25) panaikinti licencijos kopijos galiojimą esant nustatytiems pagrindams.

Šaltiniai: sudaryta Konsultanto, remiantis Veiklos licencijavimo taisyklėmis

Savivaldybių administracijos išduoda licencijas vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, o LTSA – Bendrijos licencijas vežti keleivius ir krovinius.

Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklėse apibrėžti procesai nėra tiesiogiai susiję su viešojo transporto organizavimu, tačiau būtini, siekiant vykdyti keleivių vežimo veiklą.

Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės

Šios taisyklės nustato keleivių ir bagažo vežimo keleivinėmis kelių transporto priemonėmis organizavimo ir šių vežimų vykdymo tvarką (žr. toliau esančią lentelę).

16 lentelė. Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių veiklas nustatantys straipsniai

Veikla	Straipsnis
Eismo organizavimas	10 Reguliarūs reisai organizuojami tokiais keliais ir gatvėmis, kurių būklė atitinka reikalavimus. 11 Keleiviams vežti reguliariais reisais nustatytu maršrutu išduodamas leidimas. 13 Vežėjas, vežantis keleivius reguliariais reisais vietinio (priemiestinio) ar tolimojo susisiekimo maršrutais, turi sudaryti su šių autobusų stočių savininkais (valdytojais) sutartis. 13 ¹ Savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos reguliaraus reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose gali numatyti stoteles pagal pareikalavimą. 14 Apie reguliaraus eismo nutraukimą ir pakeitimus keleiviams turi būti pranešama visose maršruto autobusų stotyse.

Šaltiniai: sudaryta Konsultanto, remiantis Keleivių ir bagažo vežimo taisyklėmis

Taisyklės yra privalomos savivaldybėms ir jų įgaliotoms įstaigoms, organizuojančioms vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutus, fiziniams ir juridiniams asmenims. Jomis vadovaujasi ir LTSA, organizuojant tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutus.

Keleivių vežimo organizavimo ir vykdymo tvarka, nustatyta keleivių ir bagažo vežimo taisyklėse, kiekvienoje savivaldybėje gali būti tvirtinama atskirai.

Reikalavimai gatvėms ir keliams

Reikalavimų gatvėms ir keliams tikslas – užtikrinti saugų keleivių vežimą reguliariojo susisiekimo autobusų, troleibusų, maršrutinių taksi maršrutais, siekti, kad gatvių ir kelių, kuriais vyksta reguliarusis susisiekimas ar

kuriais numatoma vykdyti reguliarijį susisiekimą, parametrai ir kiti veiksniai atitiktų teisės aktais nustatytus reikalavimus.

17 lentelė. Reikalavimų gatvėms ir keliams veiklas nustatantys straipsniai

Veikla	Straipsnis
Gatvių ir kelių nustatymas	<p>6 Keleivių vežimo organizatoriaus vadovo įsakymu ar potvarkiu sudaroma komisija maršruto trasa parinkti ir įvertinti, ar ji atitinka nustatytus techninius ir eismo saugumo reikalavimus.</p> <p>7 Apžiūrint maršrutą parenkamos sustojimų vietos, išmatuojami pagrindiniai kelio parametrai, nustatomas dangos tipas, pavojingų ir per gyvenvietes einančių ruožų ilgiai, tiltų ir viadukų gabaritai ir techninė būklė, įvertinama esamų eismo reguliavimo priemonių būklė, geležinkelio pervažos tipas, būklė ir kiti veiksniai, galintys turėti įtakos eismo saugumui.</p> <p>8 Komisija surašo nustatytos formos apžiūros aktą, kuriame pateikia išvadą apie maršruto tinkamumą reguliariajam keleivinio transporto eismui.</p> <p>9 Pakartotinės maršrutų trasų apžiūros atliekamos tada, kai iš esmės pasikeičia gatvių ar kelių ir juose esančių statinių parametrai ir eismo sąlygos.</p> <p>10 Jeigu gatvės ar kelio parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, komisija akte nurodo trūkumus, dėl kurių reguliarusis keleivinio transporto eismas negali būti pradėtas arba turi būti nutrauktas.</p> <p>12 Pašalinus maršruto apžiūros akte nurodytus trūkumus, komisija gatvę ar kelią apžiūri pakartotinai, vėl surašo aktą ir išvadą dėl reguliariojo keleivinio transporto eismo galimybes.</p>

Šaltiniai: sudaryta Konsultanto, remiantis Reikalavimais gatvėms ir keliams

Organizuojant naujus viešojo transporto maršrutus, būtina atsižvelgti į reikalavimus gatvėms ir keliams, kuriais turi vadovautis savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos, organizuodamos vietinio reguliaraus susisiekimo maršrutus, ir LTSA, organizuodamos tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutus.

Procesai, susiję su vietinio (miesto ir priemiesčio) reguliaraus susisiekimo maršrutų organizavimu, yra apibrėžti skirtinguose teisiniuose dokumentuose, o tai apsunkina tiek savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų, organizuojančių viešąjį transportą, tiek LR susisiekimo ministerijos ir Vyriausybės specialistus, peržiūrinčius ir keičiančius teisinius dokumentus (žr. toliau esančią lentelę).

18 lentelė. Viešojo transporto organizavimą reglamentuojančių teisės aktų apibendrinimas

Teisės aktas	Reglamentavimo objektas	Vadovaujasi	Taikoma	
Pirkimų įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Pirkimų valdymo ir atlikimo tvarka Pirkimo–pardavimo sutarčių vykdymo tvarka Ginčų sprendimo tvarka 	Savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos	Keleivinis kelių transportas (vietinis susisiekimas)	
Leidimų išdavimo taisyklės	<ul style="list-style-type: none"> Maršruto planavimas, organizavimas ir derinimas Sutarties sudarymas Leidimų išdavimas 	Savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos	Keleivinis kelių transportas	
Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašas	<ul style="list-style-type: none"> Ataskaitos pateikimas ir vertinimas Išlaidų (negautų pajamų) kompensavimas (atlyginimas) 	Savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos	Keleivinis kelių transportas	Laivai ir keleivinis geležinkelių transportas
Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašas	<ul style="list-style-type: none"> Vežėjų nuostolių apskaičiavimas ir kompensavimas 	Savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos	Keleivinis kelių transportas (vietinis susisiekimas)	
Veiklos licencijavimo taisyklės	<ul style="list-style-type: none"> Licencijos išdavimas Licencijos galiojimo sustabdymas ir panaikinimas 	Savivaldybių administracijos	Keleivinis kelių transportas	
Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės	<ul style="list-style-type: none"> Eismo organizavimo taisyklės 	Savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos	Keleivinis kelių transportas	
Reikalavimai gatvėms ir keliams	<ul style="list-style-type: none"> Gatvių ir kelių nustatymas 	Savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos	Keleivinis kelių transportas	

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Apibendrinus Lietuvos Respublikos teisės aktus, susijusius su viešojo transporto organizavimu, išskiriami šie privalumai⁸:

1. Aiškiai reglamentuota viešojo transporto organizavimo tvarka

Apibūdinimas | Viešųjų pirkimų įstatyme ir Pirkimų įstatyme reglamentuojama viešųjų pirkimų valdymo ir atlikimo tvarka; Negautų pajamų atlyginimo tvarkos apraše nustatyta išlaidų (negautų pajamų) kompensavimo (atlyginimo), o Nuostolių kompensavimo tvarkos apraše – vežėjų nuostolių apskaičiavimo ir kompensavimo tvarka; Veiklos licencijavimo taisyklėse reglamentuojama veiklos licencijos išdavimo tvarka.

Pagrindimas | Procesų, susijusių su viešojo transporto organizavimu, reglamentavimas šalies mastu užtikrina sklandžią ir efektyvią veiklą, nepriklausomai nuo savivaldybės dydžio, specialistų skaičiaus ar kompetencijos. Taip pat įmonės, aiškiai žinodamos procedūras, nesusiduria su papildomais ataskaitų pateikimo ar leidimų gavimo rūpesčiais, nors paslaugos teikiamos skirtingose savivaldybėse.

2. Procesų aprašymas mažesnę teisinę galią turinčiuose teisės aktuose

Apibūdinimas | Negautų pajamų atlyginimo tvarkos apraše nustatyta išlaidų (negautų pajamų) kompensavimo (atlyginimo), o Nuostolių kompensavimo tvarkos apraše – vežėjų nuostolių apskaičiavimo ir kompensavimo tvarka; Leidimų išdavimo taisyklėse yra apibrėžiami konkurso organizavimo atvejai, dokumento turinio ir jų pateikimo tvarka, o Veiklos licencijavimo taisyklėse – veiklos licencijos išdavimo tvarka.

Pagrindimas | Vyriausybės nutarimai ir Susisiekimo ministerijos įsakymai yra poįstatyminiai aktai, priimami įstatymų pagrindu ir turintys mažesnę teisinę galią. Šių teisės aktų atnaujinimo ir pakeitimo procedūros yra paprastesnės, t. y. užtikrina lankstesnę teisės aktų pakeitimą.

3. Vienoda kompensavimo sistema visoms VT rūšims

Apibūdinimas | Negautų pajamų atlyginimo tvarkos apraše nustatyta tvarka kompensuojamos (atlyginamos) keleivinio kelių transporto, reguliaraus susisiekimo laivų ir keltų bei keleivinio geležinkelių transporto patirtos išlaidos (negautos pajamos).

Pagrindimas | Vienodų sąlygų taikymas savivaldybėms ir jų įgaliotoms įstaigoms bei LTSA užtikrina aiškią kompensavimo sistemą ir leidžia išvengti klaidų, skiriant kompensacijas skirtingų transporto rūšių vežėjams.

Nepaisant pateiktų privalumų, analizuoti teisės aktai turi ir trūkumų, kurie lėtina viešojo transporto organizavimo procesą, kelia daug neaiškumų ir klausimų⁹:

1. Teisės aktų nesuderinamumas

Apibūdinimas | Leidimų išdavimo taisyklėse nurodyta, kad savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos, organizuodamos konkursus, vadovaujasi Vežėjų (operatorių) parinkimo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašu¹⁰. 2017 m. priimtame Viešųjų pirkimų įstatyme reglamentuojama

⁸ Teisės aktų privalumai pateikti iš savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų, organizuojančių viešąjį transportą, perspektyvos

⁹ Teisės aktų trūkumai pateikti iš savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų, organizuojančių viešąjį transportą, perspektyvos

¹⁰ Vežėjų (operatorių) parinkimo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 4 d. nutarimu Nr. 1132 „Dėl Vežėjų (operatorių) parinkimo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.217222/asr>

viešųjų pirkimų valdymo ir atlikimo tvarka, kuria vadovaujasi savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, tačiau organizuodamos su transportu susijusius pirkimus, turi vadovautis Pirkimų įstatymu.

Pagrindimas | Atsižvelgus į teisės normų priklausomumą, įstatymas turi aukštesnę teisinę galią nei Vyriausybės nutarimas dėl Vežėjų (operatorių) parinkimo, tačiau galiojant abiem teisės aktams, gali kilti neaiškumas ir interpretacija.

2. Informacijos dubliavimas

Apibūdinimas | Leidimų išdavimo taisyklėse yra apibrėžiami konkurso organizavimo atvejai, dokumento turinio ir jų pateikimo tvarka, Viešųjų pirkimo įstatyme reglamentuojama bendroji viešųjų pirkimų valdymo ir atlikimo tvarka, o Pirkimų įstatyme – su transporto paslaugomis susijusių pirkimų valdymo ir atlikimo tvarka.

Pagrindimas | Esant skirtingiems teisės aktams, reglamentuojantiems su konkursų organizavimu susijusius procesus, kelia daug klausimų ir prieštaravimų, kadangi informacija kartojama arba pateikiama skirtingais aspektais skirtinguose teisės aktuose, kas gali apsunkinti organizuojančių įstaigų darbuotojų ir kitų suinteresuotų šalių specialistų darbą.

3. Bendras reikalavimų taikymas ir savivaldybėms, ir LTSA

Apibūdinimas | Leidimų išdavimo taisyklėse, nustatant maršruto planavimo, organizavimo ir derinimo, sutarties sudarymo ir leidimų išdavimo procesus, specifiniai atvejai ir išimtys yra išskiriami atskirai, pabrėžiant, kad juo vadovaujasi savivaldybių institucijos ar jų įgaliotos įstaigos arba LTSA.

Pagrindimas | Efektyvinant procesus, įvedant naujas ar naikinant esamas sąlygas, taisyklės taptų sudėtingesnės ir sunkiau suprantamos, pabrėžiant, kuri kompetentinga institucija turi vadovautis naujais taisyklių punktais.

4. Procesų neapibrėžtumas

Apibūdinimas | Negautų pajamų atlyginimo tvarkos apraše ir Nuostolių kompensavimo tvarkos apraše pateikiama daug specifinių sąlygų ir sprendimo būdų, kurie nėra iki galo apibrėžti ir paaiškinti, nėra užbaigtumo ir veiklų eiliškumo.

Pagrindimas | Kompetentingos institucijos vadovaujasi skirtingais teisės aktais ir vidaus taisyklėmis, todėl priimti sprendimai gali skirtis, o tai išbalansuoja bendrą sistemą.

Kadangi teisės aktai yra reikšmingi ūkinei ir kitai veiklai, jais vadovaujasi kompetentingos institucijos ir joms pavaldžios įstaigos, fiziniai ir juridiniai asmenys, aiškumo ir informacijos stoka bei klaidos turi būti taisomos. Aukščiau išskirtiems trūkumams siūlomi pakeitimai:

1. Teisės aktų nesuderinamumas

- Panaikinti Vežėjų (operatorių) parinkimo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašą.
- Pakeisti Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisykles, panaikinant nuorodą į aukščiau minėtą Vežėjų parinkimo tvarkos aprašą.

2. Informacijos dubliavimas

- Leidimų išdavimo taisyklėse panaikinti informaciją, susijusią su konkurso organizavimo atvejais, dokumento turinio ir jų pateikimo tvarka, kadangi ši informacija jau vien pagal šio teisės akto pavadinimą nėra pagrindinis objektas.

3. Bendras reikalavimų taikymas savivaldybėms ir LTSA

- Leidimų išdavimo taisyklėse atskirti atskirais skyriais vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutų informaciją nuo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų informacijos dėl šių maršrutų specifiškumo, organizavimo subjektų bei nevienodų atvejų sprendimo būdų skirtumų. Arba rengti 2 atskirus LR susisiekimo ministerijos įsakymus vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutams organizuoti.

Atsižvelgus į šiuo metu taikomą teisės aktų pakeitimo praktiką, rekomenduojama pirmiausia suformuluoti konkretų tekstą (normą), kurį reikėtų pakeisti, pridėti ar išbraukti iš teisės akto. Keičiant poįstatyminį teisės aktą (šiuo atveju, nutarimą ar įsakymą), užtenka suformuluoti tik tą normą, kuri būtų keičiama. Atlikus šiuos veiksmus, kreipiamasi į atsakingą subjektą. Reikia kreiptis su konkrečiu pasiūlymu į subjektą, kuris priėmė norimą pakeisti teisės aktą, šiuo atveju, į Lietuvos Respublikos Vyriausybę ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją.

Ataskaitoje taip pat atliekamas ir atskirų savivaldybių tyrimas. Kauno miesto, Varėnos ir Utenos rajonų savivaldybės pasirinktos dėl skirtingos demografinės situacijos bei viešojo transporto išvystymo ir naudojimo lygio.

Kauno miesto savivaldybė

Savivaldybė pasirinkta atsižvelgiant į aukščiausius demografinius rodiklius ir viešojo transporto naudojimosi lygį, lyginant su kitomis savivaldybėmis.

Turi vieną geriausiai išvystytą viešojo transporto parką Lietuvoje – keleiviai vežami miesto autobusais ir troleibusais, maršrutiniais taksi ir priemiestiniais autobusais.

Vertinant pagal gyventojų skaičių, Kauno miesto savivaldybė 2019 m. pradžioje buvo antra didžiausia savivaldybė pagal gyventojų skaičių – 286,75 tūkst. gyventojų (vidurkis 29,46 tūkst. gyventojų), o pagal gyventojų tankį ji buvo tankiausiai apgyvendinta savivaldybė – 1 827 gyv./km² (vidurkis 56 gyv./km²).

Varėnos rajono savivaldybė

Savivaldybė pasirinkta atsižvelgiant į žemiausius demografinius rodiklius, lyginant su kitomis savivaldybėmis.

Vertinant pagal gyventojų skaičių, Varėnos r. savivaldybėje 2019 m. pradžioje gyventojų skaičius buvo mažesnis nei vidurkis (be 5 didžiųjų miestų savivaldybių) – 21,28 tūkst. gyventojų (vidurkis 29,46 tūkst. gyventojų). Varėnos r. savivaldybėje gyventojų tankis 2019 m. pradžioje buvo pats mažiausias – 9,6 gyv./km² (vidurkis 56 gyv./km²).

Utenos rajono savivaldybė

Savivaldybė pasirinkta atsižvelgiant į vidutinius demografinius rodiklius, lyginant su kitomis savivaldybėmis.

Utenos r. savivaldybės gyventojų skaičius 2019 m. pradžioje buvo šiek tiek didesnis nei vidutinis gyventojų skaičius savivaldybėse (be 5 didžiųjų miestų savivaldybių) – 37,44 tūkst. gyventojų (vidurkis 29,46 tūkst. gyventojų), o gyventojų tankis gana panašus į vidutinį gyventojų tankį savivaldybėse (be 5 didžiųjų miestų) – 30,4 gyv./km² (vidurkis 56 gyv./km²).

Pagrindiniai teisės aktai, kuriais vadovaujasi savivaldybės ir jų įgaliotos įstaigos, organizuodamos viešąjį transportą:

- 1996 m. lapkričio 19 d. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas Nr. I-1628¹¹
- 1994 m. liepos 7 d. Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas Nr. I-533¹²
- Pirkimų įstatymas
- 1991 m. spalio 8 d. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas Nr. I-1863¹³
- 2000 m. kovo 30 d. Lietuvos Respublikos lengvatų įstatymas Nr. VIII-1605¹⁴
- 1999 m. birželio 17 d. Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymas Nr. VIII-1234¹⁵
- Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašas
- Veiklos licencijavimo taisyklės
- Leidimų išdavimo taisyklės
- Reikalavimai gatvėms ir keliams
- Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės
- Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašas
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. gruodžio 15 d. nutarimas Nr. 1458 „Dėl Konkrečių valstybės rinkliavos dydžių sąrašo ir Valstybės rinkliavos mokėjimo ir grąžinimo taisyklių patvirtinimo“¹⁶

Daugiau nei 10 teisės aktų reglamentuoja skirtingas funkcijas ir atsakomybes bei nustato su viešojo transporto organizavimu susijusiu procesus, tačiau toks didelis teisinių dokumentų naudojimas nėra efektyvus.

Savivaldybės turi teisę priimti atskirus poįstatyminius teisės aktus, naudojamus ir viešojo transporto organizavimui.

Nors Varėnos ir Utenos rajonų savivaldybių tarybos nėra patvirtinusios atskirų teisinių dokumentų, susijusių su viešojo transporto organizavimu, tačiau Kauno m. savivaldybė, vienintelė iš analizuojamų, yra priėmusi sprendimus, reglamentuojančius specifinius procesus, kurie yra taikimi čia naudojamam viešajam transportui organizuoti:

- Kauno miesto savivaldybės tarybos 2012 m. birželio 7 d. sprendimas Nr. T-294 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo vietinio susisiekimo autobusais, troleibusais ir maršrutiniais taksi Kauno mieste taisyklių patvirtinimo“¹⁷
- Kauno miesto savivaldybės tarybos 2014 m. lapkričio 6 d. sprendimas Nr. T-582 „Dėl keleivių vežimo vietinio susisiekimo autobusais, troleibusais ir maršrutiniais taksi tarifų Kauno mieste nustatymo“¹⁸

¹¹ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.33417/asr>

¹² Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.5884/asr>

¹³ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.2971/asr>

¹⁴ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.98950/asr>

¹⁵ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.83679/asr>

¹⁶ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.116101/asr>

¹⁷ Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/SAV.503572/asr>

¹⁸ Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/e026517068e311e4b6b89037654e22b1/asr>

- Kauno miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2015 m. gegužės 20 d. įsakymas Nr. A-1658 „Dėl Vežėjų, kuriems Kauno miesto savivaldybės administracija yra išdavusi licencijas verstis keleivių vežimu autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, atitikties licencijuojamos veiklos sąlygoms tikrinimo ir įspėjimo apie galimą licencijos galiojimo sustabdymą ar panaikinimą tvarkos aprašo tvirtinimo“¹⁹
- Kauno miesto savivaldybės tarybos 2016 m. rugsėjo 6 d. sprendimas Nr. T-433 „Dėl Mokinių ir sportininkų važiavimo išlaidų kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“²⁰

Organizuojant viešąjį transportą, šiuo metu yra vadovujamasi daugiau nei 10 skirtingų teisės aktų, iš kurių 7 – procesų nustatymui. Siūloma rengti vieną viešojo transporto įstatymą, kuriame visa reikalinga informacija ir procedūros būtų apibrėžtos vienoje vietoje. Tai palengvintų kompetentingų institucijų specialistų ir įmonių darbuotojų darbą bei suteiktų aiškumo ir panaikintų šiuo metu esantį teisės aktų nesuderinamumą. Kadangi tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutų organizavimo funkcija liktų LTSA kompetencijai, rekomenduojama papildyti Keleivių tarptautinio vežimo kelių transportu taisykles, nurodant tolimojo susisiekimo maršrutų organizavimo taisykles.

Rengiant naują viešojo transporto įstatymą ir atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymą²¹, atliekami šie veiksmai:

1. Inicijuojamas teisės akto projektas su pagrindimu;
2. Rengiamas teisės akto projektas, vadovaujantis teisėkūros principais;
3. Įvertinamos visos galimos alternatyvos ir pasirenkamas labiausiai Lietuvos interesus atitinkantis sprendimas. Taip pat numatomos labiausiai įgyvendinamų įstatymų tikslus atitinkančios, ekonomiškiausios ir efektyviausios priemonės.
4. Teisės akto projektas pateikiamas Vyriausybės įgaliotoms institucijoms, kurios vertina atitiktį kitiems Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktams ir teikia išvadą.

Esant poreikiui, gali būti sudaroma darbo grupė (komisija) ir perkamos tyrimo paslaugos.

2.2 Viešojo transporto paslaugų procesų analizė

Viešojo transporto paslaugų procesai yra nustatomi remiantis teisinio reglamentavimo analize ir nagrinėtų teisės aktų turiniu, o procesų analizė vykdoma remiantis pasirinktomis skirtingomis procesų analizės ir klasifikavimo metodologijomis.

2.2.1 Viešojo transporto organizavimo procesų žemėlapių parengimas

Lietuvoje už nacionalinę transporto politiką yra atsakinga Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Ji formuoja valstybės transporto politiką, organizuoja, kontroliuoja ir koordinuoja jos įgyvendinimą. Susisiekimo ministerija taip nustato reikalavimus transporto veiklai, kurių turi laikytis valstybės įmonės, institucijos, transporto įmonės ir kiti su transporto veikla susiję juridiniai asmenys.

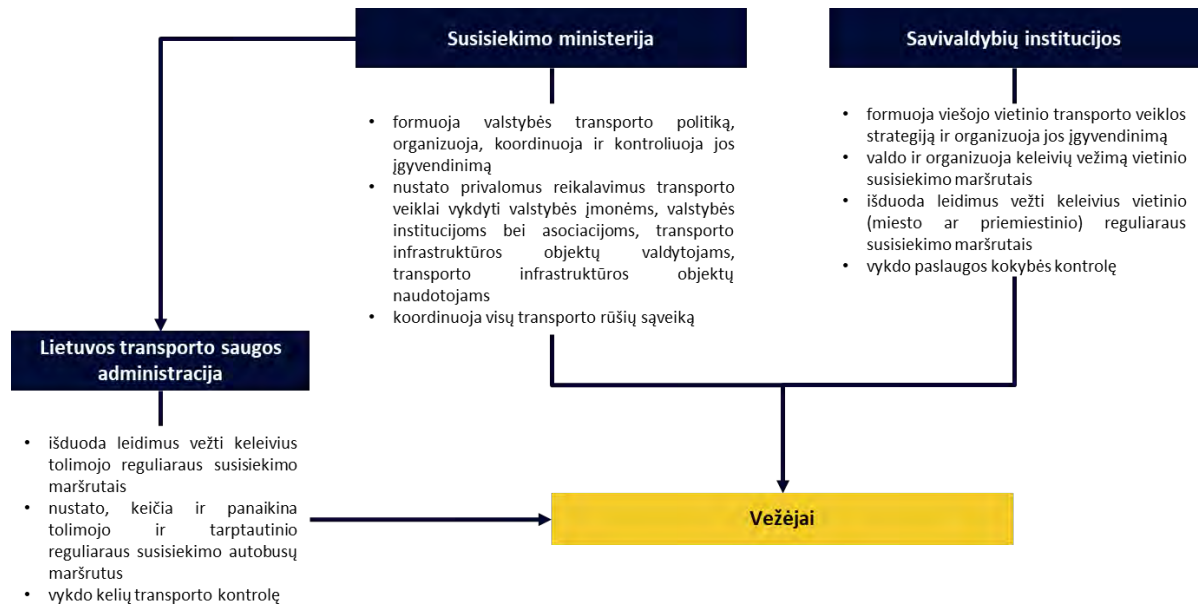
¹⁹ Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/19c55180ff3c11e4a0edd66091ee4d78?jfwid=rivwzvpvg>

²⁰ Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/f10aaeb0758811e6b969d7ae07280e89/asr>

²¹ 2012 m. rugsėjo 18 d. Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymas Nr. XI-2220. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.433088/asr>

Lietuvoje viešasis transportas organizuojamas decentralizuotai. Už vietinį susisiekimą yra atsakingos savivaldybės, jos nustato vietinio viešojo transporto veiklos strategiją, planuoja ir organizuoja keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais, išduoda leidimus vežti keleivius vietinio susisiekimo maršrutais.

Už tolimąjį ir tarptautinį susisiekimą yra atsakinga Lietuvos transporto saugos administracija. Ji išduoda leidimus vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais bei nustato, keičia ir panaikina tolimojo ir tarptautinio reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutus (žr. toliau esantį paveikslą).



9 paveikslas. Lietuvos viešojo transporto organizavimo modelis

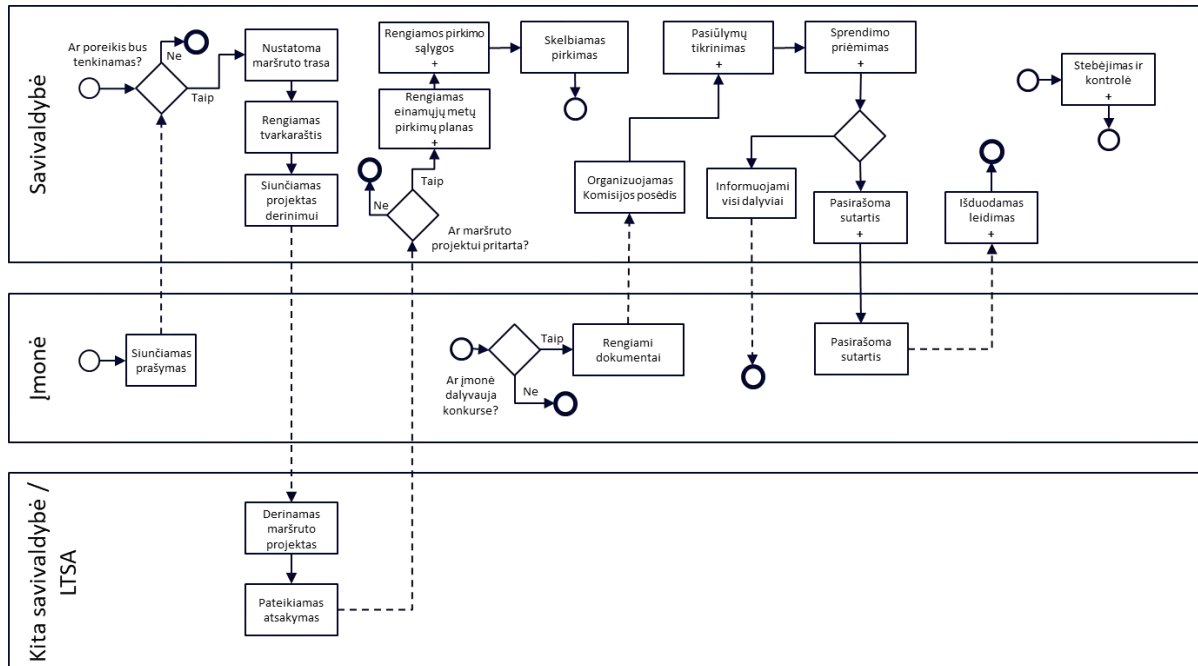
Šaltinis: sudaryta konsultanto, remiantis LR kelių transporto kodeksu ir LR transporto veiklos pagrindų įstatymu

Viešojo transporto organizavime daugiausia dalyvauja savivaldybės ar jų įgaliotos įstaigos, kaip už viešojo transporto organizavimą atsakingos institucijos. Procesuose taip pat dalyvauja įmonės ir Lietuvos transporto saugos administracija, su kuria savivaldybės tam tikrais atvejais turi suderinti naujų maršrutų projektus.

Viešojo transporto organizavimo procesas yra pradedamas atsiradusiu poreikiu naujiems maršrutams arba esamų maršrutų pokyčiams. Tai gali būti gyventojų ar keleivių vežimo paslaugas teikiančios įmonės prašymas, politikų ir kitų asmenų kreipimasis arba pačios savivaldybės iniciatyva. Jeigu šis poreikis yra tenkinamas, savivaldybė imasi nustatyti naujo maršruto trasą ir rengia eismo tvarkaraščio projektą, kurį turi suderinti su kitomis savivaldybėmis, jeigu maršruto trasa kerta jų teritoriją, ir Lietuvos transporto saugos administracija.

Jeigu maršruto projektui pritariama – šis įtraukiamas į einamųjų metų pirkimų planą, kuriuo remiantis yra organizuojamas konkursas keleivių vežimo paslaugoms įsigyti. Savivaldybės konkursus vykdo remiantis Viešųjų pirkimų įstatymu bei Pirkimų įstatymu. Prieš skelbiant pirkimą, sudaroma viešųjų pirkimų komisija ir organizuojamas jos posėdis, kurio metu yra patvirtinamos pirkimo sąlygos ir kiti dokumentai bei priimamas sprendimas skelbti pirkimą CVPIŠ. Įmonėms per nustatytą terminą parengus ir pateikus pasiūlymus, organizuojamas komisijos posėdis, kurio metu susipažįstama su pateiktais pasiūlymais. Kompetentingi specialistai pagal iš anksto nustatytus reikalavimus ir kriterijus vertina pateiktus įmonių pasiūlymus ir sudaro pasiūlymų eilę. Parengus pranešimus visiems pirkime dalyvavusiems kandidatams ir dalyviams, nustatomas atidėjimo terminas, per kurį gali būti teikiamos pretenzijos. Jei pretenzijų nėra gauta, su laimėjusia įmone yra sudaroma viešųjų paslaugų sutartis. Jei pretenzija yra gauta ir nepagrįsta, kompetentinga institucija rengia atsakymą su paaiškinimu, tačiau jei pretenzija yra pagrįsta, pirkimas gali būti nutraukiamas arba pateikti pasiūlymai vertinami pakartotinai ir iš naujo yra nustatomas laimėtojas.

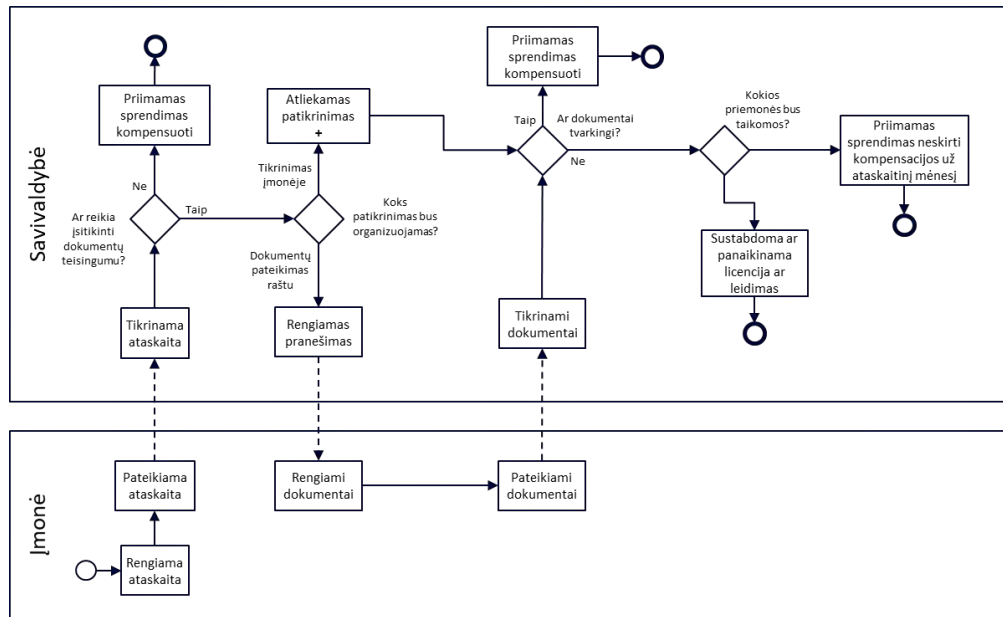
Pasibaigus konkursui ir pasirašius viešųjų paslaugų sutartį, savivaldybės vežėjams išduoda leidimus vykdyti keleivių vežimo paslaugas nustatytais maršrutais bei vykdo jų stebėseną ir kontrolę (žr. toliau esantį paveikslą).



10 paveikslas. Lietuvos viešojo transporto organizavimo proceso žemėlapis

Šaltinis: sudaryta konsultanto, remiantis Leidimų išdavimo taisyklėmis ir Pirkimų įstatymu

Kadangi savivaldybių tarybų nustatyti keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais tarifų dydžiai gali turėti tiesioginės įtakos nuostolių susidarymui, todėl pagal sutartinius įsipareigojimus vežėjams yra skiriamos kompensacijos. Patirtų nuostolių kompensavimo procesas yra vykdomas reguliariai – kiekvieną mėnesį. Procesas prasideda įmonėms parengus ir pateikus finansines ataskaitas. Savivaldybė, išnagrinėjusi ataskaitą, priima sprendimą skirti kompensaciją ir apie sprendimą raštu informuoja įmonę. Savivaldybė taip pat gali siekti įsitikinti dokumentų teisingumu ir atlikti įmonės patikrinimą raštu arba organizuoti patikrinimą pačioje įmonėje. Jeigu patikrinimas įrodo, kad dokumentai yra teisingi, savivaldybė kompensuoja įmonės nuostolius, tačiau jeigu dokumentai nėra tvarkingi, savivaldybė gali priimti sprendimą neskirti kompensacijos už ataskaitinį mėnesį arba sustabdyti ar panaikinti suteiktą licenciją ar leidimą vežti keleivius numatytais maršrutais (žr. toliau esantį paveikslą).

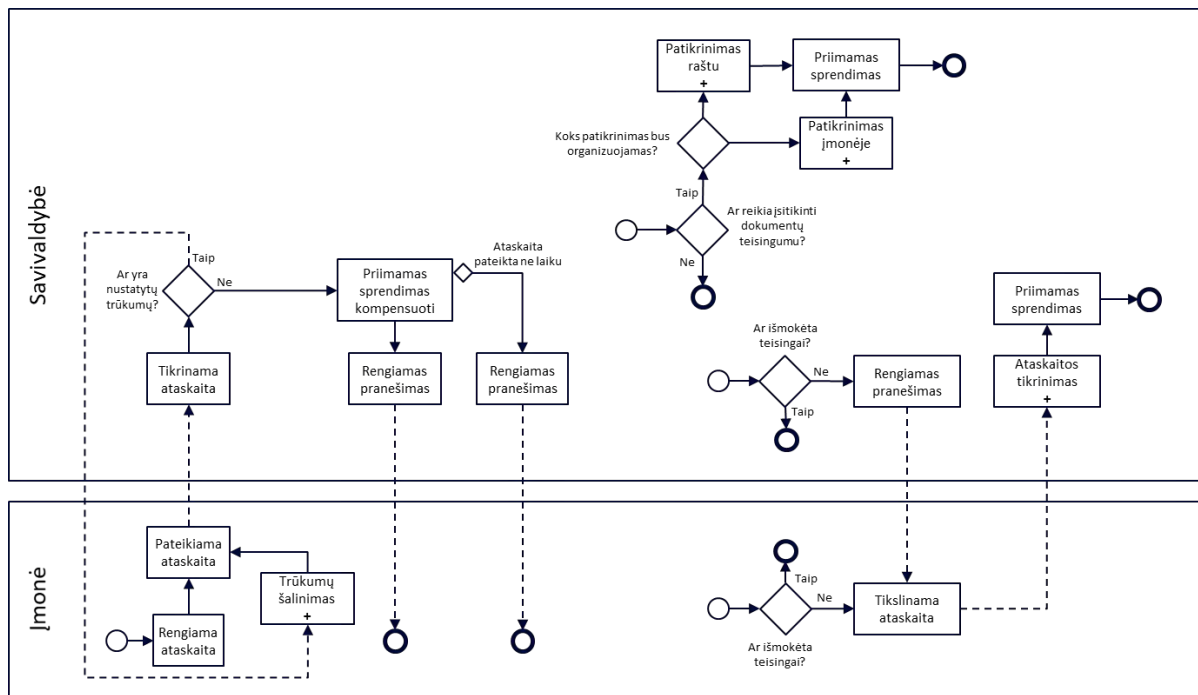


11 paveikslas. Vežėjų patirtų nuostolių kompensavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašu

Negautos vežėjų pajamos, susijusios su transporto lengvatų taikymu, taip pat yra kompensuojamos (atlyginamos) kiekvieną mėnesį iš savivaldybių biudžetų. Negautų pajamų atlyginimo procesas prasideda įmonėms parengus ir pateikus finansines ataskaitas. Savivaldybė, išnagrinėjusi ataskaitą, kuri pasirašyta ir teisingai užpildyta buvo pateikta laiku, priima sprendimą atlyginti negautas pajamas ir apie sprendimą raštu informuoja įmonę. Jeigu ataskaita buvo pateikta ne laiku, yra rengiamas pranešimas, kad pateikta ataskaita bus tikrinama su kito mėnesio ataskaita. Savivaldybės specialistams pastebėjus, kad ataskaita yra nepasirašyta arba joje buvo rasta klaidų, yra rengiamas pranešimas ir nustatomas terminas joms ištaisyti. Savivaldybė taip pat turi teisę atlikti įmonės patikrinimą raštu arba organizuoti patikrinimą pačioje įmonėje.

Jeigu dėl nenumatytų priežasčių įmonės, pastebėjusios, kad patyrė daugiau (mažiau) išlaidų, nei joms buvo atlyginta, raštu kreipiasi į savivaldybę. Savivaldybės, atradusios mokėjimų klaidą, gali pačios kreiptis į įmonę su prašymu pateikti patikslintą ataskaitą. Ją išanalizavus, yra priimamas sprendimas ir atsiskaitoma su įmone (žr. toliau esantį paveikslą).



12 paveikslas. Vežėjų negautų pajamų atlyginimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašu

2.2.2 Viešojo transporto organizavimo procesų klasifikavimas

Pagal numatytą procesų klasifikavimo metodiką, veiklos procesai yra klasifikuojami pagal savo vaidmenį, prisidedant prie galutinio produkto gamybos arba galutinės paslaugos suteikimo. Iš viso išskiriami trys procesų tipai – pagrindiniai, pagalbiniai ir valdymo procesai.

1. **Pagrindiniai procesai** | Pagrindiniai procesai yra tie procesai, kurie tiesiogiai dalyvauja veiklos rezultato gamyboje. Pagrindiniai procesai yra susiję su pagrindiniu veiklos tikslu, kuris dažniausiai yra aprašomas organizacijos misijoje ar koncepcijoje. Privačiam versle šis tikslas dažniausiai yra pelnas, viešajame sektoriuje – tam tikros paslaugos ar viešosios gėrybės užtikrinimas. Pagrindiniams procesams priskiriama gamyba, paslaugos teikimas, kokybės gerinimas.

Išskirti viešojo transporto paslaugų organizavimo procesų klasifikavimo kriterijai, kuriuos atitinkant procesas priskiriamas prie pagrindinių procesų:

- Procesas tiesiogiai prisideda prie galutinio rezultato (vykdomų viešojo transporto organizavimo paslaugų) sukūrimo.
- Be proceso nebūtų pagamintas galutinis produktas ar suteikta galutinė paslauga (vykdomos viešojo transporto organizavimo paslaugos).

2. **Pagalbiniai procesai** | Pagalbiniai procesai yra tie procesai, kurie yra reikalingi užtikrinti, kad pagrindiniai procesai galėtų vykti. Jie yra nukreipti į „vidinio kliento“ poreikius. Pagalbiniai procesai prie galutinio veiklos rezultato tiesiogiai neprisideda, tačiau vis tiek atlieka svarbias funkcijas organizacijoje. Prie pagalbinių procesų yra priskiriamas sandėliavimas, apskaita, žmoniškųjų išteklių valdymas, administraciniai darbai.

Išskirti viešojo transporto paslaugų organizavimo procesų klasifikavimo kriterijai, kuriuos atitinkant procesas priskiriamas prie pagalbinių procesų:

- Procesas skirtas atlikti veikloms, kurios yra reikalingos pagrindinių procesų vykdymui, tačiau yra nesusijusios su galutiniu rezultatu

- Procesas skirtas vykdyti svarbioms, tačiau su organizacijos tikslu nesusijusioms veikloms.
- Ilgoju laikotarpiu, be šio proceso organizacijos veikla sulėtėtų arba sustotų.

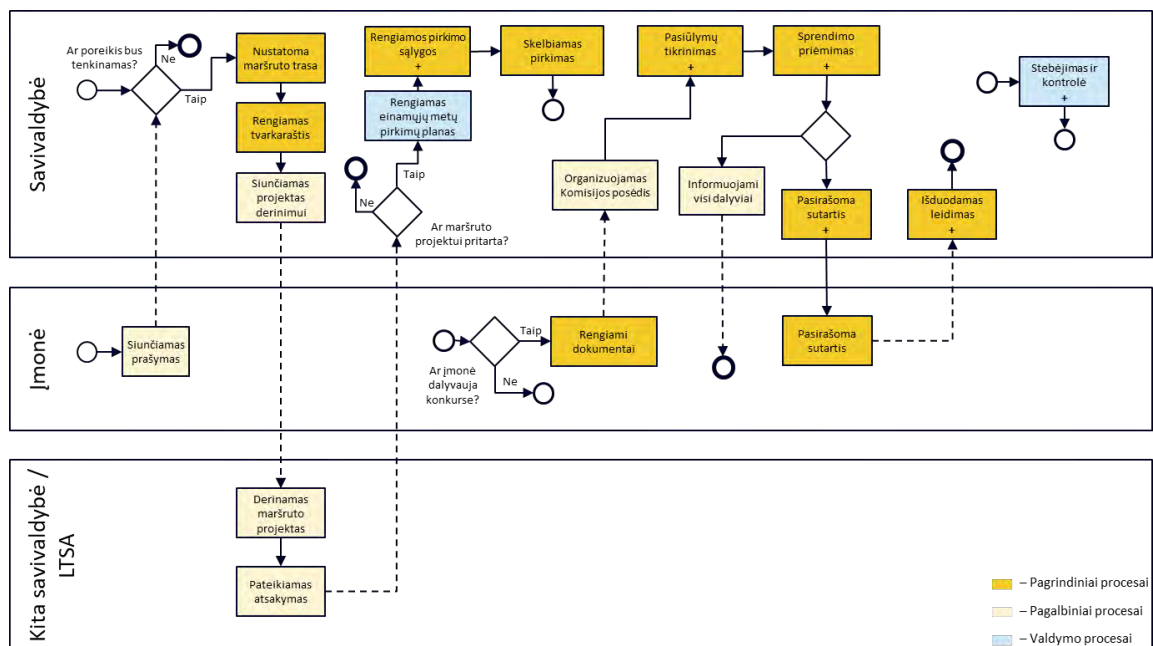
3. Valdymo procesai | Valdymo procesai yra procesai, naudojami orientuoti, plėtoti ir planuoti organizacijos veiklą. Valdymo procesai nulemia kitų procesų suprojektavimą ir įgyvendinimą. Valdymo procesams yra priskiriamas veiklos ir biudžeto planavimas, projektų valdymas, veiklų kontrolė, stebėseną.

Išskirti viešojo transporto paslaugų organizavimo procesų klasifikavimo kriterijai, kuriuos atitinkant procesas priskiriamas prie valdymo procesų:

- Procesas skirtas valdyti, planuoti ir kitaip koordinuoti organizacijos veiklą.
- Organizacijos veikla, be šio proceso nesustojų, tačiau nebūtų efektyviai organizuojama²².

Kadangi Lietuvoje viešąjį transportą organizuojančios įstaigos – savivaldybės, dažniausiai pačios nevykdo viešojo transporto paslaugų, o šią funkciją perka viešųjų pirkimų būdu, šiame klasifikavime pagrindinis veiklos rezultatas – suorganizuotos viešojo transporto paslaugos, kurių metu keleivių vežimą vykdo konkursą laimėję vežėjai.

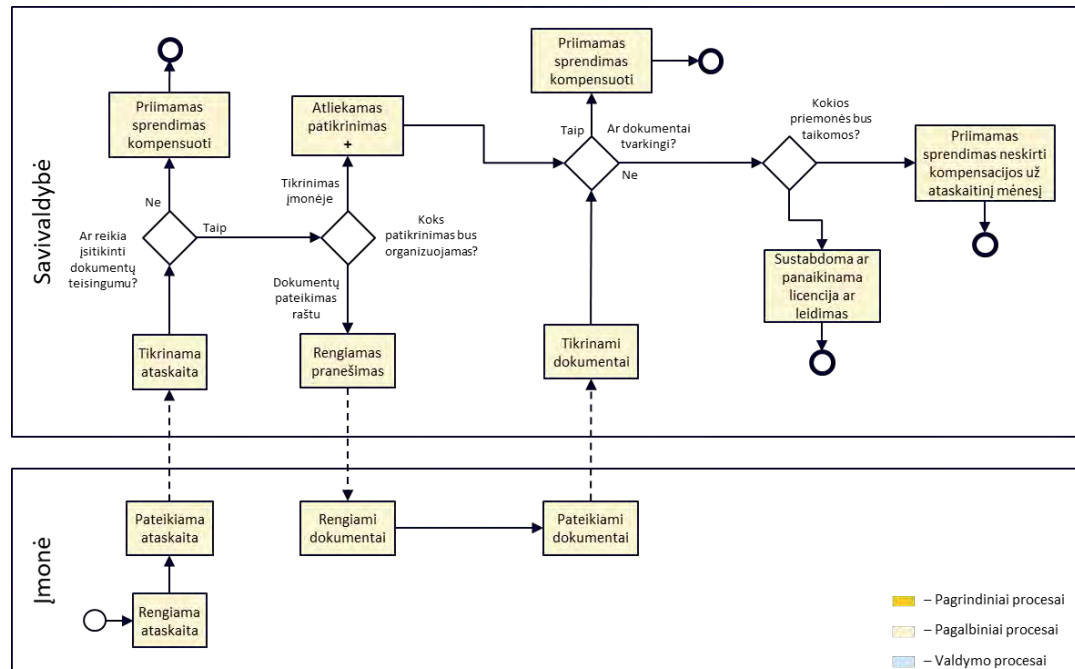
Viešojo transporto organizavimo procese maršruto projekto parengimas, konkurso skelbimas, pasiūlymų rengimas ir nagrinėjimas bei sutarties sudarymas ir leidimų išdavimas yra pagrindiniai procesai, tiesiogiai susiję su teikiama paslauga. Iš bendro proceso pašalinus bet kurią iš šių veiklų, galutinis tikslas nebūtų pasiektas. Tuo tarpu projekto derinimas su kitomis savivaldybėmis ir Lietuvos transporto saugos administracija, informacijos pateikimas į ES platformas bei komisijos posėdžio organizavimas yra labiau pagalbinių, techninių darbų, kurie neprideda prie galutinės paslaugos suteikimo. Galiausiai einamųjų metų pirkimų planas ir vežėjų stebėseną bei kontrolė procese atitinka valdymo procesų kriterijus - jie atlieka svarbias organizacijos veiklos planavimo, koordinavimo ir kontrolės funkcijas, be kurių, tikėtina, kad organizacijos veikla nebūtų vykdoma taip efektyviai ir kokybiškai, tačiau pačios funkcijos nėra esminės siekiant galutinio proceso rezultato (žr. toliau esantį paveikslą).



13 paveikslas. Viešojo transporto organizavimo procesų klasifikavimas
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

²² M. von Rosing et al. (2015). *The Complete Business Process Handbook*

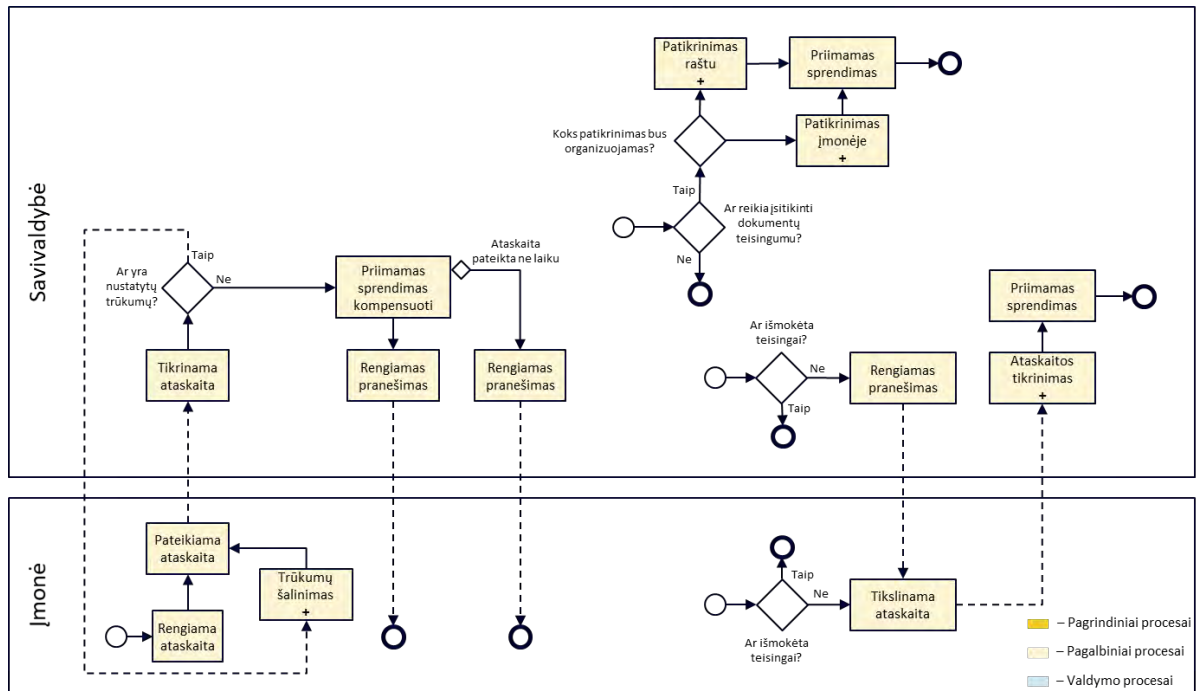
Visas vežėjų nuostolių kompensavimo procesas yra pagalbinis procesas, kuris leidžia užtikrinti nenutrūkstamą paslaugos teikimą ir žmonių judėjimą. Visos procese pateiktos veiklos yra pagalbinės, nes atlieka daugiau ar mažiau reikalingas funkcijas viešojo transporto paslaugoms organizuoti, tačiau jos tiesiogiai neprisideda prie galutinio rezultato. Pašalinus bet kurią iš veiklų, galutinis rezultatas nepasikeistų, tačiau pats organizavimo procesas būtų limituotas (žr. toliau esantį paveikslą).



14 paveikslas. Vežėjų patirtų nuostolių kompensavimo procesų klasifikavimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vežėjų negautos pajamos kompensavimo procesas taip pat yra pagalbinis procesas, kurio dėka viešasis transportas yra labiau prieinamas socialiai pažeidžiamoms visuomenės grupėms. Tačiau procesas nors ir yra svarbus bei reikalingas, nėra esminis siekiant suorganizuoti viešojo transporto paslaugas (žr. toliau esantį paveikslą).



15 paveikslas. Vežėjų negautų pajamų atlyginimo procesų klasifikavimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Kiekvienas į tam tikrą kategoriją patekęs proceso etapas buvo klasifikuotas remiantis parengta metodika ir joje naudojamais kriterijais. Kadangi Lietuvoje viešąjį transportą organizuojančios įstaigos – savivaldybės, dažniausiai pačios nevykdo viešojo transporto paslaugų, o jas perka viešųjų pirkimų būdu, šiame klasifikavime pagrindinis veiklos rezultatas – suorganizuotos viešojo transporto paslaugos, kurių metu keleivių vežimą vykdo konkursą laimėję vežėjai.

19 lentelė. Viešojo transporto organizavimo procesų klasifikavimas

Kategorija	Procesų sąrašas	Proceso klasifikacijos pagrindimas, remiantis parengta metodika
Pagrindinis	<ul style="list-style-type: none"> • Maršruto trasos nustatymas • Tvarkaraščio parengimas • Pirkimo paskelbimas • Įmonės dokumentų parengimas • Pasiūlymų tikrinimas • Sprendimo priėmimas • Sutarties pasirašymas • Leidimo išdavimas 	<ul style="list-style-type: none"> • Kiekvienas iš pateiktų pagrindinių procesų yra tiesiogiai susijęs su galutiniu produktu – suorganizuotomis viešojo transporto paslaugomis. • Iš bendro proceso pašalinus bet kurį iš etapų, galutinis tikslas nebūtų pasiektas.
Pagalbinis	<ul style="list-style-type: none"> • Prašymų siuntimas • Projekto derinimas • Atsakymų siuntimas • Informacijos pateikimas kitoms institucijoms • Komisijos posėdžio organizavimas • Ataskaitų, pranešimų, dokumentų dėl kompensacijos ar lengvatos rengimas, pateikimas, tikrinimas • Sprendimų dėl kompensacijos priėmimas • Licencijos sustabdymas ar panaikinimas • Patikrinimų vykdymas 	<ul style="list-style-type: none"> • Visi pateikti pagalbiniai procesai atlieka daugiau ar mažiau reikalingas funkcijas viešojo transporto paslaugoms organizuoti, tačiau jos tiesiogiai neprideda prie galutinio rezultato. • Pašalinus bet kurį iš etapų, galutinis rezultatas nepasikeistų, tačiau pats organizavimo procesas būtų limituotas. • Kompensacijos ar lengvatos suteikimo procesai taip pat, nors ir yra svarbūs bei reikalingi, nėra esminiai siekiant suorganizuoti viešojo transporto paslaugas.

Kategorija	Procesų sąrašas	Proceso klasifikacijos pagrindimas, remiantis parengta metodika
Valdymo	<ul style="list-style-type: none"> • Einamųjų metų pirkimų plano rengimas • Stebėseną ir kontrolę 	<ul style="list-style-type: none"> • Pateikti valdymo procesai atlieka svarbias organizacijos veiklos planavimo, koordinavimo ir kontrolės funkcijas, be kurių, tikėtina, kad organizacijos veikla nebūtų vykdoma taip efektyviai ir kokybiškai, tačiau pačios funkcijos nėra esminės siekiant galutinio proceso rezultato.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Apibendrinant, visi pagrindiniai procesai, kurie yra reikalingi, kad vartotojai naudotųsi viešojo transporto paslaugomis, vaizduojami viešojo transporto organizavimo procese. Toliau bus pateikiamos priemonės ir kiti sprendimo būdai, kaip šiuos procesus pagerinti ir patobulinti. Likusiems pagalbiniais ir valdymo procesams bus ieškoma priemonių, kaip juos optimizuoti, atsisakyti nereikalingų ir nenaudingų veiklų, sutrumpinti pačią proceso grandinę ir jos trukmę, kad galutinė paslauga greičiau pasiektų vartotojus, o kompetentingos institucijos dėmesį skirtų kitų problemų ir klausimų sprendimui.

2.2.3 Viešojo transporto organizavimo procesų analizė

Procesų vertinimo metodika

Procesų analizė ir optimizavimas vykdomi remiantis LEAN metodika. LEAN – tai veiklos efektyvumo didinimo filosofija, akcentuojanti nuolatinį tobulėjimą ir siekianti mažinti išteklių švaistymą, gerinti veiklos kokybę ir procesų kontrolę.

Analizėje taikomi LEAN principai:

- 1. Vertės nekurančių veiklų sumažinimas / pašalinimas.**
 - Veiklos procesai sukurti tam, kad būtų teikiamos savivaldybių nuostatuose nurodytos viešojo transporto organizavimo paslaugas ir pasiekti ilgalaikiai užsibrėžti tikslai, įskaitant aukštą klientų pasitenkinimą.
 - Vertės klientui neteikiantys žingsniai (pajėgumų eikvojimai) turi būti šalinami, laiką ir žmogiškuosius išteklius nukreipiant į vertę kuriančias veiklas.
- 2. Procesų, kurie gali būti atliekami efektyviau, supaprastinimas / optimizavimas, nukrypimų ir švaistymų apribojimas.**
 - Procesų atlikimo būdas turi būti supaprastintas ir / ar standartizuotas, o proceso grandinė ir bendra vidutinė paslaugos suteikimo trukmė (jeigu įmanoma) sutrumpinama.
 - Veiklos pasiekimus lengviau stebėti sekant ir vertinant pagrindinius veiklos procesų rodiklius, todėl pritaikomi procesai
- 3. Paslaugos (šiuo atveju viešojo transporto organizavimo) teikimo užtikrinimas pritaikant organizuojančių įstaigų išteklius / pajėgumus.**
 - Procesų produktyvumo ir efektyvumo didinimas vykdomas atsižvelgiant į organizuojamos paslaugos (viešojo transporto) klientų poreikius ir organizacijos pajėgumus.

Naudojami procesų optimizavimo metodai:

1. Identifikuojami vertę kuriantys ir nekuriantys procesai, identifikuojama procesų nauda.

Ekspertiniu vertinimu įvertinamas ir pagal pasirinktus kriterijus kategorizuojamas procesų reikalingumas galutinei paslaugai suteikti. Vertės nekuriančios veiklos - nukrypimai pašalinami arba sumažinami, taip suteikiant galimybę atlaisvintus resursus nukreipti į vertę kuriančias veiklas.

2. Identifikuojamos probleminės ir procesą stabdančios veiklos (angl. *bottlenecks*).

Procesą stabdančios vietos koreguojamos atitinkamai pagal problemą:

- Jeigu procesas lėtėja dėl didelio krūvio / didelio informacijos kiekio – krūvis perskirstomas, į veiklą nukreipiama daugiau resursų, pasitelkiami IT sprendiniai.
- Jeigu procesas lėtėja dėl didelės informacijos variacijos – standartizuojamas informacijos pateikimas, pasitelkiami IT sprendiniai.

3. Identifikuojamos tobulintinos proceso vietos, kurios gali būti atliekamos efektyviau, greičiau ar kokybiškiau.

Atsižvelgiant į proceso veiklos pobūdį, pateikiamos papildomos rekomendacijos dėl veiklų tobulinimo, randamos terpės, kurias galėtų užpildyti IT sprendimai, pateikiami pasiūlymai dėl galimų papildomų veiklų, skirtų procesų tolesniam tobulėjimui užtikrinti, įterpimo į esamą procesą.

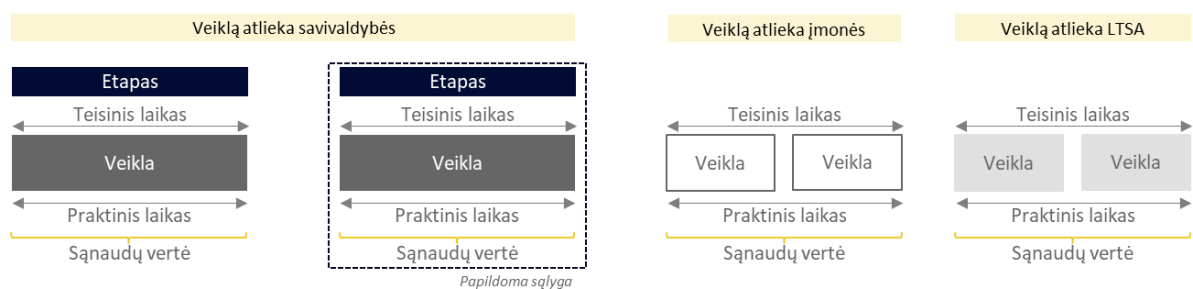
Siekiami rezultatai | Pritaikant LEAN metodiką procesų analizėje ir optimizavime yra siekiama užtikrinti, kad procesai būtų efektyviai naudojami nuostatose nurodytoms veiklos vykdyti ir užsibrėžtiems tikslams siekti. Taip pat siekiama sukurti nenutrūkstančią koordinuojamų komandinių veiksmų, kuriančių vertę ir kokybę, grandinę (žr. toliau esantį paveikslą).



16 paveikslas. Nenutrūkstančios koordinuojamų komandinių veiksmų grandinės iliustracija.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Atliekant procesų vertinimą, vadovaujamosi atlikta teisės aktų analize bei Kauno miesto, Varėnos rajono ir Utenos rajono savivaldybių administracijų padalinių nuostatais.



17 paveikslas. Procesų analizės modelio elementai

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vežėjų ir Lietuvos transporto saugos administracijos atliekamų veiksmų laiko ir finansinės sąnaudos nėra vertinamos, kadangi tai nėra pagrindinės suinteresuotosios šalys, kurios organizuoja vietinio susisiekimo transportą. Be to, ne visos veiklos yra reglamentuojamos šalies teisės aktais, ypač privataus sektoriaus, todėl šie skirtumai neleisti pateikti objektyvių išvadų dėl bendrojo viešojo transporto organizavimo proceso.

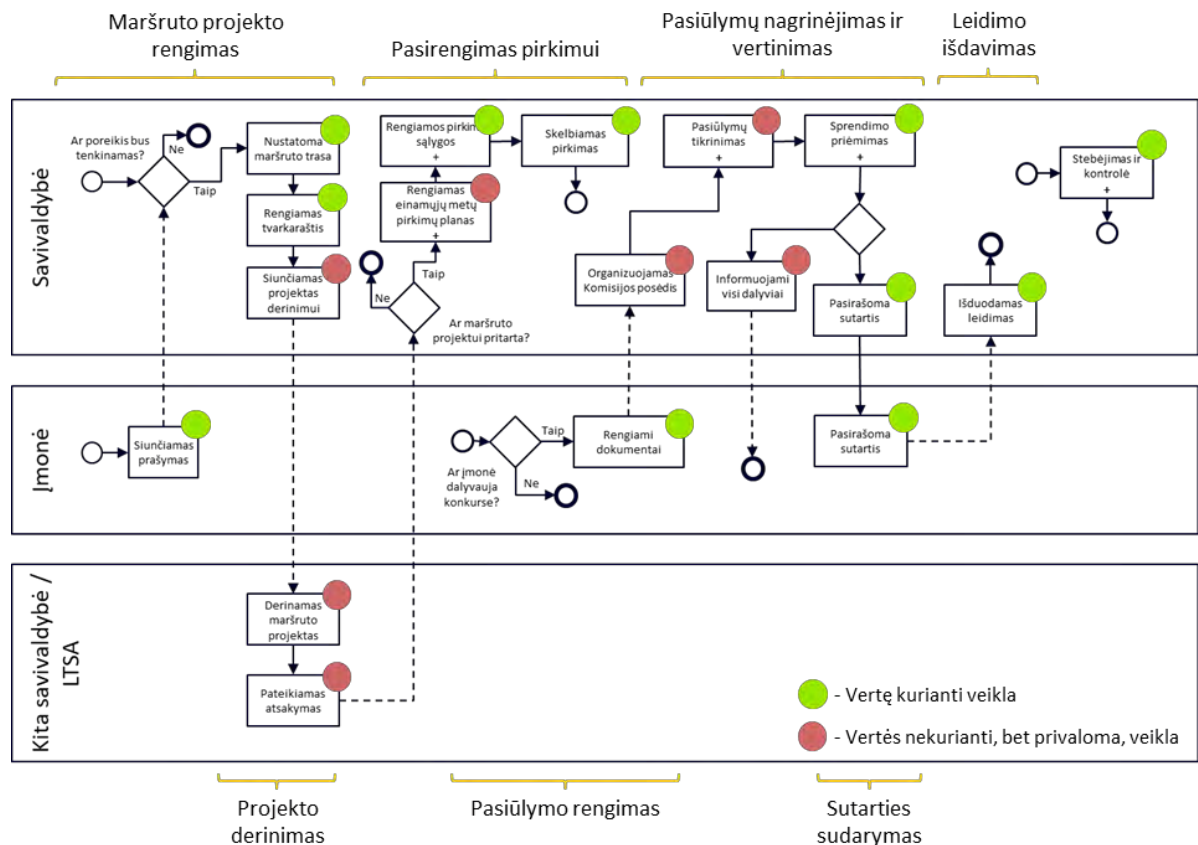
20 lentelė. Procesų analizės metu vertinami rodikliai

Rodiklis	Aprašymas	Vertinimo metodas
Teisinis dokumentas	Nurodomi taikomi teisės aktai, išskiriant teisės aktuose ar kituose dokumentuose nustatytas funkcijas ir vykdomas procedūras	2.1 Teisinio reglamentavimo analizės skyriuje vertinti įstatymai ir kiti poįstatyminiai teisės aktai, išskiriant pagrindinius straipsnius ir punktus, reglamentuojančius viešojo transporto organizavimą
Etapai	Išskiriami proceso etapai, išdėstomi eiliškumo tvarka	Viešojo transporto organizavimo procesas suskirstomas į etapus, padalijus jį į pagrindinį (nuo maršruto projekto parengimo iki sutarties pasirašymo ir leidimo išdavimo) ir papildomą (nuostolių kompensavimas ir negautų pajamų atlyginimas)
Kas atlieka?	Pažymima proceso etapą atliekanti organizacija ar jos padalinys	Procesą atliekanti organizacija nustatoma remiantis įstatymais ir poįstatyminiais teisės aktais, o padaliniai – Kauno m., Varėnos r. ir Utenos r. savivaldybių skyrių nuostatais ir interviu medžiaga
Kiek laiko tai užtrunka?	Kiek laiko skiriama šiam proceso etapui? Jeigu įmanoma, aiškiai bei tiksliai nustatoma kiekvieno proceso trukmė bei jam skirtas laikas	Proceso veiklų trukmė nustatoma ekspertiniu vertinimu, atsižvelgiant į interviu su savivaldybių specialistais medžiagą bei teisės aktuose nustatytus terminus
Kiek tai kainuoja?	Apskaičiuojamos kiekvieno proceso išlaidos	Kadangi pagrindinės proceso išlaidos yra susijusios su kvalifikuoto darbo išlaidomis, įvertinamas Kauno m., Varėnos r. ir Utenos r. savivaldybių administracijų darbuotojų darbo užmokestis (neatskaičius mokesčių) 2019 m., skaičiuojant vidutinį vienos darbo valandos įkainį. Daroma prielaida, kad vidutinis darbo valandų skaičius per mėnesį yra 167 val.
Kokia sukuriama nauda?	Apskaičiuojamos kiekvieno proceso metu gaunamos pajamos (atskiriant subsidijas ir komercinės veiklos pajamos), sukuriama socialinė ir ekonominė nauda	Naudos vertinamos iš skirtingų suinteresuotų pusių perspektyvų – vartotojų, įmonių, savivaldybių ar jų įgaliotų įstaigų ir valstybės
Kodėl tai vyksta?	Įvertinama kodėl (ar) reikalingas proceso etapas. Įvertinama, ar procesas galėtų būti supaprastintas, atliekamas efektyviau	Kiekviena veikla vertinama trimis aspektais: (1) kuria verte (tiesiogiai susijusi su viešojo transporto paslaugos sukūrimu ir įgyvendinimu), (2) nekuria vertės, bet yra privaloma (veiklos, atliekamos įstatymų nustatyta tvarka, be kurių nebūtų atliekamos kitos veiklos) ir (3) nekuria vertės ir nėra privaloma (šalutinės veiklos, kurios paslaugai turi minimaliai arba neturi jokios įtakos ir jos teisės aktuose nėra apibrėžtos)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vertę kuriančių ir nekuriančių veiklų vertinimas

Viešojo transporto organizavimo proceso veiklos skirstomos į vertę kuriančias ir į vertę nekuriančias, tačiau teisės aktuose nustatytas veiklas (žr. toliau esančius paveikslus).



18 paveikslas. Lietuvos viešojo transporto organizavimo proceso veiklų vertinimas

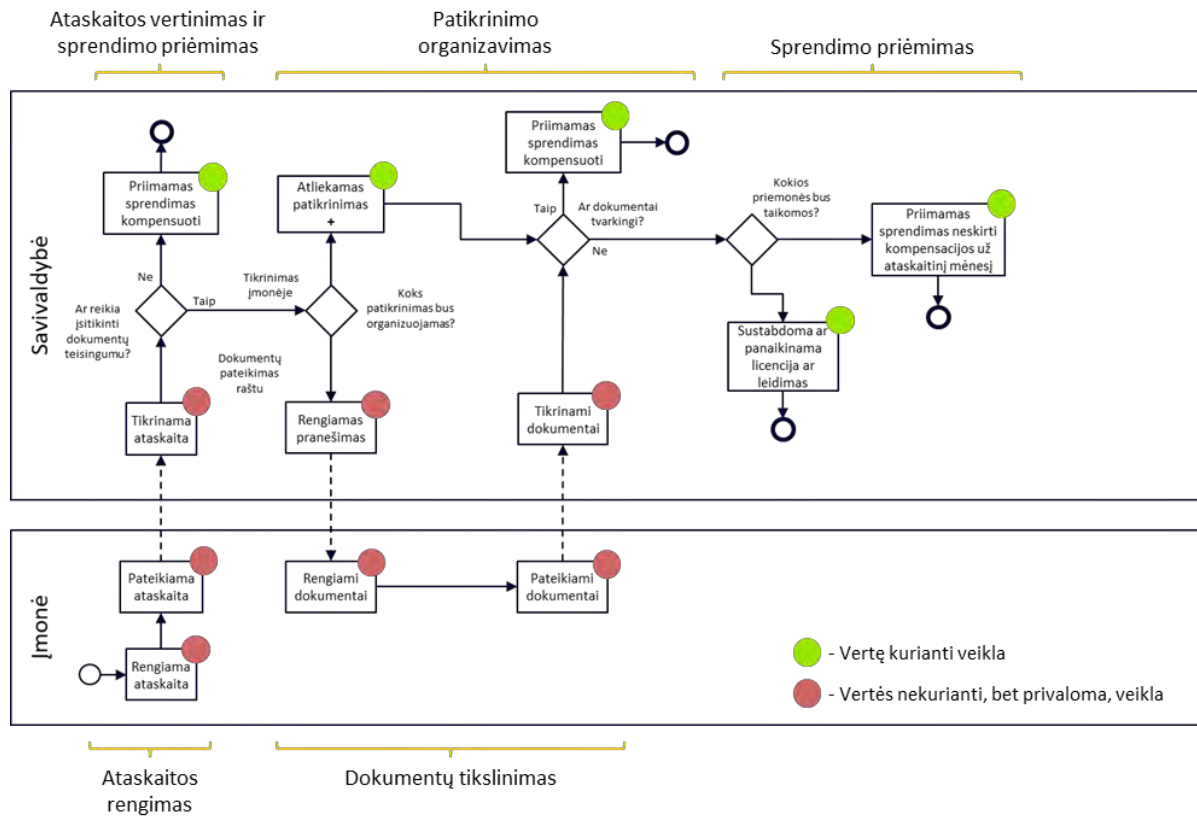
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pagrindiniame viešojo transporto organizavimo proceso etape didžioji dalis veiklų kuria vertę, kadangi tiesiogiai prisideda prie galutinės paslaugos sukūrimo:

- Trasos nustatymas ir tvarkaraščio parengimas kuria vertę ir nustato organizuojamo maršruto ir, didele dalimi, viso viešojo transporto tinklo kokybę.
- Pirkimų sąlygų rengimas ir jų skelbimas, pasiūlymų rengimas ir jų vertinimas kuria vertę dėl ekonomiškai naudingiausios, poreikius atitinkančios paslaugos pateikimo rinkai.
- Leidimo išdavimas bei vežėjo kontrolė kuria vertę, nes užtikrina paslaugos kokybę ir įsipareigojimų vykdymą.

Vertės nekuriančios veiklos:

- Maršruto projekto derinimas realios vertės, apart maršrutų dubliavimosi išvengimo, nesukuria, kadangi reikalauja sąlyginai didelių laiko kaštų ir tik nutolina paslaugos teikimo pradžią.
- Pirkimų plano parengimas – ilgas ir sudėtingas procesas nesukuriantis daug vertės, nes maršrutai dažnai nėra įtraukiami į pirkimų planus, o yra planuojami atsiradus poreikiui.
- Pasiūlymų vertinimas ir konkurso dalyvių informavimas realios vertės nesukurianti veikla, nes dėl sąlyginai didelių laiko kaštų nutolinama paslaugos teikimo pradžia.



19 paveikslas. Vežėjų nuostolių kompensavimo proceso veiklų vertinimas

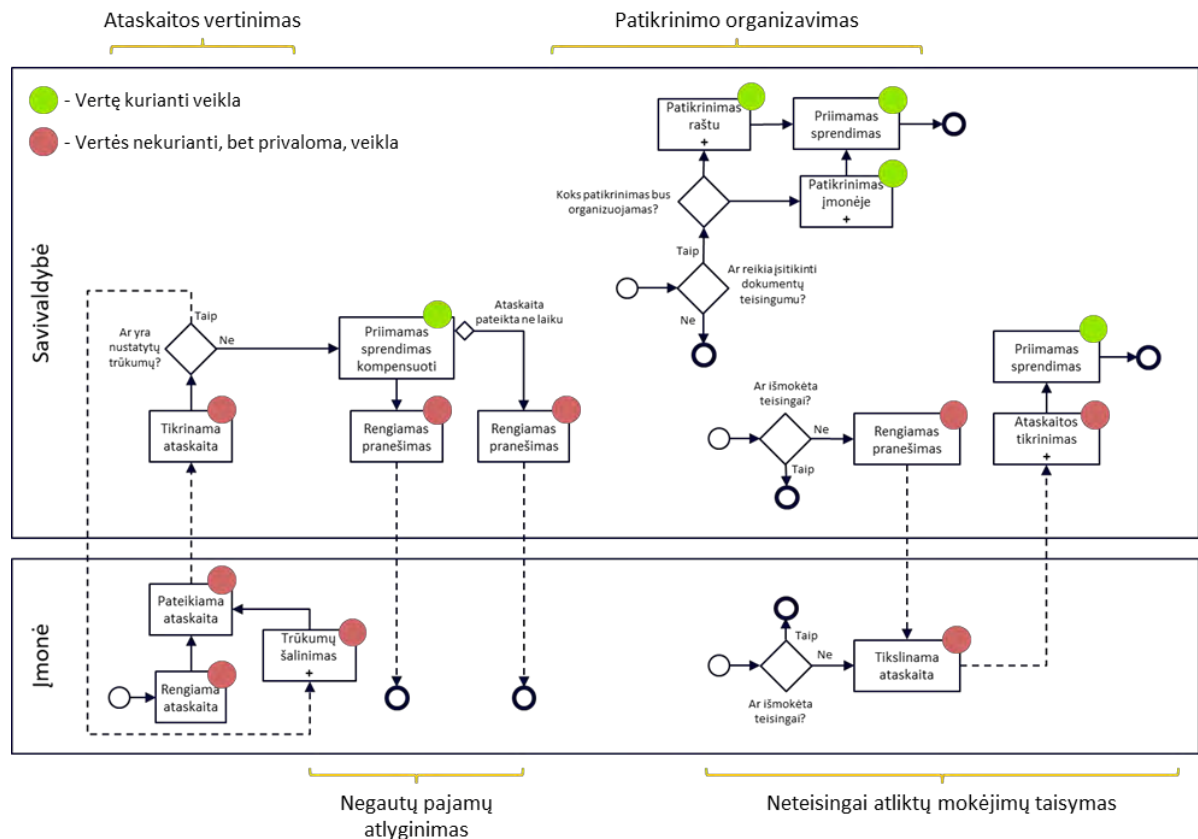
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vertę kuriančios veiklos:

- Nuostolių kompensavimas kuria vertę, nes yra pagrindinė sąlyga, kuria vadovaujantis vežėjai teikia keleivių vežimo paslaugas tam tikrais maršrutais.
- Patikrinimo atlikimas ir licencijos sustabdymas ar panaikinimas kuria vertę, kadangi vežėjai įpareigojami, kad būtų užtikrinama paslaugos kokybė ir sutarties punktų vykdymas.

Vertės nekurančios veiklos:

- Ataskaitų, pranešimų ir dokumentų rengimas, pateikimas ir tikrinimas yra labiau biurokratinės negu vertę kuriančios veiklos. Jos yra ilgos ir reikalauja daug kaštų, be to nėra orientuotos į klientą ir jo poreikius.



20 paveikslas. Negautų pajamų atlyginimo proceso veiklų vertinimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vertę kuriančios veiklos:

- Nuostolių kompensavimas (arba nekompensavimas) kuria vertę, nes yra pagrindinė sąlyga, kuria vadovaujantis vežėjai teikia keleivių vežimo paslaugas tam tikrais maršrutais.
- Patikrinimo atlikimas kuria vertę, kadangi vežėjai įpareigojami, kad būtų užtikrinama paslaugos kokybė ir sutarties punktų vykdymas.

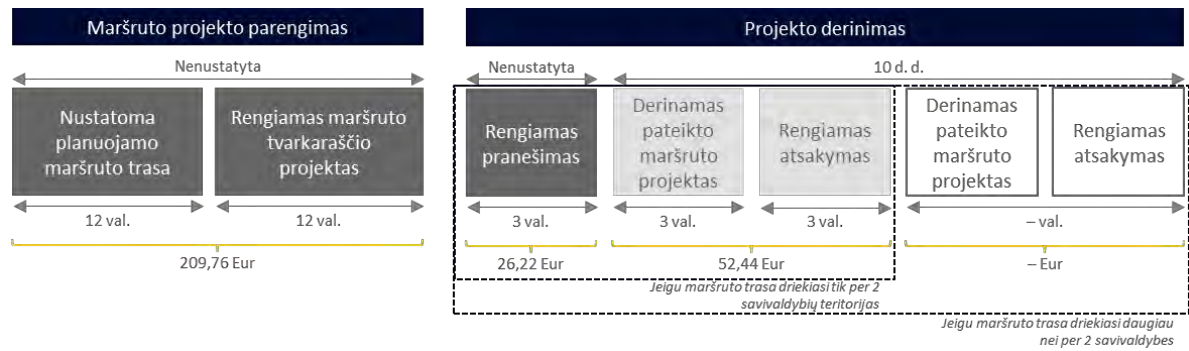
Vertės nekuriančios veiklos:

- Ataskaitų, pranešimų ir dokumentų rengimas, pateikimas ir tikrinimas yra labiau biurokratinės negu vertę kuriančios veiklos. Jos yra ilgos ir reikalauja daug kaštų, be to nėra orientuotos į klientą ir jo poreikius.

Procesų analizė

Maršruto projektavimo procesas vyksta atliekant 2 veiklas: rengiant maršruto projektą ir šį projektą derinant su kitomis institucijomis.

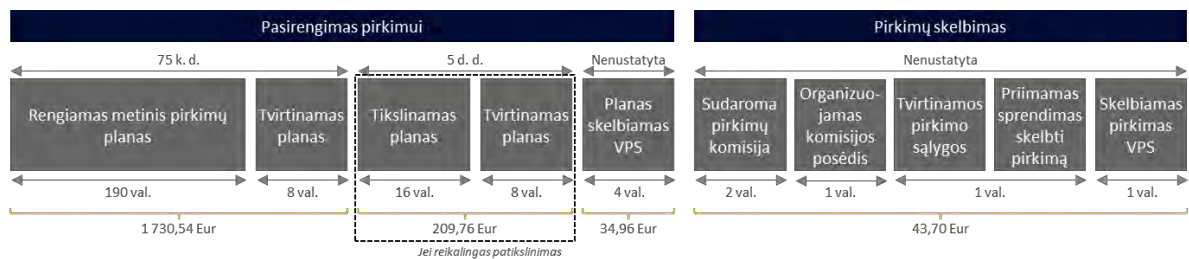
Planuojamo maršruto trasa yra nustatoma savivaldybės, atsižvelgiant į gautus gyventojų prašymus dėl papildomo viešojo transporto poreikio. Nustatant trasas yra atsižvelgiama į naujiems maršrutams skirtą savivaldybės biudžeto dalį bei maršruto reikalingumą, sukuriama naudą. Maršruto tvarkaraščio projektas yra rengiamas atsižvelgiant į nustatytą maršruto trasą ir kitus savivaldybės teritorijoje egzistuojančius maršrutus ir jų važavimo laikus. Rengiant tvarkaraščio projektą yra siekiama išvengti nepatogių ir neracionalių maršrutų laikų, susidubliavimų. Teisės aktuose šių veiklų atlikimo laikas nėra nustatytas, tačiau vertinama, kad jas atlikti užtrunka 24 valandas, kurių darbo sąnaudos yra 209,76 Eur.



21 paveikslas. Maršruto projektavimo proceso analizė

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Jeigu projektuojama maršruto trasa kerta kelias savivaldybes, teisės aktų nustatyta tvarka šis projektas turi būti suderintas su kitomis savivaldybėmis, kurių teritorija yra kertama, ir Lietuvos transporto saugos administracija. Teisės aktuose nustatyta, kad atsakymas turi būti pateiktas per 10 darbo dienų. Vertinama, kad maršruto projekto pateikimas kitoms institucijoms trunka 3 valandas, kurių darbo sąnaudos yra 26,22 Eur, o jo vertinimas – 6 valandas (52,44 Eur). Maršruto projekto derinimas su kitomis kompetentingomis institucijomis trunka per ilgai ir lėtina galutinės paslaugos vartotojui teikimą.

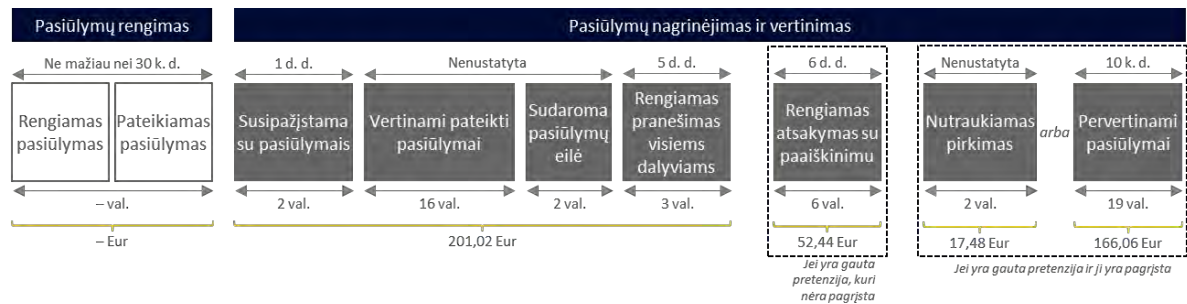


22 paveikslas. Pirkimų organizavimo proceso analizė

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pasirengimas pirkimams yra daugiausiai laiko ir sąnaudų sunaudojantis procesas, tačiau to neįvykdžius, institucijų paskirstomos lėšos nebūtų nukreipiamos tikslingai. Teisės aktuose nustatyta, kad metinis pirkimų planas turi būti parengtas iki kiekvienų metų kovo 15 d., t. y. per 75 kalendorines dienas, tačiau faktiškai pirkimų plano parengimas užtrunka 190 darbo valandų, o jo tvirtinimas – 8 darbo valandas, todėl bendros sąnaudos yra 1 765,50 Eur. Jei reikalingas tikslinimas, metinis pirkimų planas gali būti taisomas ir koreguojamas, per 5 darbo dienas, tačiau užtrunka papildomas 24 valandas (209,76 Eur). Patvirtintas planas yra skelbiamas viešųjų pirkimų sistemoje, kas užtrunka 4 darbo valandas (34,96 Eur).

Pirkimų skelbimo, kurį apima pirkimų komisijos sudarymo, posėdžio organizavimo, pirkimo sąlygų tvirtinimo ir pirkimų skelbimo viešųjų pirkimų sistemoje veiklos, terminas teisės aktuose nėra apibrėžtas, tačiau vertinama, kad šių veiklų įgyvendinimas užtrunka 5 valandas, kurių darbo sąnaudos yra 43,70 Eur.



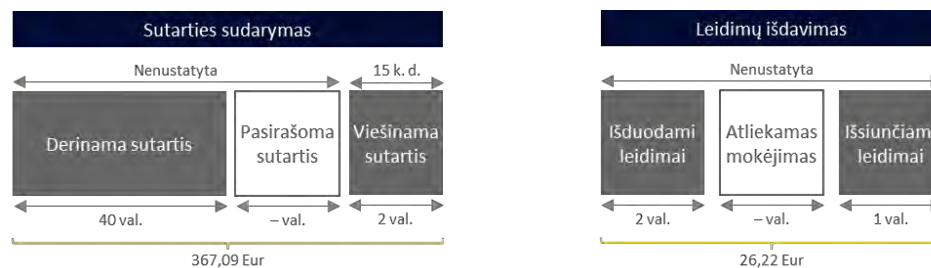
23 paveikslas. Pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo proceso analizė

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Įmonių pasiūlymo rengimo laiko ir finansiniai kaštai nėra vertinami dėl skirtingų priemonių ir atliekamų veiklų bei darbo užmokesčio skirtumų, tačiau teisės aktuose numatytas ne trumpesnis nei 30 kalendorinių dienų terminas.

Standartiškai pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas, kurį apima pasiūlymų vertinimas, pasiūlymų eilės sudarymas ir pranešimo visiems dalyviams rengimas, užtrunka 23 darbo valandas, kurių sąnaudos yra 201,02 Eur. Proceso laikas ir kaina apskaičiuojami, darant prielaidą, kad yra vertinami 2 pasiūlymai. Per nustatytą terminą įmonės gali teikti pretenzijas dėl pasiūlymų vertinimo ir sudarytos pasiūlymų eilės. Jei pretenzija yra gauta, kuri nėra pagrįsta, yra rengiamas atsakymas su paaiškinimu, kuris trunka 6 valandas (52,44 Eur). Jei pretenzija yra gauta ir ji yra pagrįsta, gali būti pervertinami pasiūlymai, kas užtrunka 19 valandų (166,06 Eur), arba nutraukiamas pirkimas, kas užtrunka 2 valandas (17,48 Eur).

Apibendrinus, galima teigti, kad pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo procesas, gana mažomis laiko sąnaudomis, leidžia atrinkti ekonomiškai naudingiausius pasiūlymus.



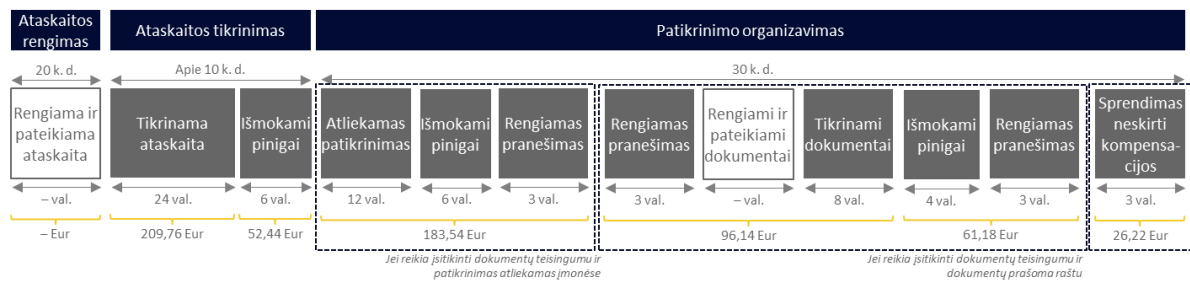
24 paveikslas. Pasirengimo vežimo veiklai proceso analizė

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pasirengimą vežimo veiklai sudaro 2 etapai: sutarties sudarymas ir leidimų išdavimas.

Sutarties parengimas, jos derinimas, pasirašymas ir viešinimas tarp savivaldybės ir laimėjusios įmonės užtrunka 42 valandas, kurių darbo sąnaudos yra 367,09 Eur. Sutarties sudarymas galėtų būti sutrumpintas, sutarties projektą pasirengiant iš anksto ir jį patalpinant kartu su pirkimo dokumentais bei sutartį sudarant elektroniniais parašais. Leidimų išdavimas ir jų išsiuntimas vežėjui užtrunka 3 valandas (26,22 Eur). Veiklos laikas ir kaina apskaičiuojami, darant prielaidą, kad yra išduodami 2 leidimai.

Sutarties sudarymas ir leidimų išdavimas laikas turėtų būti trumpinamas, atsisiųsus popierinių dokumentų naudojimo, o sutarčių projektus pasirengus iš anksto.



25 paveikslas. Patirtų nuostolių kompensavimo proceso analizė

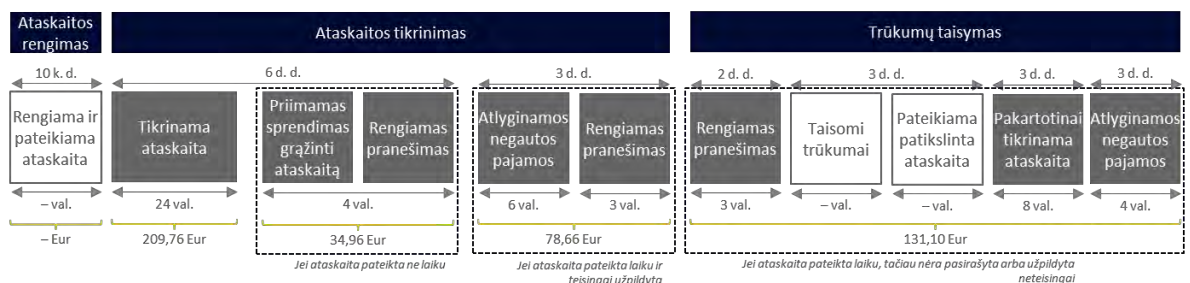
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Įmonių ataskaitos rengimo laiko ir finansiniai kaštai nėra vertinami dėl skirtingų priemonių ir atliekamų veiklų bei darbo užmokesčio skirtumų, tačiau teisės aktuose numatytas 20 kalendorinių dienų terminas.

Teisės aktuose numatytas 10 kalendorinių dienų terminas. Skaičiuojama, kad ataskaitų tikrinimas užtrunka 24 valandas, kurių darbo sąnaudos yra 209,76 Eur. Jei trūkumų nebuvo nustatyta, yra išmokami pinigai, o tai užtrunka 6 valandas (52,44 Eur). Veiklos laikas ir kaina apskaičiuojami, darant prielaidą, kad yra vertinamos 3 finansinės ataskaitos pirminio pateikimo metu.

Jei reikia įsitikinti dokumentų teisingumu, gali būti organizuojamas patikrinimas. Jei patikrinimas atliekamas įmonėse ir dokumentai yra teisingi, ši veikla užtrunka 21 valandą (183,54 Eur). Jei prašoma dokumentus pateikti raštu ir dokumentai yra teisingi, veikla užtrunka 18 valandų (157,32 Eur). Gali būti taip, kad savivaldybė priima sprendimą neskirti kompensacijos ataskaitinį mėnesį ir ataskaitas tikrinti kitą mėnesį, todėl šio sprendimo priėmimo trukmė yra 3 valandos (26,22 Eur). Daroma prielaida, kad patikrinimo metu yra vertinama 1 finansinė ataskaita.

Galima pastebėti, kad įmonių veiklai užtikrinti skirtos kompensacijos dėl sudėtingo ir ilgo finansinių ataskaitų tikrinimo išmokamos gana vėlai.



26 paveikslas. Negautų pajamų atlyginimo proceso analizė

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Įmonių ataskaitos rengimo laiko ir finansiniai kaštai taip pat nėra vertinami, tačiau teisės aktuose numatytas 10 kalendorinių dienų terminas.

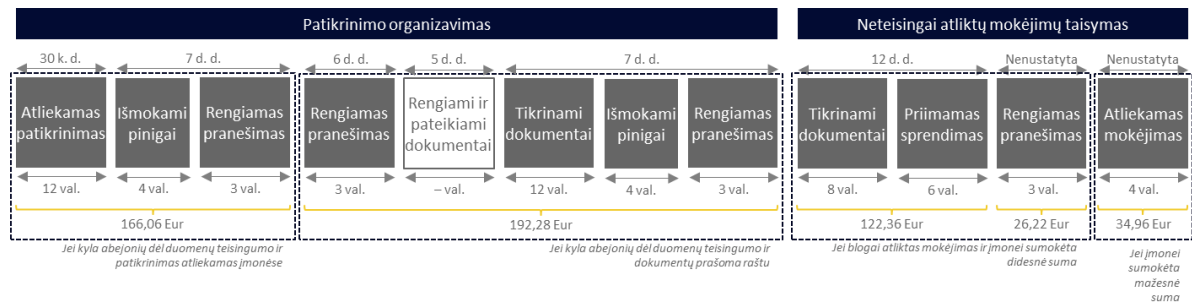
Veiklos laikas ir kaina apskaičiuojami, darant prielaidą, kad yra vertinamos 3 finansinės ataskaitos pirminio pateikimo metu. Vertinama, kad ataskaitų tikrinimas užtrunka 24 valandas, kurių darbo sąnaudos yra 209,76 Eur. Jei ataskaita yra pateikta laiku ir teisingai užpildyta, atlyginamos negautos pajamos, kurių atlyginimas kartu su pranešimo rengimu užtrunka 9 valandas (78,66 Eur).

Teisės aktuose numatytas 10 kalendorinių dienų terminas. Skaičiuojama, kad ataskaitų tikrinimas užtrunka 24 valandas, kurių darbo sąnaudos yra 209,76 Eur. Jei trūkumų nebuvo nustatyta, yra išmokami pinigai, o tai užtrunka 6 valandas (52,44 Eur). Veiklos laikas ir kaina apskaičiuojami, darant prielaidą, kad yra vertinamos 3 finansinės ataskaitos pirminio pateikimo metu. Jei ataskaita yra pateikta ne laiku, priimamas

sprendimas ataskaitą grąžinti ir rengiamas pranešimas įmonei, o ši veikla trunka 4 darbo valandas (34,96 Eur).

Jei ataskaita pateikta laiku, tačiau nėra pasirašyta arba yra užpildyta neteisingai, yra rengiamas pranešimas įmonei, tikslinama ir iš naujo vertinama ataskaita bei priimamas sprendimas atlyginti negautas pajamas. Skaičiuojama, kad ši veikla, darant prielaidą, kad tikrinama 1 finansinė ataskaita, trunka 15 valandų (131,10 Eur).

Apibendrinant, negautų pajamų atlyginimas įmonėms leidžia investuoti gerinant teikiamų paslaugų kokybę, tačiau, dėl perteklinio susirašinėjimų kiekio, procesas yra per ilgas ir pinigai nėra greitai išmokami.



27 paveikslas. Įmonių patikrinimo ir mokėjimų priežiūros proceso analizė

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

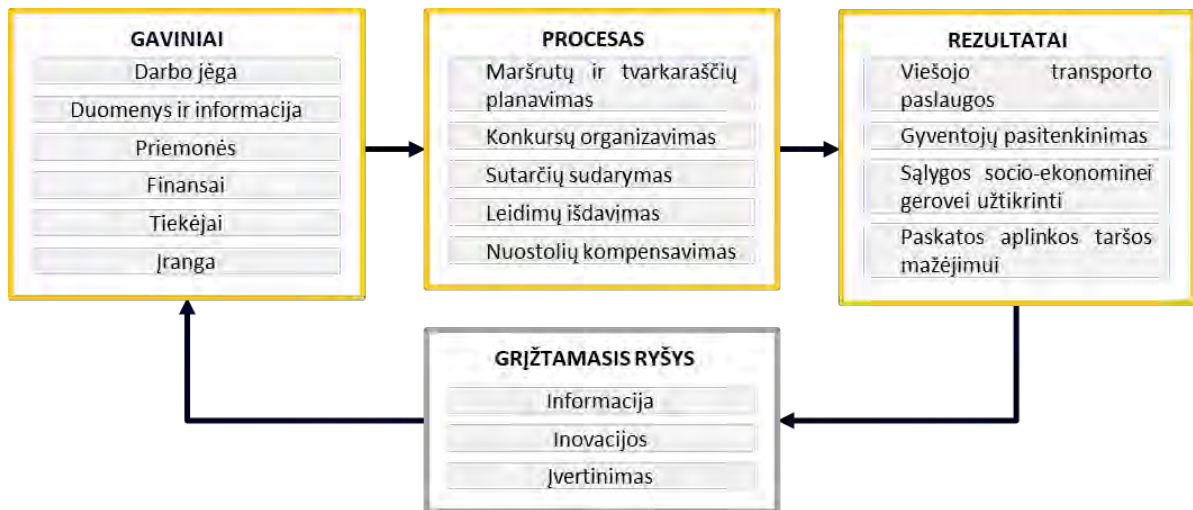
Esant poreikiui, gali būti atliekamas įmonių patikrinimas dėl duomenų teisingumo finansinėse ataskaitose. Jei įmonių patikrinimas atliekamas įmonių patalpose, skaičiuojama, kad ši veikla užtrunka 19 valandų, kurių darbo sąnaudos yra 166,06 Eur. Tačiau jei yra nusprendžiama, kad dokumentai pateikiami raštu, veiklos trukmė – 22 valandos (192,28 Eur).

Teisės aktuose apibrėžiama veikla, kaip taisomi neteisingai atlikti mokėjimai. Jei mokėjimas atliktas blogai ir įmonei sumokėta didesnė suma, yra priimamas sprendimas šią sumą išskaičiuoti iš kito mėnesio ir rengiamas pranešimas įmonei. Šios veiklos trukmė – 17 valandų (148,58 Eur). Jei mokėjimas atliktas blogai ir įmonei išmokėta mažesnė suma, priimamas sprendimas likusią dalį atlyginti tą patį mėnesį. Šios veiklos trukmė – 18 valandų (157,32 Eur).

Apibendrinus, pastebima, kad didelis susirašinėjimų kiekis ir formalumų išlaikymas gaišina įstaigų specialistų laiką, todėl dalis veiklų turėtų būti atliekamos automatiškai, pasitelkiant informacinių technologijų sprendinius.

Gaviniai | Šiuo atveju gaviniai yra tiesiogiai paslaugos suteikimui reikalingi resursai, kuriais galima laisvai disponuoti ir, reikalui esant, koreguoti jų kiekį ar naudojimo paskirtį, todėl į analizę nėra įtraukiami netiesiogiai reikalingi išteklių, pavyzdžiui, elektros energija ar komunalinės paslaugos.

Rezultatai | Pagrindinis rezultatas nagrinėjamuose procesuose yra viešojo transporto paslaugos užtikrinimas, tačiau iš nagrinėjamų procesų ir pagrindinio rezultato yra gaunama ir šalutinių rezultatų, tokių kaip pavyzdžiui, gyventojų pasitenkinimas ar sąlygos socio-ekonominei gerovei užtikrinti.



28 paveikslas. Gavinių ir rezultatų modelis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Dalis identifikuotų gavinių tolesnėje analizėje yra konvertuojami į kiekybinius rodiklius, tokius kaip laikas ar finansiniai kaštai, kuriais yra vertinamos atskiros veiklos ir efektyvumas bei atliekama sąnaudų-naudos ir sąnaudų efektyvumo analizės.

Optimizuojant procesus bei ruošiant patobulintą procesų žemėlapi, atsižvelgiama ir į grįžtamojo ryšio aspektą. Remiantis LEAN metodika ir gerosiomis praktikomis, į patobulintų procesų žemėlapij inkorporuojamos ir papildomos, nuolatinį tobulėjimą skatinančios veiklos.

21 lentelė. Esamos situacijos laiko ir finansinių sąnaudų apibendrinimas

Etapas	Veikla	Laikas, val.	Kaina, Eur
I	Plano rengimas	–	–
	Finansavimo planavimas	–	–
II	Poreikių išsiaiškinimas	–	–
	Duomenų kaupimas ir apdorojimas	–	–
III	Maršruto projekto parengimas	24	209,76
	Konsultacijų vykdymas	–	–
	Projekto derinimas	9	78,66
IV	Pasirengimas pirkimui	202 – 226	1 765,5 – 1 975,26
	Pirkimų skelbimas	5	43,70
V	Pasiūlymų rengimas	0	0
	Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas	23 – 42	201,02 – 367,08
VI	Sutarties sudarymas	42	367,09
	Leidimų išdavimas	3	26,22
	Integracija į bendrą informacinį tinklą	–	–
VII	Ataskaitos rengimas	0	0
	Ataskaitos tikrinimas	30	262,2
	Patikrinimo organizavimas	14 – 21	122,36 – 183,54
	Ataskaitos rengimas	0	0
VIII	Ataskaitos tikrinimas	28 – 33	244,72 – 288,42
	Trūkumų taisymas	15	131,10
	Patikrinimo organizavimas	19 – 22	166,06 – 192,28
	Neteisingai atliktų mokėjimų taisymas	17 – 18	148,58 – 157,32

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Savivaldybėse egzistuojantis viešojo transporto organizavimo procesas paremtas Pirkimų įstatymu, Leidimų išdavimo taisyklėmis, Negautų pajamų atlyginimo bei Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašais.

Atliekant viešojo transporto organizavimo proceso veiklas, naudojami žmogiškieji išteklių (darbo jėga), duomenys ir informacija, įvairios kanceliariinės ir kitos priemonės, programinė įranga ir kitos programos, bei, esant poreikiui, tiekėjai.

Įgyvendinus skirtingų proceso etapų veiklas, nustatyti šie rezultatai – nustatyta maršruto trasa, parengtas maršruto tvarkaraščio projektas, suderintas maršruto projektas, parengtas metinis pirkimų planas, priimtas sprendimas skelbti viešąjį pirkimą, sudaryta pirkimų komisija, suorganizuotas Komisijos posėdis, parengtos pirkimo sąlygos, parengtas pasiūlymas, išrinktas ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas, sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, išduotas leidimas vykdyti veiklą, parengta finansinė ataskaita, įvertinta gauta finansinė ataskaita, kompensuoti patirti nuostoliai, atlygintos negautos pajamos, suorganizuotas įmonės patikrinimas.

Viešojo transporto organizavimo tiesioginė nauda: pervežamas didesnis keleivių skaičius, vežėjai uždirba daugiau veiklos pajamų, sumokama didesnė mokesčių dalis, sukuriama papildoma darbo vieta, didinama paslaugų kokybė ir vartotojų pasitenkinimas paslaugomis, didinamos keliavimo galimybės, užtikrinamas didesnis paslaugos prieinamumas įvairioms socialinėms grupėms bei kuriamos sąlygos socio-ekonominei gerovei augti.

Papildomai pastebima, kad šio proceso dėka išvengiama maršrutų persidengimo ir padidintų subsidijų išmokėjimo, kadangi vežėjai nekonkuruoja tarpusavyje dėl keleivių skaičiaus, tikslingai paskirstomas įstaigos biudžetas, kuris padengia dėl keleivių vežimo veiklos įmonės patirtus nuostolius, efektyviau paskirstomi resursai, užtikrinamas skaidrus viešųjų paslaugų pirkimas ir lėšų naudojimas, dėl privalomo lengvatų taikymo grąžinamos įmonių negautos pajamos, kurios investuojamos į paslaugos tobulinimą. Be finansinės naudos, yra suteikiama daugiau informacijos tiekėjams, kurie gali planuoti savo veiklą ir realizuoti gaminamą produkciją ar teikiamas paslaugas, nustatoma aiški bendra veiklos kryptis ir vykdytinų veiklos, suteikiama galimybė dalyvauti įvairioms įmonėms ir užtikrinama konkurencija, parenkamas patikimiausias tiekėjas, įgyvendinantis keliamus tikslus ir lūkesčius, bei ekonomiškai naudingiausios prekės ar paslaugos, nustatomos paslaugos teikimo taisyklės, atsižvelgiant į keleivių poreikius, ir užtikrinama skaidri įmonių veikla.

Procesus atliekančios organizacijos ir padaliniai

Funkcijų ir atsakomybių pasiskirstymas Kauno miesto, Varėnos rajono ir Utenos rajono savivaldybėse vertintas atsižvelgiant į šias veiklas: maršrutų nustatymą, eismo ir tvarkaraščių rengimą ir atnaujinimą, dokumentų viešiesiems pirkimams rengimą, viešųjų pirkimų skelbimą ir pasiūlymų vertinimą, sutarčių rengimą ir administravimą, leidimų išdavimą, finansinių ataskaitų vertinimą bei negautų pajamų atlyginimą ir nuostolių kompensavimą (žr. toliau esantį paveikslą).

	Kauno m. savivaldybė	Varėnos r. savivaldybė	Utenos r. savivaldybė
Maršrutų nustatymas	Transporto ir eismo organizavimo sk.	UAB „Varėnos autobusų parkas“ (derinama su Turto valdymo sk.)	Strateginio planavimo ir investicijų valdymo sk.
Eismo tvarkaraščių rengimas ir atnaujinimas	Transporto ir eismo organizavimo sk.	UAB „Varėnos autobusų parkas“ (derinama su Turto valdymo sk.)	Strateginio planavimo ir investicijų valdymo sk.
Dokumentų viešiesiems pirkimams rengimas	Transporto ir eismo organizavimo sk.	–	Strateginio planavimo ir investicijų valdymo sk.
Viešųjų pirkimų skelbimas ir vertinimas	Centrinis viešųjų pirkimų ir koncesijų sk.	–	Viešųjų pirkimų sk.
Sutarčių rengimas ir administravimas	Transporto ir eismo organizavimo sk.	Turto valdymo sk.	Strateginio planavimo ir investicijų valdymo sk.
Leidimų išdavimas	Transporto ir eismo organizavimo sk.	Ekonomikos ir turizmo sk.	Strateginio planavimo ir investicijų valdymo sk.
Finansinių ataskaitų vertinimas	Transporto ir eismo organizavimo sk.	Buhalterinės apskaitos sk.	Strateginio planavimo ir investicijų valdymo sk.
Negautų pajamų atlyginimas ir nuostolių kompensavimas	Centrinis apskaitos sk.	Buhalterinės apskaitos sk.	Buhalterinės apskaitos sk.

29 paveikslas. Viešojo transporto organizavimo procesus atliekantys savivaldybių padaliniai
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis savivaldybių skyrių nuostatais ir interviu medžiaga

Funkcijų delegavimas vienam skyriui | Pagrindinės organizavimo funkcijos Kauno m. savivaldybėje perduotos Transporto ir eismo organizavimo skyriui²³, o Utenos r. savivaldybėje – Strateginio planavimo ir investicijų valdymo skyriui²⁴. Šiose savivaldybėse vežėjai aptarnauti maršrutams parenkami konkurso būdu.

Funkcijų perleidimas | Už maršrutų ir tvarkaraščių parengimą yra atsakinga UAB „Varėnos autobusų parkas“²⁵, o už jų įteisinimą ir įgyvendinimą – Varėnos r. savivaldybės skyriai²⁶. Ši savivaldybei priklausanti įmonė keleivius veža vietinio reguliaraus susisiekimo maršrutais, o teisę aptarnauti papildomus vietinio susisiekimo maršrutus ji įgyja vidaus sandorių būdu.

Rekomendacijos proceso optimizavimui

Atlikus viešojo transporto organizavimo procesų analizę, buvo identifikuotos rekomendacijos, kurios padėtų optimizuoti esamus procesus ir sumažinti laiko sąnaudas:

1. Keisti derinimo tarp kompetentingų institucijų tvarką

- Derinimo procesas užima nemažai laiko, tačiau nėra esminis tam, kad paslauga būtų teikiama, todėl rekomenduojama sutrumpinti derinimo proceso trukmę nuo 10 d. d. iki 5 d. d. (Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių 13 p.).
- Siekiant didinti įstaigų veiklos efektyvumą, rekomenduojama Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklėse įtraukti papildomą punktą, leidžiantį nepateikus oficialaus atsakymo laikyti, kad pateiktam maršruto projektui yra pritariama. Šio punkto dėka būtų taupomas laikas, nes kompetentingų įstaigų specialistams nereikėtų rengti ir derinti atsakymo raštų.
- Derinimo procese dalyvaujančių įstaigų skaičiaus sumažinimas būtų viena efektyviausių priemonių, tačiau tam prieštarauja šiuo metu taikomi teisės aktai ir savivaldybių savarankiškoji funkcija. Tačiau

²³ Transporto ir eismo organizavimo skyriaus nuostatai ir interviu su šio skyriaus vyr. specialistu E. Babeliu medžiaga

²⁴ Strateginio planavimo ir investicijų valdymo skyriaus nuostatai ir interviu su šio skyriaus vedėja R. Serbentiene medžiaga

²⁵ Interviu su įmonės direktoriumi J. Jaskoniu medžiaga

²⁶ Turto valdymo bei Ekonomikos ir turizmo skyrių nuostatai bei interviu su Turto valdymo skyriaus vedėju E. Zaleskiu medžiaga

ši rekomendacija įgyvendinama pasirenkant ir įgyvendinant vieną iš ataskaitoje nurodytų viešojo transporto organizavimo sistemos alternatyvų.

2. Sukurti vieningą viešojo transporto organizavimo sistemą

- Siekiant optimizuoti esamus maršrutų derinimo procesus, rekomenduojama maršrutų planavimą perkelti į elektroninę sistemą, kurioje būtų pateikti kiekybiniai duomenys apie gyventojų poreikius, srautus ir pan., bei kurioje maršrutų planavimas taptų spartesnis ir labiau automatizuotas, nes visas susirašinėjimas su kitomis kompetentingomis institucijomis būtų perkeltas čia.
- Tokios sistemos kūrimo pagrindas galėtų tapti informacinė sistema „Vintra“. Sistema šiuo metu yra orientuota į kliento poreikių tenkinimą teikiant kelionių planavimo galimybę ir maršruto tvarkaraščių informaciją, tačiau papildžius ją atitinkamais, į VT organizatorius orientuotais funkcionalumais, ją būtų galima pritaikyti maršrutų planavimui ir derinimui vykdyti.
- Sistemos pakeitimai ne tik leistų atitinkamus procesus atlikti elektroniniu būdu, bet ir pagerintų informacinės sistemos naudojimosi kokybę gyventojams, kadangi informacija apie maršrutus ir tvarkaraščius būtų nuolatos atnaujinama.

3. Panaikinti neelektroninių leidimų išdavimą

- Siūloma atsisakyti neelektroninių leidimų išdavimo dėl patiriamų laiko sąnaudų, kurios skirtos atspausdinti, pasirašyti ir patvirtinti atspaudu bei paštu išsiųsti paruoštus leidimus.
- Siūloma keisti Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių 24 p. „Transporto priemonėje turi būti leidimas ir kompetentingos įstaigos įgalioto asmens parašu ir antspaudu patvirtintas tvarkaraštis. Leidimas be patvirtinto tvarkaraščio negalioja“, suteikiant galimybę transporto priemonėje neturėti atspausdinto leidimo. Kontrolės metu kontrolieriai sistemoje patikrintų, ar įmonei yra išduotas elektroninis leidimas.

4. Standartizuoti ataskaitų rengimo formą, ją pritaikant patogesniam nagrinėjimui ir analizei

- Siekiant sutrumpinti ir supaprastinti vežėjų teikiamų ataskaitų nagrinėjimo procesą, rekomenduojama standartizuoti kokiu formatu yra teikiamos teisės aktuose nustatytos ataskaitos teikimo formos. Rekomenduojama, kad teisės aktuose nustatytos formos būtų teikiamos tik Microsoft Word (.docx) arba kitu redaguotinu formatu, kadangi skenuotos ar kitais, redagavimui neskirtais, formatais teikiamos ataskaitos apsunkina nagrinėjimą ir didina proceso laiko kaštus.
- Teikiant kiekybinę ataskaitą, rekomenduojama ją pateikti Microsoft Excel (.xlsx) formatu, naudojant iš anksto paruoštą šabloną, kurį būtų galima naudoti ir pačiai analizei.

5. Atsisakyti privalomo raštiško įmonių informavimo

- Savivaldybių administracijos, patikrinusios pirmines įmonių pateiktas finansines ataskaitas, apie priimtą sprendimą įmones privalo informuoti raštu. Didinant veiklos efektyvumą, siūloma atsisakyti šios veiklos, kadangi priėmus teigiamą sprendimą, įmonėms yra pervedamos lėšos, kurios patvirtina pateiktų ataskaitų teisingumą.
- Raštiški pranešimai toliau rengiami, kai pateiktose ataskaitose rasta klaidų, kai ataskaitos grąžinamos įmonėms ir bus tikrinamos su kito mėnesio ataskaitomis ar kai įmonės, po atlikto patikrinimo (-ų), informuojamos apie priimtą sprendimą.
- Visi aukščiau išvardyti pranešimai galėtų būti siunčiami naudojantis informacine sistema, kuri turėtų jau sukurtus šablonus ir įmonių kontaktus, o tai leistų sutaupyti nemažai papildomo laiko kitiems darbams.

6. Įdiegti automatizuotą finansinių ataskaitų tikrinimo sistemą

- Siekiant sutrumpinti procesų grandinę ir sumažinti klaidų tikimybę, rekomenduojama dalį procesų automatizuoti. Rekomenduotinas IT sprendinys – informacinė sistema, kuri būtų pritaikyta tiek įmonėms, kurios teiktų finansines ataskaitas ir kitus duomenis, tiek savivaldybių administracijoms, kurios tikrintų pateiktas ataskaitas ir priimtų atitinkamus sprendimus.
- Informacinė sistema taip pat galėtų tikrinti mokėjimų būklę, suteikti galimybę siųsti pranešimus, iš kurių dalis pranešimų būtų siunčiami automatiškai. Taip pat galima archyvo funkcija, kurios pagalba būtų išsaugomi visi atlikti veiksmai su kiekviena įmone (kokie sprendimai priimti, kokia kompensacija yra išmokėta, kam grąžinta ataskaita, kuri bus tikrinama kitą mėnesį). Savivaldybių administracijų specialistai turės informacijos atsekamumo galimybę, todėl nereikės pildyti įvairių vidinių dokumentų, skirtų duomenų saugojimui, mažinant laiko sąnaudas.

Įvertinus viešojo transporto organizavimo proceso optimizavimo galimybes, siūlomos trys rekomendacijų kryptys, kurios leistų palengvinti viešojo transporto organizavimą ir padidinti naudojamą viešuoju transportu:

1. Reguliarus ir sistemingas gyventojų poreikio aiškinimasis

- Siekiant, kad viešasis transportas atlieptų gyventojų poreikius, viešąjį transportą organizuojančiai įstaigai rekomenduojama reguliariai ir sistemingai vykdyti apklausas arba naudoti kitas priemones, kuriomis būtų sužinomi gyventojų poreikiai.
- Siekiant skatinti gyventojų savarankiškumą ir dalyvavimą viešojo transporto organizavime, rekomenduojama sukurti galimybę gyventojams išreikšti savo poreikius ir pateikti prašymus naujiems maršrutams internetiniu būdu. Taip bus ne tik tikslingiau organizuojamas viešasis transportas, bet ir sutaupoma papildomų kaštų.

2. Maršrutų ir grafikų sudarymo taisyklės ir kriterijai

- Siekiant optimizuoti naujų maršrutų planavimo procesą ir efektingiau panaudoti VT skiriamus išteklius, rekomenduojama sukurti bendras maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo taisykles bei numatyti atitinkamus naujų maršrutų planavimo kriterijus.
- Taisyklės ir kriterijai (pvz. gyventojų poreikis, srautas, atsiperkamumas) turėtų būti paremti kaštų-naudos analize ir gerosiomis užsienio praktikomis.

3. Duomenimis paremtas viešasis transportas

- Siekiant viešąjį transportą organizuoti optimaliai, rekomenduojama tai daryti naudojantis sukauptais kiekybiniais duomenimis. Šiuo metu su viešuoju transportu susiję duomenys nėra prieinami visoms viešąjį transportą organizuojančioms įstaigoms, todėl ir nauji maršrutai yra planuojami ne optimaliai.
- Rekomenduojama viešąjį transportą organizuojančioms įstaigoms suteikti prieigą prie duomenų.

2.2.4 Sąnaudų-naudos analizė

Sąnaudų-naudos analizės modelis buvo rengiamas remiantis nagrinėtų užsienio šalių taikomomis sąnaudų-naudos apskaitos praktikomis (sąnaudų struktūra, sąnaudų skirstymu) bei Lietuvos miestų naudojamais sąnaudų apskaitos modeliais.

Estijos sąnaudų-naudos modelis

Estijoje regioninių centrų naudojamo sąnaudų-naudos modelio struktūra sąnaudas skaido į bendras išlaidas, kintamąsias išlaidas, fiksuotas išlaidas, prašomą veiklos pelną / nuostolius ir kitus rodiklius.

Nagrinėti regioninio centro dokumentai taip pat nurodo, kad sąnaudos papildomai yra skaidomos priklausomai nuo tarnybos ilgio, į 1-8 mėnesių tarnybą ir 9-12 tarnybą.²⁷

Sąnaudų kategorijos toliau yra skaidomos į detalesnius kaštus:

1. Bendros išlaidos

2. Kintamosios išlaidos

- Degalų sąnaudos
- Tepalų sunaudojimas (įskaitant degalų priedus)
- Bendros riedmenų priežiūros ir remonto išlaidos (medžiagų remonto išlaidos, remonto darbuotojų darbo sąnaudos (įskaitant pajamų, socialinius ir kitus mokesčius), autobusų plovimo ir valymo išlaidos)
- Autobusų vairuotojų darbo išlaidos (įskaitant pajamų mokestį, socialinio draudimo mokesčius ir kt.)
- Padangos
- Kitos kintamos išlaidos

3. Fiksuotos išlaidos

- Autobusų nusidėvėjimas
- Autobusų nuoma
- Autobusų remonto pridėtinės išlaidos
- Autobusų draudimas
- Nekilnojamojo turto pridėtinės išlaidos
- Išlaidos, susijusios su bilietų pardavimu
- Išlaidos autobusų išorės ir vidaus ženklinimui
- Išdavimo paslaugų išlaidos
- Autobusų dažymo ir lipdukų įrengimo išlaidos
- Bendra įsigytų paslaugų kaina (elektra, patalpų ir pastatų šildymas, draudimas, kitos išlaidos)
- Bendros administracinės išlaidos (konsultacijų išlaidos, teisinės išlaidos, palūkanų išlaidos, kitos administracinės išlaidos)
- Kitos fiksuotos išlaidos

4. Prašomas veiklos pelnas / nuostoliai

5. Kiti rodikliai

- Linijos rida per metus
- Metinė rida
- Autobusų skaičius
- Vidutinis autobusų amžius

²⁷ Šiaurės Estijos viešojo transporto centro skelbimas (Viešųjų pirkimų medžiaga). "Organization of a public bus service on the southern Harju County bus lines." 2020. Prieiga per internetą: <https://ted.europa.eu/TED/search/search.do>

- Autobusų vairuotojų skaičius
- Remontų skaičius

Austrijos sąnaudų-naudos modelis

Austrijoje viešojo transporto asociacijos ir vežėjai patiriamas sąnaudas ir išlaidas skirsto į fiksuotas išlaidas, kurios priklauso nuo laiko, į kintamas išlaidas, kurios priklauso nuo nuvažiuotos ridos, ir į kelionės išlaidas, kurios apima daugiausia darbo jėgos sąnaudas. Šios sąnaudų kategorijos taip pat yra išskirstomos pagal naudotus transporto priemonių tipus – autobusus iki 20 vietų, autobusus iki 50 vietų bei trijų ašių autobusus.²⁸

Sąnaudų kategorijos toliau yra skaidomos į detalesnius kaštus:

1. Fiksuotos išlaidos (nuo laiko priklausančios išlaidos):

- Transporto priemonės įsigijimo vertė.
- Tarnavimo metais vertė
- Transporto priemonės likutinė vertė
- Metinė rida
- Nusidėvėjimas per metus
- Skolinimosi išlaidos (4 proc.)
- Transporto priemonės draudimas
- Kitos išlaidos
- Veikimo laikas valandomis per metus

2. Kintamos išlaidos (nuo ridos priklausančios išlaidos):

- Remonto išlaidos per metus
- Padangų komplektavimo išlaidos
- Padangų rida
- Degalų suvartojimas 100 km
- Degalų kaina už litrą
- Degalų sąnaudos už km
- Remonto išlaidos
- Padangų išlaidos

3. Kelionės išlaidos

- Vairuotojo darbo laikas valandomis
- Vienos valandos kaina (jšk. su darbo užmokesčių nesusijusias išlaidas)
- Vairuotojo išlaidos
- Fiksuotos išlaidos už valandą
- Kintamos transporto priemonės išlaidos

²⁸ Mag. Johann Kain in Kooperation mit der Berufsgruppe Bus "Kostensteigerung im gewerblichen Personenverkehr mit Autobussen" 2019.

- Administravimo išlaidos (15 proc.)

Švedijos sąnaudų-naudos modelis

Švedijos regioninės agentūros patiriamų sąnaudų neskirsto į didesnes kategorijas, tačiau vis tiek jas detalizuoja į mažesnius kaštus:

- Autobusų vietos
- Autobusų įsigijimo išlaidos
- Autobusų parko išlaikymo išlaidos per autobusą
- Autobusų naudojimo laikas (metais)
- Maršruto ilgis
- Diskonto norma
- Dienų skaičius per metus
- Piko kelionių skaičius per autobusą
- Metinės kapitalo išlaidos per autobusą
- Kapitalo sąnaudos per vieną piko kelionę
- Ribinės priežiūros ir remonto išlaidos ir kuras
- Vairuotojų pertraukos (10 proc. laiko)
- Ribinės vairuotojų išlaidos
- Ribinės išlaidos per vieną kelionę
- Ribinės išlaidos per vieną piko kelionę
- 1 kilometro išlaidos

Lietuvos miestų sąnaudų modeliai

Parengiant standartizuotą sąnaudų-naudos modelį buvo atsižvelgiama ir į šiuo metu dviejų Lietuvos miestų naudojamas sąnaudų apskaitos sistemas ir faktinius duomenis.

Abu nagrinėti Lietuvos miestai, kurių dėl konfidencialumo negalima įvardinti, kaupiamas sąnaudas skirsto į miesto susisiekimą ir į priemiesčio susisiekimą. Sąnaudos papildomai yra skaidomos į tiesiogines ir netiesiogines sąnaudas.

Sąnaudų kategorijos toliau yra skaidomos į detalesnius kaštus:

1. Tiesioginės sąnaudos:

- Kuras
- Vairuotojų atlyginimai (Su Sodra)
- Remontininkų atlyginimas (Su Sodra)
- Transporto priemonės nusidėvėjimas
- Tepalai ir eksploatacinės medžiagos, ir atsarginės dalys, padangos
- Remontas
- Autobusų draudimas
- Techninės apžiūros, tachografų patikra

2. Netiesioginės sąnaudos:

- Administracijos atlyginimas (Su Sodra)
- Medžiagos
- Techninio personalo atlyginimas (specialistai, pagalbiniai, remontininkai, kt. vairuotojai)
- Kitos sąnaudos
- Elektros energija
- Šildymas ir vanduo
- Kanceliarinės priemonės

Parengtas standartizuotas Lietuvos viešojo transporto sąnaudų modelis

Sąnaudų modelis parengtas siekiant įgalinti savivaldybes ir kitas viešojo transporto organizavimu suinteresuotas institucijas savarankiškai įvertinti autobusų maršrutų ar papildomos ridos sukuriamas sąnaudas, socialines ir ekonomines naudas. Modelis yra sudarytas iš dviejų dalių – pirmoje dalyje yra pateikiamas automatizuotas sąnaudų apskaičiavimo modelis, jame nurodžius siektinus kiekybinius rodiklius, automatiškai, remiantis iš anksto numatytais įverčiais, yra apskaičiuojamos planuojamos ridos aptarnavimo sąnaudos, o antrąją dalį sudaro naudų modelis, kuris vertina planuojamo viešojo transporto maršruto (maršrutų grupės, aptarnaujamos teritorijos ir kt.) sukuriama socialinę ir ekonominę naudą.

Sąnaudų modelis yra kuriamas naudojant iš sąrašo pasirinkus maršruto tipą (miesto arba priemiesčio), transporto priemonių tipą (mikro²⁹, midi³⁰, dviašis³¹ ar triašis³²) bei degalų, kuriuos naudoja transporto priemonės, rūšį (dyzelinas, dujos ar elektra). Nuo šių fiksuotų reikšmių priklauso sąnaudų dydžiai. Modelyje egzistuoja 2 išimtys, kurios neturi standartizuotų įverčių – priemiesčio maršrutus aptarnaujantys triašiai autobusai varomi dujomis (SGD) arba elektra. Šiuo metu nėra galimybės tokius įverčius nustatyti, kadangi rinkoje dar nėra pakankamas kiekis tokio tipo transporto priemonių aptarnaujančių priemiestinius maršrutus.

Skaičiavimams atlikti maršruto planuotojas turi įvesti kuro rūšies, kuri buvo pasirinkta anksčiau, kainą, aptarnausiančių transporto priemonių amžiaus vidurkį, vidutinį mėnesinį 1 vairuotojo darbo užmokestį (brutto), vidutinę mėnesinę 1 vairuotojo nuvažiuojamą ridą ir reikalingą vairuotojų skaičių. Pagal vairuotojų nuvažiuojamos ridos kiekį ir reikalingą vairuotojų skaičių apskaičiuojamas planuojamas ridos kiekis, kuris padės nustatyti galutinį sąnaudų kiekį. Kiti rankiniu būdu nurodomi rodikliai nėra standartizuojami, kadangi itin varijuoja tarp skirtingų savivaldybių ir regionų.

Viešojo transporto maršruto sąnaudos įvertinamos atsižvelgiant į standartizuotus įverčius, kurie buvo parengti remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių viešojo transporto duomenimis, transporto priemonių gamintojų pateiktais duomenimis (sąnaudos) ir užsienio šalyse atliktais tyrimais. Sąnaudų skaičiavimui naudojami įverčiai yra detalizuojami į atskirus komponentus ir vertinami atskirai.

Tiesioginės sąnaudos:

- Transporto energetinės sąnaudos (degalai, elektros energija) | Sąnaudos standartizuotos į 22 skirtingus įverčius, priklausomus nuo maršruto tipo, transporto priemonės tipo ir naudojamos degalų rūšies.

²⁹ Transporto priemonės tipas iki 6 metrų ilgio ir iki 22 vietų

³⁰ Transporto priemonės tipas iki 10 metrų ilgio ir iki 70 vietų

³¹ Transporto priemonės tipas iki 12 metrų ilgio ir iki 100 vietų

³² Transporto priemonės tipas iki 18 metrų ilgio ir daugiau nei 100 vietų

- Vairuotojų atlyginimai (su Sodra) | Vairuotojų atlyginimai nėra standartizuoti dėl didelės variacijos. Atlyginimo įvertis vienam kilometrui yra paskaičiuojamas pagal modelyje įvestus duomenis (vidutinį mėnesinį 1 vairuotojo darbo užmokestį (bruto) ir reikalingą vairuotojų skaičių).
- Transporto priemonių nusidėvėjimas | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis.
- Kitos materialinės sąnaudos (padangos, tepalai ir kitos medžiagos) | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis.
- Remontas | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis. Remonto sąnaudos taip pat kinta priklausomai nuo įvesto transporto priemonių amžiaus – skirtingi įverčiai naudojami nustatyti transporto priemonių iki 5 m., tarp 5 ir 10-ies metų ir daugiau nei 11 m. amžiaus transporto remonto sąnaudas.
- Autobusų draudimas (vieno autobuso metinės draudimo išlaidos, autobusų skaičius) | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis.
- Autobusų nuoma | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis.
- Kitos sąnaudos | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis.

Netiesioginės sąnaudos:

- Administracijos atlyginimai (su Sodra) | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis.
- Ilgalaikio turto nusidėvėjimas | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis.
- Bendrosios sąnaudos (mokesčiai, komunalinės išlaidos, kanceliarinės išlaidos ir kt.) | Standartizuotas įvertis nustatytas remiantis faktiniais Lietuvos savivaldybių duomenimis.

Atskirai paskaičiavus kiekvieną sąnaudų komponentą, modelis pateikia vidutines vieno kilometro sąnaudas bei visos nurodytos ridos aptarnavimo sąnaudas.

Siekiant įvertinti sukurto modelio atitikimą realiems duomenims, nustatyti standartizuoti modelio įverčiai bus palyginami su atsitiktinai pasirinktomis 3 Lietuvos savivaldybėmis, kurių duomenys nebuvo naudojami kuriant sąnaudų modelį. Buvo įvertinta, ar savivaldybių sąnaudų komponentai atitinka standartizuotus sąnaudų įverčius. Atsižvelgiant į galimus sąnaudų skirtumus, vertinama, kad savivaldybių duomenys standartinį įvertį atitinka tokiu atveju, kai nuokrypis nuo standarto neviršija 20 proc.

Degalų ir vairuotojų atlyginimo sąnaudos tiesiogiai priklauso nuo savivaldybės ir dėl duomenų trūkumo ir didelės variacijos tarp savivaldybių negali būti standartizuotos, todėl įvedamos rankiniu būdu, o remonto sąnaudos nustatomos atitinkamai pagal transporto priemonių amžiaus vidurkį (angl. *flat rate*) principu.

22 lentelė. Atsitiktinai atrinktų savivaldybių metinių vieno kilometro sąnaudų palyginimas su nustatytais sąnaudų režiais

Sąnaudos	I savivaldybė		II savivaldybė		III savivaldybė	
	Miestas	Miestas	Priemiestis	Priemiestis	Priemiestis	Priemiestis
Tiesioginės sąnaudos						
Degalai	<i>Dėl didelės turimų TP variacijos, standartiniai įverčiai negali būti įvertinami</i>					
Vairuotojų atlyginimai (su Sodra)	<i>Dėl didelės variacijos tarp savivaldybių, standartiniai įverčiai negali būti įvertinami</i>					
Transporto priemonių nusidėvėjimas	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto
Kitos materialinės sąnaudos (padangos, tepalai, atsarginės dalys ir kitos medžiagos)	Neatitinka standarto	Atitinka standartą	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto
Remontas	<i>Dėl didelės turimų TP variacijos, standartiniai įverčiai negali būti įvertinami</i>					
Autobusų draudimas	Neatitinka standarto	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą
Autobusų nuoma	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą
Kitos sąnaudos	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą
Netiesioginės sąnaudos						
Kitų darbuotojų (administracija, techninis personalas) atlyginimai (su Sodra)	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Atitinka standartą	Neatitinka standarto
Ilgalaikio turto nusidėvėjimas	Atitinka standartą	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto
Bendrosios sąnaudos (mokesčiai, komunalinės išlaidos, kanceliarinės išlaidos, skelbimai, reklama, apsauga ir kt.)	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Neatitinka standarto	Atitinka standartą	Atitinka standartą

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Atlikus modelio testavimą, matoma, kad dalis savivaldybių rodiklių neatitinka standartizuotų (kartu su leistinu nuokrypiu) įverčių. Dalies savivaldybių pateikti sąnaudų komponentai neatitinka įverčių, tačiau skirtingų komponentų sumos atitinka įverčių sumas. Modelio testavimas parodo, kad sąnaudų modelio nurodoma sąnaudų prognozė yra tik preliminarinė ir, kad bendros sąnaudos tarp savivaldybių varijuoja per daug, kad būtų galima nustatyti universalų standartinį sąnaudos komponento įvertį, tačiau bendras sąnaudų įvertis gali būti nustatomas intervalo ribose.

Parengtas standartizuotas Lietuvos viešojo transporto naudų modelis

Naudų modelis parengtas atliekant viešojo transporto pasiekiamumo ir socialinės apsaugos, švietimo ir mokslo bei kultūros aspektus, tarp kurių buvo nustatytas statistiškai reikšmingi ryšiai (žr. 1 ataskaitos sk.).

Viešojo transporto sukuriama nauda priklauso nuo tokių charakteristikų, kaip maršruto tipas (miesto arba priemiesčio), maršrute vyraujantis teritorijos tipas ir naudą gaunančių keleivių skaičius.

Naudos įverčiai, išreikšti eurais, pateikiami iš Centrinės projektų valdymo agentūros investicijų projektų, kuriems siekiama gauti finansavimą iš Europos Sąjungos struktūrinės paramos ir/ ar valstybės biudžeto lėšų, rengimo metodikos (žr. toliau esančią lentelę).

23 lentelė. Naudos komponentų įverčiai

Sritis	Įverčio apibūdinimas	Įverčio dydis
Socialinė apsauga	Sukuriama pridėtinė vertė dėl dalyvavimo darbo rinkoje, išreiškiama per darbo paieškos laiko ekonomiją (už minimalų atlyginimą įdarbinto bedarbio kuriamas produktas)	502,84 Eur
Švietimas ir mokslas	Pasiryžimas sumokėti už padidėjusį bendrojo ugdymo paslaugų prieinamumą ir pagerėjusią kokybę (pradinės mokyklos)	2122,3 Eur

Sritis	Įverčio apibūdinimas	Įverčio dydis
Švietimas ir mokslas	Pasiryžimas sumokėti už padidėjusį bendrojo ugdymo paslaugų prieinamumą ir pagerėjusią kokybę (vidurinės mokyklos)	2521,67 Eur
Kultūra	Pasiryžimas sumokėti už 1 val. apsilankymą kultūros objekte, jei įtraukiamos tik laiko sąnaudos ir TPES (kelionės sąnaudų metodas): vietinis lankytojas	11,44 Eur
Kultūra	Pasiryžimas sumokėti už 1 val. apsilankymą kultūros objekte, jei įtraukiamos tik laiko sąnaudos ir TPES (kelionės sąnaudų metodas): regioninis lankytojas	13,1 Eur

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Centrinės projektų valdymo agentūros metodikos duomenimis

Skaičiuojant keleivio socialinę ir ekonominę naudą, dauginami šie įverčiai – planuojamas pervežti keleivių skaičius, keleivių dalis, kuri gaus papildomą naudą (pagal pateiktus įverčius toliau esančiose lentelėse), naudos komponento įvertis, remiantis CPVA metodika, bei ryšio stiprumo tarp viešojo transporto pasiekiamumo ir socialinės apsaugos, švietimo ir mokslo bei kultūros komponentų įvertis (determinacijos koeficientas).

Keleivių skaičius modelyje apskaičiuojamas individualiai, atsižvelgiant į:

- viešojo transporto planuojamą metinę ridą, kuri gaunama iš sąnaudų modelio;
- transporto priemonės užpildymą, kuris įvedamas rankiniu būdu, remiantis maršruto planuotojo istoriniais duomenimis, Lietuvos statistikos departamento duomenimis arba regiono gyventojų mobilumo tyrimais;
- keleivio kelionės atstumą, kuris įvedamas rankiniu būdu, remiantis savivaldybės ar kitos įstaigos istoriniais duomenimis, Lietuvos statistikos departamento duomenimis arba regiono gyventojų mobilumo tyrimais.

Toliau esančioje lentelėje pateikiami socialinės apsaugos srities kiekvieno teritorijos tipo įverčiai.

24 lentelė. Bedarbių dalis pagal teritorijos tipą

Teritorijos tipas	1H	1M	1L	2H	2M	2L	3M
Įvertis	1,69%	1,04%	0,04%	0,04%	1,96%	0,22%	0,13%

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Analizuojant švietimo ir mokslo sritį, papildomai įvertintas ir kitas aspektas – ar esant galimybei gauti geresnį išsilavinimą, gyventojai svarstyti keliauti ilgesnį laiką ar didesnį atstumą. Toliau esančioje lentelėje pateikiami kiekvieno teritorijos tipo ir pasiryžimo vykti ilgesnį laiką ar didesnį atstumą įverčiai.

25 lentelė. Moksleivių pagal teritorijos tipą

Teritorijos tipas	1H	1M	1L	2H	2M	2L	3M
Moksleivių iki 10 m.	1,59%	0,64%	0,01%	0,02%	0,83%	0,06%	0,05%
Moksleivių iki 16 m.	2,10%	1,24%	0,01%	0,02%	1,44%	0,21%	0,09%
Pasiryžimas vykti ilgesnį laiką ar didesnį atstumą	36,91%	8,00%	0,16%	6,31%	9,10%	1,00%	0,22%

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Toliau esančioje lentelėje pateikiami kultūros srities kiekvieno teritorijos tipo įverčiai.

26 lentelė. Lankytojų padidėjimas pagal teritorijos tipą per kelionę

Teritorijos tipas	Lankymasis kino teatre		Lankymasis gyvuose pasirodymuose		Lankymasis kultūros objektuose		Lankymasis sporto rungtyne ar varžybose	
	Įvertis	Trukmė	Įvertis	Trukmė	Įvertis	Trukmė	Įvertis	Trukmė
1H	0,001058	1,5 val.	0,001521	2 val.	0,000928	2 val.	0,000583	1,5 val.
1M	0,000666	1,5 val.	0,001393	2 val.	0,000621	1,5 val.	0,000567	1,5 val.
1L	0,000509	1,5 val.	0,001529	1,5 val.	0,000191	1 val.	0,000446	1,5 val.

Teritorijos tipas	Lankymasis kino teatre		Lankymasis gyvuose pasirodymuose		Lankymasis kultūros objektuose		Lankymasis sporto rungtyne ar varžybose	
	Įvertis	Trukmė	Įvertis	Trukmė	Įvertis	Trukmė	Įvertis	Trukmė
2H	0,001141	1,5 val.	0,001529	2 val.	0,001210	2 val.	0,000913	1,5 val.
2M	0,000589	1,5 val.	0,001479	2 val.	0,000568	1,5 val.	0,000557	1,5 val.
2L	0,000493	1,5 val.	0,001418	1,5 val.	0,000572	1 val.	0,000766	1,5 val.
3M	0,000277	1,5 val.	0,000774	1,5 val.	0,0003971	1 val.	0,000377	1,5 val.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Atsižvelgus į aukščiau pateiktą skaičiavimo metodiką, apskaičiuojama bendra socialinė ir ekonominė nauda. Siekiant įvertinti ne tik bendrą socialinę ir ekonominę naudą, išskiriama nauda vienam keleiviui lygi naudą gaunančių keleivių skaičiaus dalį padauginus iš socialinės ir ekonominės naudos įverčio (eurais), kuri yra išdalinama vienai keleivio kelionei (eurais) ir vienam transporto priemonės ridos kilometrui (eurais).

3 Užsienio valstybėse taikomų viešojo transporto sistemų modelių ir optimizuoto viešojo transporto sistemos modelio ir alternatyvų tyrimas

Šiame skyriuje aprašomi užsienio valstybių viešojo transporto organizavimo modeliai, atliekama teisės aktų ir kitų dokumentų analizė, išskiriant funkcijų ir atsakomybių pasidalijimą tarp skirtingų institucijų, analizuojami finansavimo ir administravimo modeliai. Taip pat pateikiami kiekvienos šalies viešojo transporto organizavimo procesų žemėlapiai, įvertinami šių organizavimo modelių privalumai ir trūkumai. Atlikus vertinimą, pateikiamos iš gerųjų praktikų išskirtos rekomendacijos Lietuvos viešojo transporto sistemai tobulinti.

Skyriuje taip analizuojamos viešojo transporto organizavimo sistemos alternatyvos, kurios modeliuojamos atsižvelgiant į skirtingus aspektus, akcentuojant įgyvendinamumą ir pritaikomumą. Rengiami alternatyvų ir esamos situacijos procesų žemėlapiai, atliekant procesų optimizavimą kiekybiniais ir kokybiniais metodais bei remiantis gerosiomis užsienio praktikomis, ir pateikiamos išvados.

3.1 Užsienio valstybėse taikomų viešojo transporto sistemų modelių tyrimas

Tyrimui pasirinktos valstybės yra Estija, Austrija ir Švedija, kurios suderintos su Klientu. Valstybėse taikomos viešojo transporto sistemos nagrinėtos atliekant atvirų šaltinių, teisės aktų, vidinių viešąjį transportą organizuojančių institucijų dokumentų ir akademinės literatūros analizę. Dalis informacijos buvo gauta tiesiogiai susisiekus su šių šalių atsakingomis institucijomis.

3.1.1 Estijos viešojo transporto sistemos modelio analizė

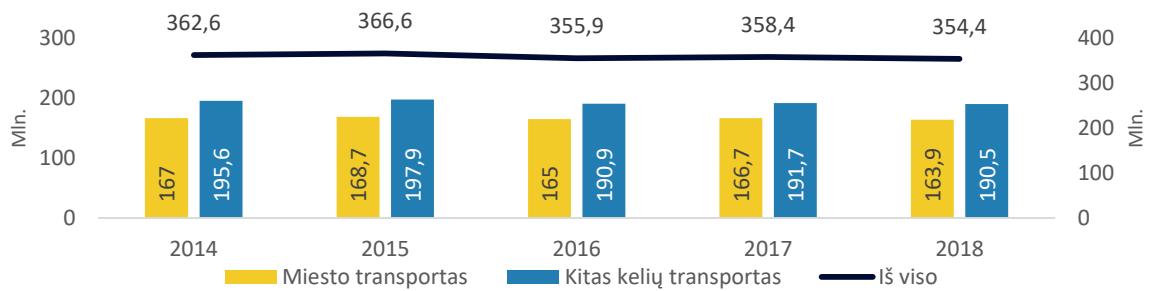
Estija analizei pasirinkta dėl panašių geografinių sąlygų (abi valstybės panašaus ploto ir teritorijos tipo, panašioje geografinėje lokacijoje) bei demografinių ir ekonominių rodiklių (panašus gyventojų skaičius, ekonomikos išsivystymas, bendrasis vidaus produktas) su Lietuva.

27 lentelė. Estijos ir Lietuvos demografinių ir ekonominių rodiklių palyginimas

Rodiklis	Estija	Lietuva
Gyventojų skaičius, mln. (2020 m. pradžioje)	1,3	2,8
Gyventojų tankis, gyv./km ² (2019 m. pradžioje)	31	42,8
Šalies plotas, tūkst. km ²	45,2	65,2
BVP, mlrd. Eur (2018 m.)	26	45,3
BVP 1 gyv., tūkst. Eur (2018 m.)	19,7	16,2

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamento ir „Estijos statistikos“ pateikti duomenys

Estijos pasirinkimas analizei grindžiamas ir tuo, kad Estija pasižymi išvystyta bei modernia viešojo transporto sistema (žr. toliau esantį paveikslą).



30 paveikslas. Estijos viešojo transporto keleivių skaičiaus pokytis 2014–2018 metais
Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis „Estijos statistikos“ pateiktais duomenimis

Estijoje kelių transportu pervežtų keleivių skaičius 2014–2018 m. laikotarpiu neturėjo vieningos augimo arba kritimo tendencijos. Bendras kelių transporto pervežtų keleivių skaičius analizuojamu laikotarpiui sumažėjo 8,2 mln. arba 2,26 proc. Miesto transportu pervežtų keleivių skaičius 2018 m., lyginant su 2014 m., sumažėjo 3,1 mln. arba 1,86 proc. Kitų kelių transportu pervežtų keleivių skaičius 2018 m. buvo 5,1 mln. arba 2,61 proc. mažesnis nei 2014 m.

Įvertinus per metus kelių transportu pervežtų keleivių skaičių ir šalies gyventojų skaičių, nustatyta, kad Estijoje 2018 m. vidutiniškai vienas šalies gyventojas keliavo 268 kartus, tuo tarpu Lietuvoje – 129 kartus. Galima teigti, kad Estijoje, kurioje gyventojų skaičius yra mažesnis nei Lietuvoje, daugiau žmonių renkasi viešąjį transportą nei kitas transportas rūšis.

Teisinė aplinka

Estijoje viešasis transportas yra organizuojamas Estijos viešojo transporto įstatymo pagrindu, bet taip pat yra atsižvelgiama į ES institucijų direktyvas ir reglamentus, Estijos viešųjų pirkimų įstatymą.

Lentelėje pateikiami pagrindiniai viešąjį transportą Estijoje reglamentuojantys teisės aktai bei jų reglamentavimo objektai ir institucijos. Be pagrindinių įstatymų, taip pat, kaip pavyzdys, pateikiamas ir šiaurės Estijos viešojo transporto centro viešųjų pirkimų procedūros aprašas (est. *Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus riigihangete läbiviimise kord*), organizuojančiosios įstaigos vidinis dokumentas.

28 lentelė. Teisės aktai reglamentuojantys viešojo transporto organizavimą Estijoje

Teisės aktas	Reglamentavimo objektas	Vadovaujasi	Taikoma
Viešojo transporto įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybių, Regioninių viešojo transporto centrų ir Kelių administracijos funkcijos bei atsakomybės Ekonomikos reikalų ir susisiekimo ministerijos funkcijos ir atsakomybės susijusios su viešuoju transportu Viešųjų paslaugų, sutarčių ir jų suteikimo sąlygos Viešojo transporto finansavimo tvarka Viešojo transporto kainodaros sudarymo tvarka ir sąlygos Reikalavimai vežėjams Licencijos vežti keleivius išdavimo sąlygos ir tvarka Reikalavimai vežėjų transporto priemonėms 	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybių administracijos Regioniniai viešojo transporto centrai Kelių administracija 	Keleiviniam kelių transportui
Viešųjų pirkimų įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės Viešųjų pirkimų organizavimo išimtis Viešųjų pirkimų organizavimo procedūros Viešųjų pirkimų instrumentų aprašymai Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės komunalinių paslaugų, susisiekimo, komunikacijų, gamtinių išteklių sektoriuose Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės krašto apsaugos sektoriuje Viešųjų pirkimų peržiūros ir skundų svarstymo procedūra Viešųjų pirkimų priežiūra 	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybių administracijos Regioniniai viešojo transporto centrai Kelių administracija Kitos viešąjį transportą organizuojančios įstaigos 	Visam keleiviniam transportui

Teisės aktas	Reglamentavimo objektas	Vadovaujasi	Taikoma
Šiaurės Estijos viešojo transporto centro viešųjų pirkimų procedūros aprašas	<ul style="list-style-type: none"> Atsakingų asmenų paskyrimas, pirkimo organizavimas ir sudėtis Viešųjų pirkimų plano ruošimas ir patvirtinimas Konkurso organizavimo tvarka, atsakingo asmens ir pirkimo komiteto funkcijos Dokumentų tvarkymo ir apskaitos taisyklės 	Regioninis viešojo transporto centras	Keleiviniam kelių transportui

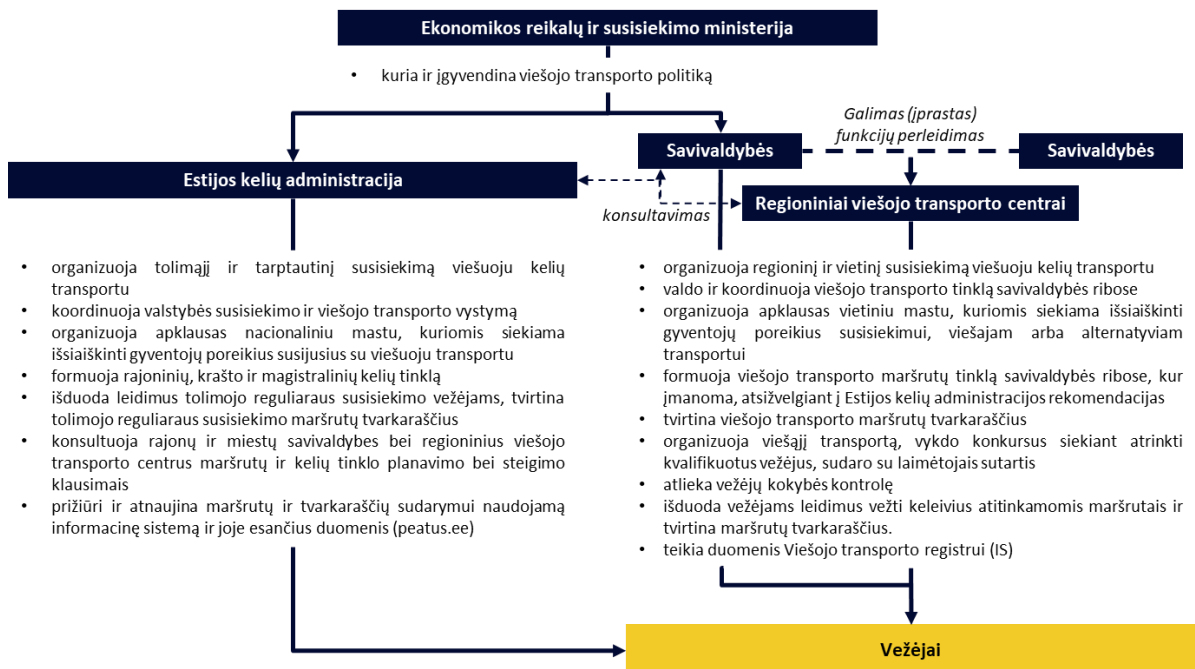
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pagrindinis Estijos viešojo transporto teisinės aplinkos privalumas yra jos aiškumas ir struktūra. Egzistuoja vienas pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis viešojo transporto organizavimą ir su juo susijusias veiklas bei tam tikros vidinės tvarkos, kurias pasitvirtina pačios organizacijos.

Viešojo transporto organizavimo modelis

Estijos viešojo transporto organizavimas yra skaidomas į du lygmenis: vietinį ir nacionalinį. Už nacionalinio lygmens viešąjį susisiekimą yra atsakinga Estijos kelių administracija (est. *Maanteeamet*) – ji organizuoja ir koordinuoja tolimąjį ir tarptautinį susisiekimą viešuoju kelių transportu bei konsultuoja už regioninį transportą atsakingas įstaigas. Kelių administracija taip pat nacionaliniu mastu organizuoja keleivių apklausas bei prižiūri maršrutų ir tvarkaraščių sudarymui naudojamą informacinę sistemą (peatus.ee) ir joje esančius duomenis.

Už vietinį susisiekimą yra atsakingos savivaldybės, kurios gali arba viešąjį transportą organizuoti pačios arba šias funkcijas perduoti regioniniam viešojo transporto centrui (est. *ühistranspordikeskus*). Savivaldybės arba regioniniai viešojo transporto centrai be viešojo transporto organizavimo taip pat atlieka gyventojų apklausas regioniniu arba vietiniu lygmeniu, vykdo vežėjų kokybės kontrolę bei reguliariai į bendrą informacinę sistemą kelią duomenis apie susisiekimą koordinuojamame regione³³.



31 paveikslas. Estijos viešojo transporto organizavimo modelis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Estijos viešojo transporto įstatymu

³³ Estijos viešojo transporto įstatymas

Estijos viešojo transporto organizavimo modelis yra išskirtinis tuo, kad už viešojo transporto organizavimą yra atsakingos savivaldybės, tačiau dažniausiai pasitaikanti praktika yra ta, kad savivaldybės šias funkcijas perduoda vykdyti regioniniams viešojo transporto centrams. Estijoje savivaldybėms yra suteikta galimybė bendradarbiauti su kaimyninėmis savivaldybėmis ir kartu steigti bei kontroliuoti regioninius viešojo transporto centrus, taip dalinai centralizuojant viešąjį transportą regiono pagrindu. Pagrindinė motyvacija steigti centrus ir perduoti jiems funkcijas – efektyviau organizuojamas viešasis transportas, išvengiama fragmentuoto maršrutų planavimo bei, svarbiausia, gaunamas papildomas valstybės finansavimas.

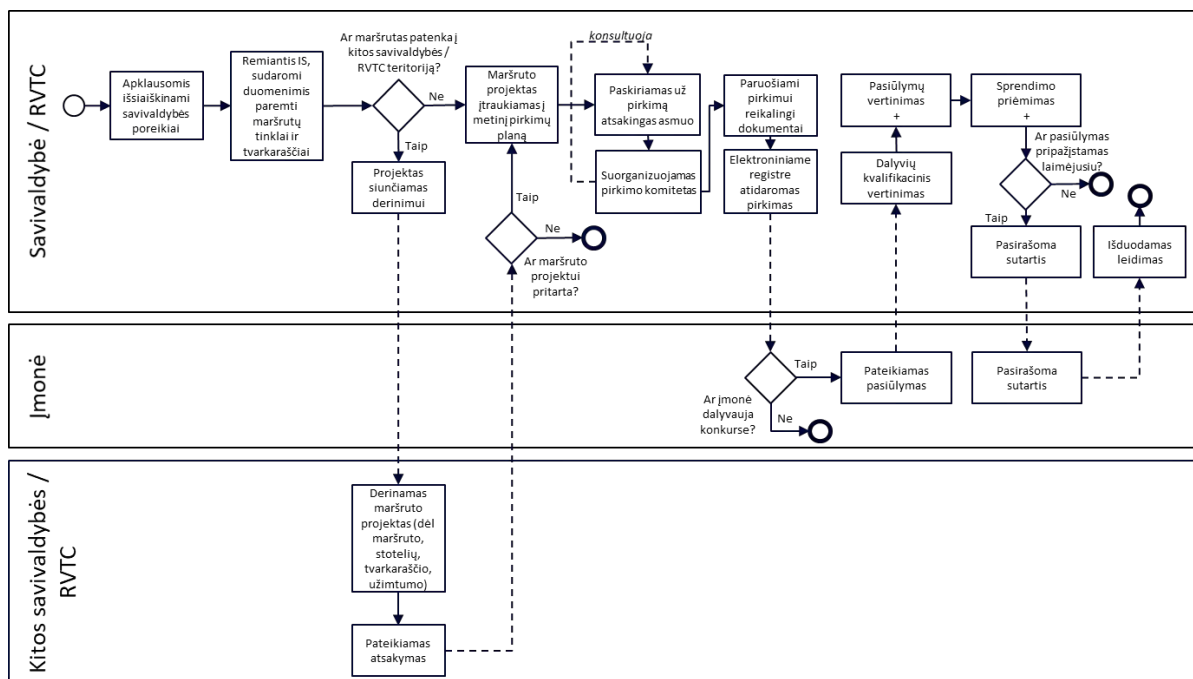


32 paveikslas. Šiaurės Estijos viešojo transporto centro administruojama teritorija
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Estijoje šiuo metu veikia 9 regioniniai viešojo transporto centrai, iš kurių didžiausias – šiaurės Estijos viešojo transporto centras (est. *Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus*), apimantis 4 apskritis ir 25 savivaldybes.

Viešojo transporto organizavimo procesas

Estijos viešojo transporto organizavimo procesas pasižymi duomenimis paremtu bei dalinai automatizuotu maršrutų ir tvarkaraščių planavimu (žr. toliau esantį paveikslą).



33 paveikslas. Estijos viešojo transporto organizavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Estijos viešojo transporto įstatymu, Estijos viešųjų pirkimų įstatymu, šiaurės Estijos viešojo transporto centro viešųjų pirkimų procedūros aprašu

Estijos viešojo transporto organizavimo procesas pradedamas apklausomis, išsiaiškinant savivaldybės arba regiono susisiekimo poreikius. Surinkti kokybiniai apklausos duomenys pasitelkiami maršrutų ir tvarkaraščių planavime. Planavimo metu taip pat naudojami ir sukaupti bei informacinės sistemos apdoroti kiekybiniai duomenys apie keleivių srautus, viešojo transporto priemonių užimtumą, reguliarumus ir kt.

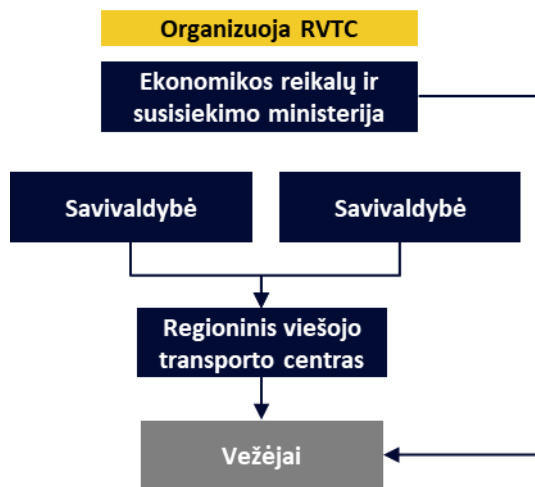
Viešojo transporto finansavimo modelis

Estijoje egzistuoja du viešojo transporto finansavimo modeliai: kai viešąjį transportą organizuoja savivaldybė ir kai viešąjį transportą organizuoja regioninis viešojo transporto centras.

Jeigu regioninį viešąjį transportą organizuoja savivaldybė, viešasis transportas yra finansuojamas iš savivaldybės biudžeto. Toks modelis egzistuoja daugiausia didžiuosiuose miestuose, kur viešąjį transportą organizuoja miestų savivaldybės, tačiau šį modelį naudoja ir dalis rajonų savivaldybių. Savivaldybė, norinti gauti paramą iš valstybės biudžeto, turi galimybę pateikti prašymą apskrities vadovybei (angl. *county government*), kuri įvertinusi prašymą jį pateikia Ekonomikos reikalų ir susisiekimo ministerijai. Didieji miestai dažniausiai patys finansuoja viešąjį transportą, kadangi disponuoja daug didesniais biudžetais, o tuo tarpu rajonų savivaldybės dažnai yra priverstos prašyti dotacijų iš valstybės biudžeto (žr. dešinėje esantį paveikslą)³⁴.



34 paveikslas. Viešojo transporto finansavimo modelis, kai viešąjį transportą organizuoja savivaldybė
Šaltinis: sudaryta Konsultanto



35 paveikslas. Viešojo transporto finansavimo modelis, kai viešąjį transportą organizuoja regioninis viešojo transporto centras

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Jeigu regioninį viešąjį transportą organizuoja regioninis viešojo transporto centras, viešasis transportas yra finansuojamas iš centrą sudarančių savivaldybių ir valstybės biudžetų. Iš valstybės biudžeto yra padengiama 50 proc. regioninio viešojo transporto centro kaštų, o kitą 50 proc. padengia savivaldybės, mokėdamos atitinkamą sumą nuo savivaldybėje gyvenančių gyventojų skaičiaus. Savivaldybės taip pat padengia neplanuotus kaštus bei papildomas išlaidas (žr. kairėje esantį paveikslą)³⁵.

Papildomas valstybės finansavimas padengiantis pusę visų viešojo transporto išlaidų yra laikomas pagrindine skatinamąja priemone, kuri motyvuoja savivaldybės bendradarbiauti ir jungtis į regioninius viešojo transporto centrus. Šis finansavimo modelis toliau vadinamas skatinamąja finansavimo sistema.

³⁴ Ekonomikos reikalų ir susisiekimo ministerijos Reglamentas „Dėl viešojo transporto subsidijų ir viešojo transporto subsidijų grąžinimo“. Prieiga per internetą: <https://www.riigiteataja.ee/akt/82902>

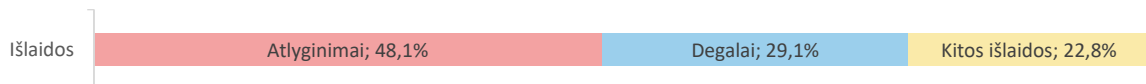
³⁵ Häädemeeste rajono savivaldybės tarybos memorandumas „Dėl dalyvavimo Pärnu apskrities viešojo transporto centro steigime“. Prieiga per internetą: <https://haademeeste.kovtp.ee/documents/381466/4363119/Seletuskiri+nr+33+%C3%9CTK+asutamisel+osalemine.pdf/a496c0de-83a1-434f-b534-2b9ca7dcae9e>

Estijoje subsidijos vežėjams yra skiriamos už įsipareigojimą, nurodytą sutartyje, vykdymą. Subsidijos dydis priklauso nuo nuvažiuotų kilometrų skaičiaus ir sutartos vieno kilometro kainos.

Subsidijos skaičiavimo formulė: $T_n = V_m \times L_{tn} (a)$, kur:

- T_n – subsidijos dydis, išmokėtas laimėjusiam dalyviui / vežėjui;
- V_m yra faktiškai nuvažiuota rida pagal tvarkaraštį;
- L_{tn} yra laimėjusio dalyvio / vežėjo pasiūlyta kaina už kilometrą.

Vežėjų nustatoma vieno kilometro kaina yra skaičiuojama atsižvelgiant į rinkos sąlygas (vairuotojų atlyginimą, kuro kainas, autobusų priežiūrą) ir pelną gautą nuo bilietų pardavimų (žr. toliau esantį paveikslą).



36 paveikslas. Išlaidų procentinis pasiskirstymas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vieno kilometro kaina yra nurodoma vežėjo pasiūlyme ir yra pagrindas apskaičiuoti vežėjui skiriamos subsidijos dydį sutarties galiojimo metu, o vežėjo paramos padidinimas ar sumažinimas yra įmanomas tik vadovaujantis viešųjų paslaugų sutartimi ar Estijos įstatymais. Jei pirkimo dokumentuose nenurodyta kitaip, vežėjų išlaidos (programinės įrangos licencijos, saugumo sertifikatai, rangos nuoma, duomenų perdavimas ir kt.) nėra kompensuojamos. Taip pat nekompensuojamos ir neplanuotos vežėjo išlaidos, išskyrus su užsakovu sutartais atvejais. Vežėjo pasiūlyme esanti vieno kilometro kaina, kuria remiamasi apskaičiuojant subsidiją, keičiama, jei keičiasi vartotojų kainų indeksas, Estijos vidutinio darbo užmokesčio indeksas ar dyzelino kainų indeksas. Vieno kilometro kaina yra peržiūrima ir suderinama du kartus per kalendorinius metus³⁶. Vieno kilometro kainą sudaro 4 dalys:

1. **Kintamosios išlaidos:** degalų išlaidos, tepalų sunaudojimas (įskaitant degalų priedus), riedmenų priežiūros ir remonto išlaidos, autobusų vairuotojų darbo išlaidos, padangos ir kitos kintamos išlaidos.
2. **Pastoviosios išlaidos:** autobusų nusidėvėjimas, nuoma ir draudimas, nekilnojamojo turto išlaidos, išlaidos, susijusios su bilietų pardavimu, išlaidos autobusų išorės ir vidaus ženklavimui, autobusų dažymo ir dizaino lipdukų įrengimo išlaidos, administracinės išlaidos ir kitos fiksuotos išlaidos.
3. **Prašomas veiklos pelnas / nuostoliai**
4. **Kiti rodikliai:** maršruto rida per metus (pateikiama užsakovo), metinė rida, autobusų skaičius, vidutinis autobusų amžius, autobusų vairuotojų skaičius, remonto ir priežiūros skaičius.

Talino viešojo transporto atvejo analizė

Estijos viešojo transporto sistemą unikalia padaro ir Talino viešojo transporto modelis, kadangi nuo 2013 m. Talino gyventojams viešasis transportas yra nemokamas. Šis sprendimas buvo priimtas, siekiant:

- sumažinti automobilių naudojimą, įskaitant kamščius ir autoįvykius;
- padidinti viešojo transporto prieinamumą bedarbiams ir mažas pajamas gaunantiems gyventojams;

³⁶ Vežėjų išlaidų ir subsidijų skaičiavimo metodika, paremta Šiaurės Estijos viešojo transporto centro 2020 m. vasario 6 d. viešojo konkurso dokumentais. Prieiga per internetą: <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/1644340/documents?group=B>

- skatinti gyventojų registraciją kaip Talino gyventojus, siekiant padidinti savivaldybių pajamų mokestį;
- prisidėti prie tvarios aplinkos³⁷.

Politinis poveikis | Idėja panaikinti viešojo transporto kainas Taline nebuvo grindžiama jokiais parengtomis su mobilumu susijusiomis techninėmis analizėmis. Nemokamo viešojo transporto aspektas taip pat nebuvo įrašytas į jokią plėtros planą ar viešojo transporto strategiją, todėl atsirado prieštaravimų tarp politikos dokumentų ir taikomos praktikos Taline registruotiems gyventojams. Idėja buvo įteisinta remiantis plačiu pagrindu, kuris buvo nukreiptas daugiau nei į transportą orientuotą perspektyvą (suteikta pirmenybė socialiniams aspektams pabrėžti kaip bedarbių ir mažas pajamas gaunančių gyventojų judumo užtikrinimo politika). Skaidrumo trūko net įprastiems miesto transporto sprendimus priimančioms asmenims.

Socialinis poveikis | Pagerėjo mažas pajamas gaunančių ir bedarbių mobilumas ir viešojo transporto prieinamumas. Kita vertus, didelės pajamas gaunančių gyventojų (viršijantys 1 000 Eur per mėnesį) viešojo transporto kelionių dalis žymiai sumažėjo dėl įvaizdžio ir minios problemų. Idėjos pradinėje stadijoje buvo kilęs susirūpinimas, kad viešąjį transportą dažniau užimtų benamiai taip sukeldami saugumo ir kokybės problemų. Siekiant sumažinti šiuos neigiamus scenarijus, kai kuriuose tramvajuose buvo sumontuoti perspėjimo mygtukai, o autobusuose – saugumo kameros. Realybėje šis susirūpinimas nepasitvirtino.

Aplinkosauginis poveikis | Viešojo transporto vartojimas padidėjo 14 proc. Šį padidėjimą lėmė du neplanuoti šalutiniai reiškiniai: pėstieji ėmė rinktis viešąjį transportą nedideliais atstumais (pėsčiųjų kelionių dalis sumažėjo 40 proc.), o vidutinis automobilių nuvažiuojamas atstumas padidėjo (nors automobilių naudotojų dalis sumažėjo 5 proc., o vidutinis nuvažiuotas atstumas padidėjo, bendras transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų skaičius padidėjo 31 proc.). Sumažėjo vidutinis transporto priemonių amžius (įsigyti nauji hibridiniai autobusai su elektros baterijomis, nauji tramvajai). Taip pat padidėjo automobilių aikštelių „Statyk ir važiuok“ naudojimas prie pagrindinių miesto kelių.

Ekonominis poveikis | Savivaldybė viešąjį transportą planavo finansuoti didindama Taline registruotų gyventojų skaičių, todėl: 1) nuo 2012 m. gegužės iki 2013 m. sausio mėn. Talino gyventojų skaičius padidėjo nuo 415 tūkst. iki 440 tūkst. (25 tūkst. arba 6 proc. daugiau); 2) 2013–2016 m. laikotarpiu surinkta 80 mln. Eur. papildomų mokesčių. Dėl padidėjusio gyventojų skaičiaus padidėjo įvairios komunalinės išlaidos – tiesioginė ir netiesioginė nauda savivaldybei³⁸.

Inicijuodamas nemokamo viešojo transporto politiką, Talino miestas skelbė, kad prarastos bilietų pajamos bus padengtos padidinus savivaldybių pajamų mokesť, kadangi Estijoje pajamų mokesčio dalį renka savivaldybė, kurioje asmuo yra registruotas. Miesto valdžia skaičiavo, kad kiekvienas naujas registruotas gyventojas per metus įmokėtų apie 1 000 Eur metinio komunalinio mokesčio. Pirmuosius ketverius metus (2013–2016 m.) Talino nemokamam viešajam transportui buvo skirta 60 mln. Eur iš valstybės biudžeto, o nuo 2016 m. miesto valdžia praneša, kad nors įgyvendinant nemokamo viešojo transporto programą kasmet buvo prarandama apie 12 mln. Eur pajamų iš viešojo transporto bilietų pardavimo, tačiau papildomai buvo surenkama 20 mln. Eur. papildomų mokesčių. Taigi viešojo transporto biudžetas išaugo nuo 53 mln. Eur 2012 m. iki 63 mln. Eur 2017 m. Tai sudaro apie 2,5 proc. metinio savivaldybės biudžeto.

Pasekmės | Atsižvelgiant į tai, kad nemokamo viešojo transporto įvedimas Taline, nors iš pradžių buvo prieštaringas, padidino viešojo transporto naudojimą, savivaldybės biudžetą bei turėjo teigiamos įtakos visai miesto viešojo transporto sistemai, nuo 2018 metų liepos 1 dienos, Estijos vyriausybės sprendimu nemokamo viešojo transporto praktika paremta Talino atveju buvo pritaikyta visoje šalyje. Įvedus

³⁷ O. Cats et al. (2016). *The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn*

³⁸ T. Pikner et al. (2017). *Free public transport (FFTP) in Tallinn*

nemokamą viešąjį transportą, šalis tapo didžiausia nemokamo viešojo transporto zona visame pasaulyje³⁹. Tačiau pati nemokamo viešojo transporto reforma turi ir išimčių:

- Savivaldybės pačios gali pasirinkti ar taikyti tokią praktiką ar ne, todėl nemažai savivaldybių Estijoje iki pat šiol ima standartinį mokestį už viešojo transporto naudojimą. Praktikos netaikymas dažnai grindžiamas nepakankamu lėšų kiekiu, nepakankama valstybės subsidija ar noru fokusuotis į viešojo transporto kokybės ar išvystymo gerinimą.
- Kadangi savivaldybės pačios sprendžia ar ir kaip joms taikyti tokią praktiką, tokios savivaldybės kaip Talinas leidžia nemokamai viešuoju transportu naudotis tik savo savivaldybės gyventojams, o į miestą atvykę svečiai už viešąjį transportą moka standartinį mokestį.
- Nemokamas viešasis transportas apima tik susisiekimą autobusais, troleibusais ir tramvajais. Susisiekimas geležinkeliais, oru ar vandeniu išlieka mokamas.

Kadangi sprendimas priimtas mažiau nei prieš 2 metus, sunku atlikti ekspertinį poveikio vertinimą, tačiau tikėtina, kad:

- Nemokamas viešasis transportas sumažins komercinių maršrutų paklausą.
- Projektas atsieis valstybės biudžetui apie 15 mln. eurų per metus daugiau negu įprastai.
- Anot projekto kritikų, projektas nepaskatins regionų gyventojų naudotis viešuoju transportu, kadangi viešojo transporto kokybė nebuvo itin gera iki projekto pradžios, o pats projektas tik atidės papildomą finansavimą transporto kokybės gerinimui⁴⁰.

Estijos viešojo transporto organizavimo privalumai ir trūkumai

Išanalizavus Estijos viešojo transporto organizavimo modelį, buvo identifikuoti ir išskirti šie privalumai:

1. Maršrutų ir tvarkaraščių planavimas pasitelkiant informacinę sistemą

- Informacinis sistemos (peatus.ee) naudojimas sudarant maršrutus ir tvarkaraščius yra viešojo transporto organizavimo procesą lengvinantis veiksnys, kadangi maršrutai ir tvarkaraščiai planuojami greičiau ir efektyviau, sistema automatizuoja dalį planavimo, nurodomi egzistuojantys maršrutai ir tvarkaraščiai į kuriuos svarbu atsižvelgti planuojant naujus maršrutus ar tvarkaraščius.
- Sistemoje yra kaupiami kiekybiniai duomenys apie keleivių srautus, gyventojų kiekius ir viešojo transporto užimtumą, todėl planavimo procesas yra paremtas duomenimis ir yra tikslingesnis.
- Sistema taip pat yra prieinama ir viešojo transporto naudotojams, kurie gali ją naudoti savo kelionėms planuoti.

2. Organizavimas regioninių viešojo transporto centrų pagrindu

- Regioniniai viešojo transporto centrai – regioninės viešojo transporto asociacijos, kurios susideda iš apskrityje esančių savivaldybių. Savivaldybės siekiančios optimizuoti savo viešąjį transportą perduoda organizavimo funkciją regioniniams viešojo transporto centrams, kurie savo ruožtu parūpina bendrą maršrutų ir tvarkaraščių tinką bei bendrą bilietų sistemą.

³⁹ Nemokamo viešojo transporto reforma. Prieiga per internetą: https://www.huffpost.com/entry/estonia-free-public-transportation-tallinn-paris-germany_n_5b0e7519e4b0802d69cfecaf

⁴⁰ Nemokamo viešojo transporto problematika. Prieiga per internetą: <https://news.err.ee/684791/introduction-of-free-public-transport-in-counties-riddled-with-problems>

3. Tolimajį susisiekimą organizuojanti ir regioninį transportą konsultuojanti Kelių administracija

- Kelių administracija Estijoje rūpinasi tolimuoju susisiekimu ir planuoja preliminarų nacionalinį viešojo transporto maršrutų tinklą, kuriuo kaip rekomendacijomis vėliau remiasi regioninį ir vietinį transportą organizuojančios įstaigos.

4. Reguliariai vykdomos regioninės apklausos gyventojų poreikiams išsiaiškinti

- Reguliariai vykdomos nacionalinės, regioninės ir vietinės apklausos skatina tikslingesnį, į gyventojų poreikius nukreiptą viešąjį transportą. Turint apklausų duomenis susisiekimą organizuojančios įstaigos gali išvengti neefektyvių ir itin nuostolingų maršrutų bei optimaliai suderinti autobusų tvarkaraščius.

5. Nemokamas viešasis transportas Taline

- Taline įvedus nemokamą viešąjį transportą, vartojimas padidėjo 14 proc., pagerėjo mažas pajamas gaunančių ir bedarbių mobilumas ir viešojo transporto prieinamumas. Be to, įsigijus naujų autobusų ir tramvajų, vidutinis transporto priemonių amžius sumažėjo bei padidėjo automobilių aikštelių „Statyk ir važiuok“ naudojimas.
- Nuo 2012 m. gegužės iki 2013 m. sausio mėn. Talino gyventojų skaičius padidėjo 25 tūkst. (6 proc.), o tai lėmė, kad 2013–2016 m. laikotarpiu surinkta 80 mln. Eur, kurie skiriami padengti patirtas viešojo transporto išlaidas. Dėl padidėjusio gyventojų skaičiaus padidėjo ir įvairios komunalinės išlaidos, kurios teikia papildomą nauda savivaldybei.

Išanalizavus Estijos viešojo transporto organizavimo modelį, buvo identifikuoti ir išskirti šie trūkumai:

1. Skirtingos organizavimo praktikos tarp regionų

- Estijoje vienos savivaldybės pačios organizuojasi viešąjį transportą, o kitos šią funkciją perleidžia regioniniams viešojo transporto centrums. Tarp skirtingų savivaldybių skiriasi ir susisiekimo finansavimo modeliai – vienos savivaldybės pačios finansuoja savo viešąjį transportą, o kitos gauna valstybės subsidiją.

2. Skirtingos viešojo transporto apmokėjimo praktikos tarp regionų

- Šalyje nėra bendros viešojo transporto apmokėjimo sistemos. Taline ir didelėje dalyje šalies savivaldybių viešasis autobusų transportas gyventojams yra nemokamas, tačiau kita dalis savivaldybių netaiko tokios praktikos. Dalis nemokamą viešąjį transportą turinčių savivaldybių nemokėti leidžia tik tos savivaldybės ar apskrities gyventojams, o kitų vietovių gyventojai turi mokėti standartinį mokestį. Tokia praktikų įvairovė kelia neaiškumą gyventojų tarpe.

3. Didelė finansavimo našta savivaldybėms ir valstybės biudžetui

- Nemokamas viešasis transportas planuojama valstybės biudžetui kainuos 15 mln. eurų daugiau negu įprastai. Be to, nemokamas viešasis transportas sumažins lėšų, skiriamų viešojo transporto kokybei gerinti, dydį, kas, tikėtina, sumažins ir gyventojų motyvaciją naudotis viešuoju transportu.

4. Skaidrumo ir aiškumo trūkumas rengiant nemokamo viešojo transporto idėją

- Idėja panaikinti viešojo transporto kainas Taline nebuvo grindžiama jokiais parengtomis su mobilumu susijusiomis techninėmis analizėmis, nemokamo viešojo transporto aspektas nebuvo įrašytas į jokią plėtros planą ar viešojo transporto strategiją, todėl atsirado prieštaravimų tarp politikos dokumentų ir taikomos praktikos Taline registruotiems gyventojams. Be to, idėja buvo įteisinta remiantis plačiu pagrindu, kuris buvo nukreiptas daugiau nei į transportą orientuotą perspektyvą.

5. Alternatyvių keliavimo būdų mažėjimas

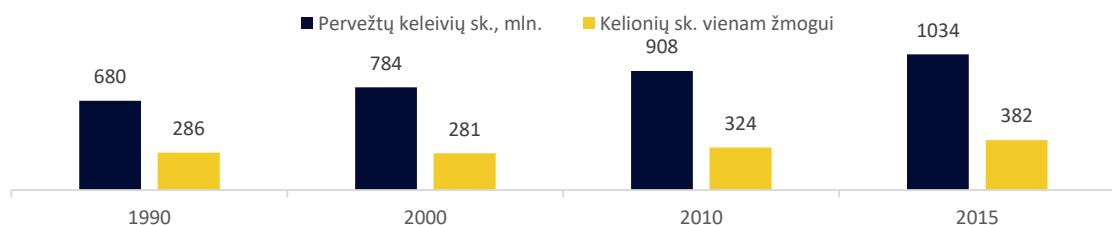
- Talino mieste įvedus nemokamą viešąjį transporto miesto gyventojams, pėsčiųjų kelionių dalis sumažėjo 40 proc., taip pat sumažėjo ir dideles pajamas gaunančių gyventojų viešojo transporto kelionių dalis.
- Nors automobilių naudotojų dalis sumažėjo 5 proc., o vidutinis nuvažiuotas atstumas padidėjo, bendras transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų skaičius padidėjo 31 proc.

3.1.2 Austrijos viešojo transporto sistemos modelio analizė

Austrija analizei pasirenka dėl naudojamo viešojo transporto sistemos modelio, kuriame viešasis transportas organizuojamas regioninių viešojo transporto asociacijų (vok. *Verkehrsverbund*) pagrindu. Šalyje egzistuoja 7 asociacijos, kurios rūpinasi viešojo transporto organizavimu, susisiekimo paslaugomis, nustato bilietų kainas ir atsiskaitymo sistemą, rūpinasi rinkodara ir komunikacija, seka keleivių srautus, vykdo susisiekimo kokybės kontrolę.

Modelis išsiskiria tuo, kad remiasi regioninių vyriausybių (angl. *federal governments*) ir vežėjų bendradarbiavimu - tiek regioninės vyriausybės tiek vežėjų atstovai dalyvauja viešojo transporto politikos planavimo procese paslaugų ir kainų klausimais. Toks modelis naudojamas ne tik Austrijoje, bet ir Vokietijoje bei Šveicarijoje. Esminis skirtumas yra tai, kad Austrijoje asociacijose vadovaujantį vaidmenį atlieka regioninės vyriausybės, o ne vežėjai. Asociacinio modelio forma pasižymi lankstumu, kadangi skirtingose šalyse naudojami modeliai varijuoja, todėl gali atitikti regiono poreikius⁴¹.

Nuo modelio įvedimo, viešasis transportas Austrijoje pasižymėjo išaugusiu kokybės lygiu, sumažėjusiu subsidijos dydžiu reikalingu viešojo transporto vykdymui bei augančiais keleivių srautais (žr. toliau esantį paveikslą).



37 paveikslas. Vienos, Žemutinės Austrijos ir Burgenlando regionų pervežtų keleivių skaičiaus ir kelionių skaičiaus tenkančio vienam gyventojui kaita

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis asociacijos „VOR“ pateiktais duomenimis

Modelio sėkmingumą galima argumentuoti tuo, kad pasitenkinimas viešuoju transportu Austrijoje yra vienas didžiausių Europoje ir siekia net 95 proc.

Teisinė aplinka

Austrijoje viešasis transportas yra organizuojamas vietinio ir regioninio viešojo transporto organizavimo įstatymo pagrindu⁴², atsižvelgiant į viešųjų pirkimų ir variklinių transporto priemonių⁴³ įstatymus bei ES institucijų reglamentus.

⁴¹ R. Buehler, J. Pucher (2018). *Verkehrsverbund: The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland*

⁴² Federalinis vietinio ir regioninio viešojo transporto organizavimo įstatymas. Prieiga per internetą: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000097>

⁴³ Federalinis variklinių transporto priemonių įstatymas. Prieiga per internetą: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000098>

Lentelėje pateikiami pagrindiniai viešąjį transportą Austrijoje reglamentuojantys teisės aktai bei jų reglamentavimo objektai ir institucijos.

29 lentelė. Teisės aktai, reglamentuojantys viešojo transporto organizavimą Austrijoje

Teisės aktas	Reglamentavimo objektas	Vadovaujasi	Taikoma
Federalinis vietinio ir regioninio viešojo transporto organizavimo įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Federalinės vyriausybės, regioninių vyriausybių ir savivaldybių administracijų atsakomybės Viešojo transporto asociacijų funkcijos ir atsakomybės Viešojo transporto organizavimo taisyklės Viešojo transporto finansavimo taisyklės Reikalavimai vežėjams Viešojo transporto kainodaros sudarymo tvarka ir sąlygos 	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybių administracijos Regioninės vyriausybės Viešojo transporto asociacijos 	Keleiviniam kelių transportui
Federalinis viešųjų pirkimų įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės ir tvarka Viešųjų pirkimų organizavimo išimtys Viešųjų pirkimų organizavimo procedūros Sutarties sudarymo tvarkos principai ir bendrosios nuostatos Kriterijai konkurso dalyviams Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės komunalinių paslaugų, susisiekimo, komunikacijų, gamtinių išteklių sektoriuose Viešųjų pirkimų peržiūros ir skundų svarstymo procedūra Viešųjų pirkimų priežiūra 	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybių administracijos Regioninės vyriausybės Viešojo transporto asociacijos Kitos viešąjį transportą organizuojančios įstaigos 	Visam keleiviniam transportui
Federalinis variklinių transporto priemonių įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Keleivių vežimo licencijos suteikimo ir atėmimo taisyklės Reikalavimai vežėjams, jų transporto priemonėms, taikomoms vežimo sąlygoms (bilietų kainoms, grafikams) Reikalavimai kelių tinkamumui Keleivių teisės 	<ul style="list-style-type: none"> Regioninės vyriausybės Transporto, inovacijų ir technologijų ministerija Savivaldybių administracijos Viešojo transporto asociacijos 	Keleiviniam kelių transportui

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Austrijoje viešojo transporto organizavimo teisinė aplinka yra aiški ir struktūruota. Pagrindinė organizacinė informacija yra nurodyta Federaliniame vietinio ir regioninio viešojo transporto organizavimo įstatyme, o Federalinis variklinių transporto priemonių įstatymas nurodo papildomą, labiau su keleivių vežimu susijusią informaciją.

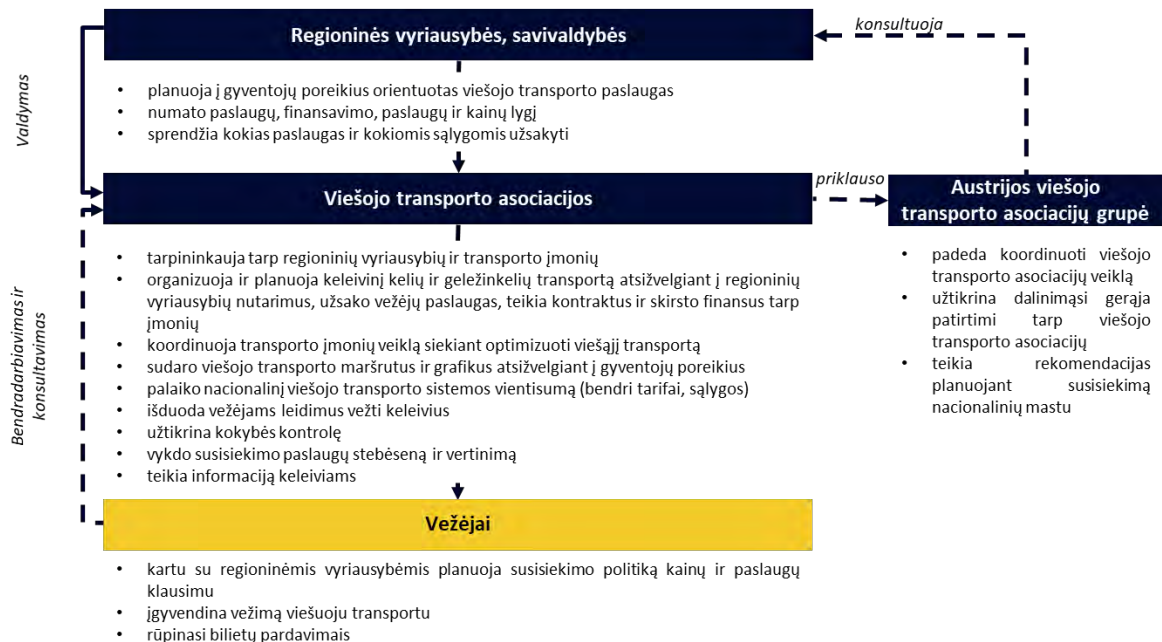
Viešojo transporto organizavimo modelis

Austrijos viešojo transporto organizavimo modelis pasižymi viešąjį transportą organizuojančių įstaigų ir transporto įmonių bendradarbiavimu – tiek organizuojančios įstaigos, Austrijos atveju – viešojo transporto asociacijos, tiek vežėjų atstovai dalyvauja viešojo transporto politikos planavimo procese paslaugų ir kainų klausimais.

Austrijoje viešojo transporto planavimas yra padalintas tarp dviejų valstybinių įstaigų – regioninių vyriausybių ir savivaldybių administracijų. Savivaldybės rūpinasi vietiniu susisiekimu, planuoja kokių paslaugų reikia vietiniame lygmenyje, o regioninės vyriausybės rūpinasi regioniniu transportu, planuoja paslaugų, finansavimo ir bilietų kainų lygius. Regioninės vyriausybės veikia kaip Austrijos federalinių žemių vykdomosios valdžios, todėl joms tenka ir viešojo transporto asociacijų kontrolė, atsakomybė už viešojo transporto finansavimą⁴⁴.

⁴⁴ R. Buehler, J. Pucher (2018). *Verkehrsbund: The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland*

Viešojo transporto asociacijos Austrijoje funkcionuoja kaip viešąjį transportą organizuojančios įstaigos. Jos tarpininkauja tarp regioninių vyriausybių ir transporto įmonių, kadangi ir tiek vyriausybės tiek vežėjai yra įtraukiami į sprendimų priėmimo procesą tam tikrais klausimais. Asociacijos organizuoja ir planuoja kelių ir geležinkelių viešąjį transportą, atsižvelgiant į regioninių vyriausybių ir savivaldybių nutarimus ir prašymus, jos teikia kontraktus, skirsto finansus, sudaro viešojo transporto maršrutus ir grafikus, išduoda leidimus, vykdo kontrolę bei teikia informaciją keleiviams (žr. toliau esantį paveikslą).



38 paveikslas. Austrijos viešojo transporto organizavimo modelis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis federaliniu vietinio ir regioninio viešojo transporto organizavimo įstatymu

Austrijoje taip pat veikia ir viešojo transporto asociacijų grupė (vok. *Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbände*), kuri funkcionuoja kaip interesų grupė, vienijanti visas viešojo transporto asociacijas ir atstovaujanti jų interesus nacionaliniu lygiu. Grupė taip pat koordinuotai teikia rekomendacijas nacionaliniais susisiekimo klausimais bei veikia kaip terpė, kurioje tarpusavyje yra dalinamasi gerosiomis patirtimis ir informacija⁴⁵.



39 paveikslas. Viešojo transporto asociacijos „VOR“ administruojama teritorija

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis asociacijos „VOR“ internetinėje svetainėje pateikta informacija

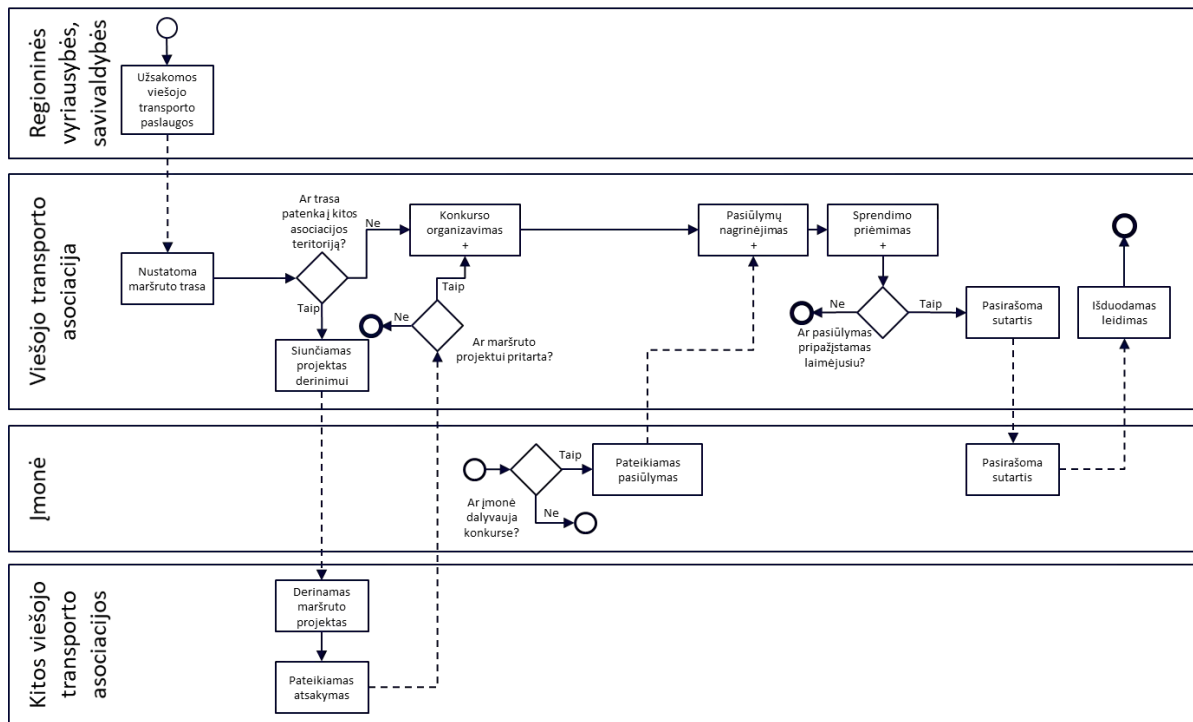
Austrijoje egzistuoja 7 viešojo transporto asociacijos, kurių administruojama teritorija daugiausia sutampa su Austrijos federalinių žemių ribomis. Didžiausia viešojo transporto asociacija tiek pagal administruojamą

⁴⁵ Transporto, inovacijų ir technologijų ministerijos internetinės svetainės teikiama informacija. Prieiga per internetą: <https://www.bmk.gv.at/en/topics/transportation/publicpassenger.html>

teritoriją, tiek pagal gyventojų skaičių yra jungtinė, tris federalines žemes (Vienos, Žemutinės Austrijos ir Burgenlando) apimanti asociacija „VOR“.

Viešojo transporto organizavimo procesas

Viešojo transporto organizavimas Austrijoje pasižymi aiškiu funkcijų pasidalinimu, kadangi jis yra planuojamas regioninių vyriausybių ir savivaldybių, organizuojamas viešojo transporto asociacijų, o vykdomas – transporto įmonių. Pastarosios taip pat yra įtraukiamos ir į dalį sprendimų priėmimo procesų planavimo stadijoje (žr. toliau esantį paveikslą).



40 paveikslas. Austrijos viešojo transporto organizavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis federaliniu viešųjų pirkimų įstatymu ir federaliniu vietinio ir regioninio viešojo transporto organizavimo įstatymu

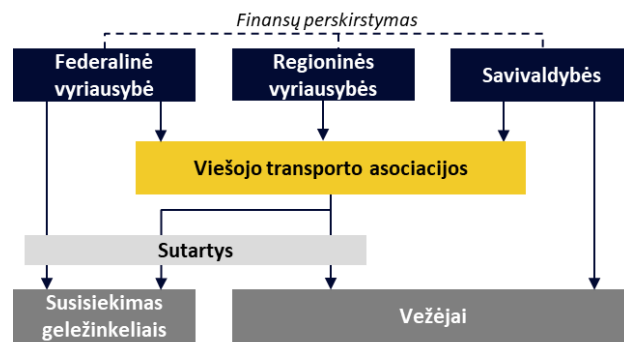
Austrijos viešojo transporto organizavimo procesas prasideda kartu su regioninių vyriausybių ir savivaldybių vykdomu preliminarium viešojo transporto paslaugų suplanavimu, kuris vėliau yra perduodamas viešojo transporto asociacijai kaip užsakymas. Asociacijos perimdamos užsakymą jį papildomai įvertina, suderina skirtingus interesus ir nustato optimaliausius maršrutus ir tvarkaraščius suplanuotai paslaugai vykdyti. Svarbu taip pat akcentuoti, kad viešuose konkursuose, kuriuos organizuoja asociacijos, gali dalyvauti ne tik asociacijos nariai, bet visos keleivių vežimo paslaugas galinčios teikti įmonės. Asociacijos veikloje yra dalyvaujama daugiausia dėl įsitraukimo į sprendimų priėmimą, geresnio viešojo transporto koordinavimo.

Viešojo transporto finansavimo modelis

Austrijoje viešojo transporto finansavimas yra diversifikuotas tarp valstybės, regioninių vyriausybių ir savivaldybių. Federalinė vyriausybė viešąjį transportą finansuoja dvejopai – tiesiogiai ir per viešojo transporto asociacijas. Tiesiogiai iš federalinio biudžeto yra finansuojamas įstatyme numatytas regioninio susisiekimo geležinkeliais bazinis lygis, tarpmiestinis susiekimas geležinkeliais bei pusė metro kaštų Vienoje.

Per asociacijas federalinė vyriausybė kompensuoja vežėjų nuostolius dėl lengvatų taikomų studentams ir moksleiviams⁴⁶.

Regioninės vyriausybės ir savivaldybės dažniausiai viešąjį transportą finansuoja per asociacijas. Jos finansuoja susisiekimą tramvajais, autobusais, metro bei susisiekimo regioniniais geležinkeliais dalį, kurios nepadengia federalinis biudžetas. Regioninės vyriausybės finansuoja regioninį susisiekimą, o savivaldybės – vietinį arba miesto susisiekimą. Esminė šios sistemos išimtis – šeši didieji miestai, kurie patys organizuojasi savo viešąjį transportą, turi savo susisiekimo įmones, didžiąja dalimi patys finansuoja vietinį susisiekimą su daliniu finansavimu iš federalinės vyriausybės (žr. toliau esantį paveikslą)⁴⁷.



41 paveikslas. Austrijos viešojo transporto finansavimo modelis
Šaltinis: sudaryta konsultanto, remiantis K. Mitterer et al. (2016)

Austrijoje viešasis transportas pasižymi tuo, kad didelę dalį savo išlaidų organizatoriai padengia iš pajamų, gautų parduodant bilietus. Asociacija „VOR“ 2016 metais iš gautų pajamų padengė 55 proc. visų operavimo išlaidų. Likusi išlaidų dalis buvo kompensuota iš federalinės ir regioninių vyriausybių bei savivaldybių biudžetų.

30 lentelė. Federalinio biudžeto išlaidos viešojo transporto operacijoms 2017 m.

Paskirtis	Suma
Susisiekimas geležinkeliais (finansavimas tiek Austrijos federaliniams geležinkeliams, tiek privatiems tiekėjams)	741,6 mln.
Viešojo transporto asociacijos (įskaitant semestro bilietus studentams)	90,6 mln.
Kompensacijos vežėjams už nemokamą transportą moksleiviams	~400 mln.
Finansų persikirstymas savivaldybėms (vietinio viešojo transporto reikmėms)	~42 mln.
Iš viso	1 274,2 mln.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis K. Mitterer et al. (2016)

Iš Austrijos federalinio biudžeto skiriami finansai 2017 metais siekė apie 1 274,2 mln. eurų. Nors didžioji dalis sumos buvo skirta susisiekimui geležinkeliais finansuoti, apie 400 mln. eurų buvo skirta kaip dotacijos vežėjams už nemokamai arba beveik nemokamai vežamus moksleivius, apie 90 mln. eurų buvo skirta viešojo transporto asociacijoms, kad šios finansuotų kelių viešąjį transportą ir kompensuotų įvairias taikomas lengvatas, taip pat apie 42 mln. eurų buvo skirti savivaldybių viešojo transporto reikmėms padengti⁴⁸.

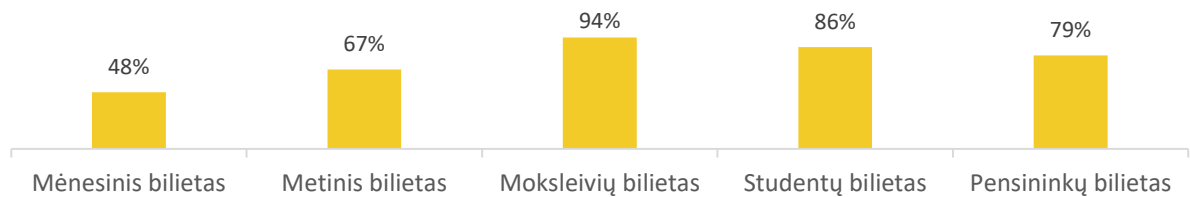
Austrijos viešasis transportas pasižymi vienomis aukščiausių nuolaidų mėnesiniams ir metiniams bilietams (žr. toliau esantį paveikslą). Vertinama, kad pigesnės kelionės ne tik paskatino viešojo transporto

⁴⁶ R. Buehler, J. Pucher (2018). *Verkehrsverbund: The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland*

⁴⁷ K. Mitterer et al. (2016). *Stadtregionaler öffentlicher Verkehr: Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtrationalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtregionen*

⁴⁸Mid-Atlantic Universities Transportation Center (2015). *Regional Coordination in Public Transportation Lessons from Germany, Austria and Switzerland*.

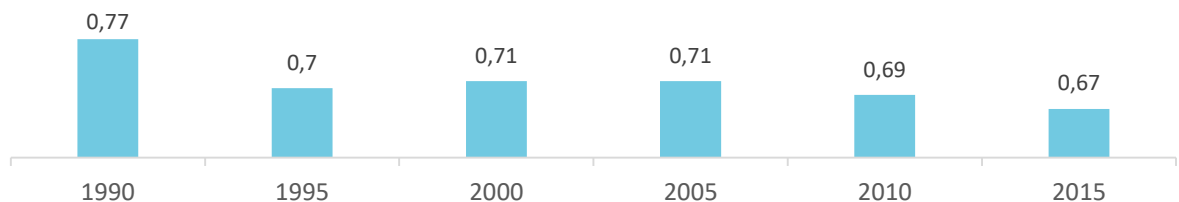
naudojimą, bet ir sumažino kelionių mašinomis dalį Vienoje nuo 40 proc. (1990 m.) iki 27 proc. (2015 m.). Dėl to naudotis viešuoju transportu tapo santykinai pigiau nei vairuoti automobilį, suteikiant vis didesnę finansinę paskatą važiuoti viešuoju transportu, o ne vairuoti.



42 paveikslas. Taikomos apytikslės nuolaidos bilietams, proc.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis R. Buehler, J. Pucher (2018)

Kita vertus, 2012 m. dėl smarkiai sumažėjusių mėnesinių ir metinių bilietų kainų ir dėl padidėjusių eksploataavimo išlaidų, atsiradusių tam, kad būtų suteikiamos papildomos paslaugos ir aptarnaujama daugiau keleivių, regionas, kuriame „VOR“ organizuoja viešąjį transportą patyrė pajamų nuosmukį nuo 63 proc. iki 55 proc. Taigi Austrijoje matomas nuoseklus vidutinių iš kelionių gautų pajamų mažėjimas (žr. toliau esantį paveikslą)⁴⁹.



43 paveikslas. Asociacijos „VOR“ vidutinės vienos kelionės pajamos, Eur/keleivių sk.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis R. Buehler, J. Pucher (2018)

Vežėjų vieno kilometro kaina apskaičiuojama atsižvelgiant į rinkos sąlygas (vairuotojų atlyginimą, degalų kainas, remontą ir priežiūrą ir kt.). Ji susideda iš 3 dalių:

1. **Kintamųjų išlaidų:** transporto priemonių priežiūros ir remonto išlaidos, padangos, degalų išlaidos, tepalų sunaudojimas (įskaitant degalų priedus) ir kitos kintamos išlaidos.
2. **Pastoviųjų išlaidų:** nusidėvėjimas (pagal transporto priemonės įsigijimo ir likutinę vertę bei tarnavimo laiką), skolinimosi išlaidos, transporto priemonės draudimas ir kitos išlaidos.
3. **Kelionės išlaidų:** vairuotojų darbo išlaidos, personalo ir aptarnaujančio personalo išlaidos bei kitos administracinės išlaidos⁵⁰.

Austrijos viešojo transporto organizavimo privalumai

Išanalizavus Austrijos viešojo transporto organizavimo modelį, buvo identifikuoti ir išskirti šie privalumai:

1. **Bendradarbiavimas tarp regioninių vyriausybių ir transporto įmonių**
 - Viešojo transporto asociacijų modelis pasižymi bendradarbiavimu ir komunikacija tarp visų prie viešojo transporto organizavimo prisidedančių šalių – regioninių vyriausybių, savivaldybių ir

⁴⁹ R. Buehler, J. Pucher (2018). *Verkehrsverbund: The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland*

⁵⁰ Austrijos Ekonomikos rūmų pateikiama informacija. Prieiga per internetą: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/autobus/tarife.html>

transporto įmonių. Regioninės vyriausybės ir įmonės bendradarbiauja viešojo transporto politikos formavimo procese paslaugų, bilietų kainų, pajamų paskirstymo ir subsidijų klausimais.

- Bendradarbiavimas skatina viešojo transporto efektyvumą ir didina keleivių skaičių, kadangi įmonės yra suinteresuotos pelnu, o regioninės vyriausybės – viešojo transporto naudojimu.

2. Regionų pagrindu organizuojamas viešasis transportas

- Regioninis, su federalinės žemės ribomis sutampantis, viešojo transporto organizavimas padeda išvengti papildomo maršrutų derinimo tarp skirtingų viešąjį transportą regione organizuojančių įstaigų, sutrumpina bendrą organizavimo laiką ir kaštus bei skatina efektyvumą.
- Centralizuotas organizavimas taip pat skatina bendrų kelionės sąlygų visame regione palaikymą (bendri bilietai, tarifai, nuolaidos, kainos).

3. Viešąjį transportą organizuojančių įstaigų bendradarbiavimas ir dalijimasis patirtimis

- Esant mažiau viešąjį transportą organizuojančių įstaigų palengvėja tarporganizacinis bendradarbiavimas ir patirties dalijimasis. Austrijoje veikianti Viešojo transporto asociacijų grupė yra puikus viešąjį transportą organizuojančių įstaigų bendradarbiavimo pavyzdys, kadangi grupė skatina inovacijų, praktikų ir pamokų perdavimą bei atstovauja organizuojančių įstaigų interesus valstybės lygmeniu.

4. Skirtingų viešojo transporto rūšių koordinavimas

- Regioninės viešojo transporto asociacijos koordinuoja susisiekimą regioniniais ir miestų autobusais, tramvajais, metro (Viena) bei geležinkeliais. Visų viešojo transporto rūšių koordinavimo funkcijas atliekant centralizuotai, yra skatinama skirtingų viešojo transporto rūšių integracija (bendri bilietai, tarifai, nuolaidos, kainos).

5. Nuolaidų taikymas skirtingoms socialinėms grupėms

- Nuolaidų taikymas ne tik moksleiviams, studentams ar pensininkams, bet ir kitiems gyventojams, kurie naudojami terminuotais viešojo transporto bilietais, skatina keleivius rinktis viešąjį transportą, mažinant asmeninių transporto priemonių naudojimą ir didinant prieinamumą mažesnes pajamas gaunantiems asmenims.

Išanalizavus Austrijos viešojo transporto organizavimo modelį, buvo identifikuoti ir išskirti šie trūkumai:

1. Išskirtinė viešojo transporto organizavimo praktika dalyje savivaldybių

- Kadangi teisinė sąranga Austrijoje viešojo transporto organizavimo funkcijas priskiria ne tik regioninėms vyriausybėms, bet ir savivaldybėms, keleto miestų savivaldybės naudojami suteikta autonomija ir pačios organizuojasi miesto viešąjį transportą, turi savo transporto įmones. Tai kainuoja papildomas išlaidas federaliniam biudžetui, bei, ekspertų vertinimu, skatina papildomų derinimo procesų ir neatitikimų atsiradimą (prailgina organizavimo procesą) bei mažina bendrą regiono susisiekimo integruotumą.

2. Netolygus viešojo transporto išplėtojimas tarp regionų

- Dalyje Austrijos regionų ir apskričių viešasis transportas yra geriau išvystytas ir išplėtotas negu kituose regionuose ir apskrityse. Susisiekimo išvystymo lygio nenuoseklumui įtakos turi geografinė tam tikrų lokacijų padėtis, ekonominis išsivystymas, gyventojų skaičius ir kt. rodikliai.

3. Didelė finansavimo našta

- Augantis keleivių skaičius ir gana didelis nuolaidų taikymas kelionės bilietams didina subsidijų, skirtų padengti veiklos išlaidas, sumą. Todėl tiek federalinė, tiek regioninės vyriausybės yra priverstos perskirstyti biudžetą arba ieškoti papildomų finansavimo šaltinių, kad būtų užtikrintas viešojo transporto egzistavimas.

3.1.3 Švedijos viešojo transporto sistemos modelio analizė

Švedija analizei pasirinkta dėl aukšto viešojo transporto naudojimo lygio ir skirtingų transporto rūšių integruotumo. Švedijos viešojo transporto tinklas yra vienas efektyviausių ir geriausiai išvystytų Europoje, o šalyje naudojamas multimodalinis viešasis transportas, padeda kelionės tikslą pasiekti naudojantis skirtingomis, tačiau integruotomis, viešojo transporto priemonėmis – autobusais, metro, tramvajais, priemiestiniais traukiniais ir keltais.

31 lentelė. Švedijos viešojo transporto ir Lietuvos viešojo transporto keleivių skaičiaus palyginimas

Metai	Geležinkelių transporto keleivių skaičius, mln.		Viešuoju transportu pervežtų keleivių skaičius, mln.		Viešojo transporto proc. dalis nuo visų keleivinių transporto rūšių	
	Švedija	Lietuva	Švedija	Lietuva	Švedija	Lietuva
2018	246,49	4,67	1 620,36	371,51	-	-
2017	229,82	4,18	1 569,14	378,1	16,7	8,9
2016	220,95	3,92	1 546,34	378,88	16,5	10,1
2015	214,43	3,79	1 482,43	393,82	16,8	10,8
2014	207,28	4,13	1 434,76	418,97	16,5	11,7

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Švedijos vyriausybės agentūros „Transport Analysis“ viešai prieinamos vietinio ir regioninio viešojo transporto ataskaitų, Lietuvos statistiko departamento ir Eurostat duomenimis

Švedijoje viešasis transportas yra itin dažnas susiekimo būdas, kuriuo naudojasi apie 16,7 proc. (2017 m.) visų Švedijos gyventojų. Švedijoje šis rodiklis metams bėgant išlieka stabilus, tuo tarpu Lietuvoje – nuosekliai mažėja.

Įvertinus per metus kelių transportu pervežtų keleivių skaičių ir šalies gyventojų skaičių, nustatyta, kad Švedijoje 2018 m. vidutiniškai vienas šalies gyventojas keliavo 158 kartus, tuo tarpu Lietuvoje – 132 kartus. Kelionių skaičius vienam gyventojui Švedijoje nuo 2014 iki 2018 metų padidėjo 7,5 proc. (nuo 147 iki 158 kelionių), o Lietuvoje – sumažėjo 7 proc. (nuo 142 iki 132 kelionių). Galima teigti, kad Švedijoje viešasis transportas yra vis dažniau naudojamas, nes gyventojų skaičiaus augimas yra lėtesnis (2014–2018 m. laikotarpiu padidėjo 4,9 proc.) nei pervežtų keleivių skaičius.

Teisinė aplinka

Švedijoje viešasis transportas yra organizuojamas viešojo transporto įstatymo pagrindu, atsižvelgiant į viešųjų pirkimų įstatymus, aplinkos apsaugos įstatymus bei ES institucijų reglamentus.

Lentelėje pateikiami pagrindiniai viešąjį transportą Švedijoje reglamentuojantys teisės aktai bei jų reglamentavimo objektai bei sritys. Be pagrindinių įstatymų, taip pat pateikiamas ir įstatymas „Dėl aplinkos apsaugos reikalavimų taikymo kelių transporto priemonių ir viešojo transporto paslaugų viešiesiems pirkimams“, kadangi jame pateikiama svarbi, su aplinkosauga susijusi informacija⁵¹.

⁵¹ Infrastruktūros ministerijos įstatymas „Dėl aplinkos apsaugos reikalavimų taikymo kelių transporto priemonių ir viešojo transporto paslaugų viešiesiems pirkimams“. Prieiga per internetą: <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2011846-om-miljokrav-vid-upphandling-av-sfs-2011-846>

32 lentelė. Teisės aktai, reglamentuojantys viešojo transporto organizavimą Švedijoje

Teisės aktas	Reglamentavimo objektas	Vadovaujasi	Taikoma
Viešojo transporto įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Už viešąjį transportą atsakingų institucijų (regioninių tarybų ir savivaldybių administracijų) atsakomybės ir teisės. Regioninės viešojo transporto vadovybės sudarymo tvarka, jos funkcijos ir atsakomybės. Eismo tiekimo programos ruošimo tvarka. Reikalavimai vežėjams. Viešojo transporto viešųjų pirkimų tvarka ir taisyklės. 	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybių administracijos Regioninės tarybos Regioninės viešojo transporto agentūros 	Keleiviniam kelių transportui
Viešųjų pirkimų įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės. Viešųjų pirkimų organizavimo išimtys. Viešųjų pirkimų organizavimo procedūros. Techniniai reikalavimai Viešųjų pirkimų viešinimo, kvietimo dalyvauti, komunikavimo ir dokumentų tvarkymo tvarka. Viešųjų pirkimų peržiūros ir skundų svarstymo procedūra. Viešųjų pirkimų priežiūra. 	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybių administracijos Regioninės tarybos Regioninės viešojo transporto agentūros Kitos viešąjį transportą organizuojančios įstaigos 	Visam keleiviniam transportui
Viešųjų pirkimų paslaugų sektoriuje įstatymas	<ul style="list-style-type: none"> Viešųjų pirkimų paslaugų sektoriuje organizavimo ir vykdymo taisyklės, tvarkos, išimtys, procedūros ir priežiūra. 		
Įstatymas „Dėl aplinkos apsaugos reikalavimų taikymo kelių transporto priemonių ir viešojo transporto paslaugų viešiesiems pirkimams“	<ul style="list-style-type: none"> Aplinkos apsaugos reikalavimai ir kriterijai, kuriuos turi atitikti perkamos kelių transporto priemonės arba viešojo transporto paslaugos. 	<ul style="list-style-type: none"> Savivaldybių administracijos Regioninės tarybos Regioninės viešojo transporto agentūros 	Keleiviniam kelių transportui

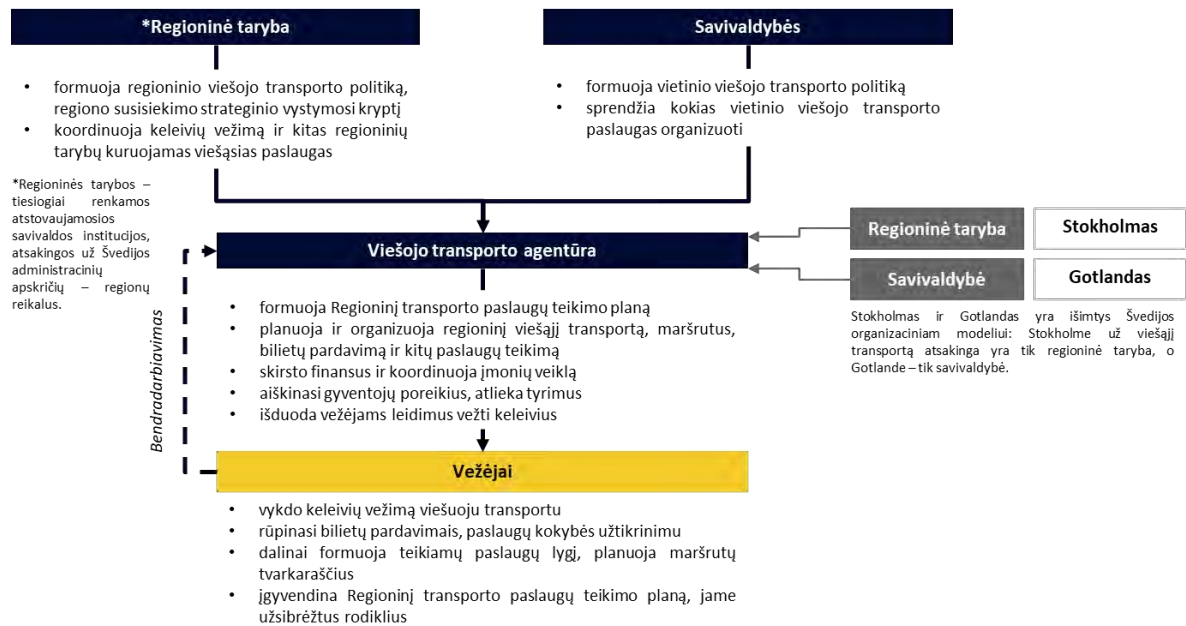
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Švedijos teisinėje aplinkoje naudojami teisės aktai, nustatantys aplinkosaugos reikalavimus, kurių turi laikytis vežėjai, prisideda prie Švedijos strateginiuose dokumentuose išsikeltų tikslų bei tikslų, numatytų ES strateginiuose dokumentuose.

Viešojo transporto organizavimo modelis

Švedijoje, kaip ir Austrijoje, yra atskiriamas regioninis ir vietinis transportas. Už regioninį transportą yra atsakingos regioninės tarybos (šved. *region / landsting*) – tiesiogiai renkamos atstovaujamosios savivaldos institucijos, atsakingos už Švedijos administracinių apskričių – regionų reikalus. Regioninės tarybos formuoja viešojo transporto politiką regione bei nubrėžia preliminarią viešojo transporto vystymosi kryptį. Savivaldybės, tuo tarpu, yra atsakingos už vietinį transportą, jos gali dalinai formuoti vietinio transporto politiką bei spręsti kokias paslaugas reikia teikti savivaldos teritorijoje.

Tiek už regioninio, tiek už vietinio viešojo transporto organizavimą yra atsakingos viešojo transporto agentūros (šved. *kollektivtrafikmyndighet*) – institucijos kontroliuojamos regioninių tarybų ir/arba savivaldybių (su išimtimis Stokholme, kur agentūra yra atskaitinga tik regioninei tarybai, ir Gotlande, kur agentūra yra atskaitinga tik Gotlando savivaldybei). Viešojo transporto agentūros viešąjį transportą organizuoja remiantis regioniniu transporto paslaugų teikimo planu (šved. *regionalt trafikförsörjningsprogram*) – pagrindiniu viešojo transporto planavimo dokumentu į kurio rengimą yra įtraukiamos ne tik Regioninės tarybos ir savivaldybės, bet ir vežėjai. Agentūros sudaro maršrutus, organizuoja konkursus, rūpinasi bilietų pardavimais, finansų paskirstymu, leidimų išdavimu bei gyventojų poreikių išsiaiškinimu ir tyrimų organizavimu (žr. toliau esantį paveikslą).



44 paveikslas. Švedijos viešojo transporto modelis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Švedijos viešojo transporto įstatymu bei L. Hansson (2012)

Švedijos viešojo transporto modelis išsiskiria taikomomis naujojo viešojo valdymo (angl. *New Public Management*) praktikomis – į gyventojus, kaip į klientus, orientuotos paslaugos, veiklų optimizavimas, kaštų mažinimas, konkurencingų konkursų organizavimas, privataus sektoriaus praktikų naudojimas organizuojant viešąsias paslaugas⁵².

Švedijos modelis pasižymi bendradarbiavimu ir partneryste su viešojo transporto įmonėmis. Regioninės agentūros įmonėms palieka daug laisvės veikti, o organizavimo procese, net konkurso metu, viešojo transporto agentūros fokusuojasi į tikslus, o ne į priemones. Modelis neturi aiškiai suplanuotos viešojo transporto vykdymo struktūros, todėl įmonės gali dalinai koreguoti vykdomas paslaugas ir prisitaikyti prie klientų poreikių. Įmonės taip pat yra įtraukiamos į regioninio transporto paslaugų teikimo plano sudarymą, kadangi agentūros transporto įmonės mato, kaip rinką suprantančią ir įžvalgų turinčią ekspertinę grupę⁵³.

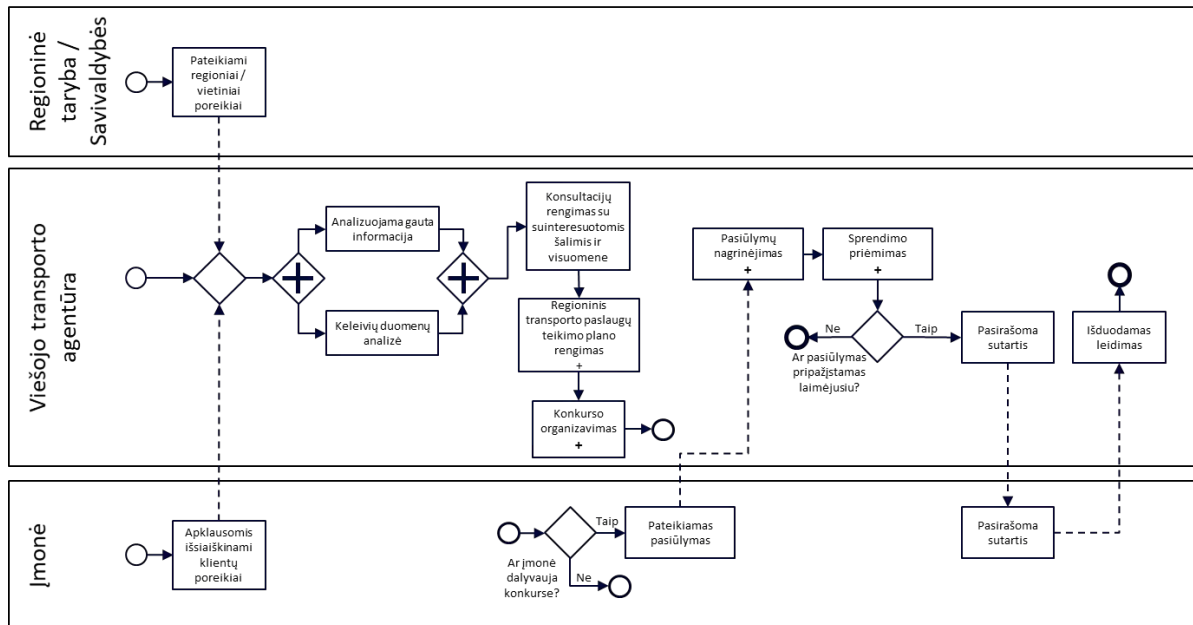
Švedijoje šiuo metu egzistuoja 21 viešojo transporto agentūra, tiek pat kiek ir yra regionų (administracinių vienetų).

Viešojo transporto organizavimo procesas

Švedijoje viešojo transporto organizavimo procesas pasižymi duomenimis, apklausomis ir konsultacijomis paremtu viešojo transporto planavimo procesu (žr. toliau esantį paveikslą).

⁵² L. Hansson (2012). *Hybrid steering cultures in the governance of public transport: A successful way to meet demands?*

⁵³ C. Fabianski (2018). *Partnering for quality and performance: A standpoint for enhanced services*



45 paveikslas. Švedijos viešojo transporto organizavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Švedijos viešųjų pirkimų įstatymu, 2018 m. Stokholmo regioniniu transporto paslaugų teikimo planu, Švedijos viešojo transporto asociacijos viešai pateikiama informacija ir C. Fabianski (2018)

Švedijoje viešojo transporto organizavimo procesas prasideda įvairių duomenų, tokių kaip gyventojų apklausų, klientų poreikių tyrimų, regioninių / vietinių poreikių, surinkimu ir apdorojimu. Papildomai yra išanalizuojami ir pačios agentūros sukaupti duomenys – keleivių srautai, transporto priemonių užpildymas, reguliarumai ir kt. Galiausiai, viešojo transporto agentūros rengia konsultacijas su interesų grupėmis, vežėjais, visuomene, ekspertais, siekiant gauti papildomų įžvalgų regioninio transporto paslaugų teikimo plano rengimui. Paruoštas planas yra pagrindinis dokumentas, kuriuo remiantis yra organizuojamas viešasis transportas regione⁵⁴.

Viešojo transporto finansavimo modelis

Švedijoje naudojamas hibridinio finansavimo modelis. Modelis pasižymi tuo, kad dalis viešojo transporto yra organizuojama komerciniu pagrindu ir gauna dalines subsidijas, skirtas padengti valstybės nustatytoms lengvatoms, o kita dalis, organizuojama regioninių agentūrų pagrindu, yra pilnai finansuojama iš valstybės, savivaldybių ir regioninių tarybų biudžetų⁵⁵.

Viešojo transporto finansavimo būdai Švedijoje yra sukurti taip, kad sumažintų kelionių poreikį ir (arba) padėtų palaikyti tvarias transporto rūšis. Pavyzdžiui, taikomi papildomi aplinkos apsaugos mokesčiai automobiliams ir kitoms netvarioms ar neekologiškoms transporto priemonėms keliauja į regioninės tarybos biudžetą iš kur vėliau yra skiriami tvariam viešajam transportui organizuoti. Švedijoje naudojami šie finansavimo būdai:

- Metro, autobusų ir tramvajų transportas daugiausia yra finansuojamas iš gaunamų pajamų už bilietų pardavimus. Išlaidų dalis, kurios nepadengia už bilietų pardavimus gautos pajamos, yra padengiama pagal sutartyje numatytas sąlygas (atsižvelgiant į paslaugų kiekį ir kokybę). Švedijos transporto agentūra taip pat planuoja investicijas į metro, miesto autobusų ir tramvajų transporto sistemą. Investicijų finansavimo šaltiniai yra daugiausia yra regioninių tarybų biudžetai bei agentūros priimamos paskolos, lizingai, akcininkų kapitalas ir valstybės įnašai.

⁵⁴ C. Fabianski (2018). *Partnering for quality and performance: A standpoint for enhanced services*

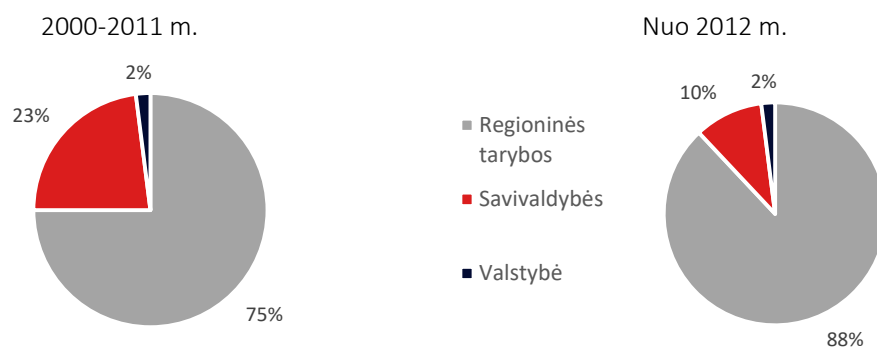
⁵⁵ D. van de Velde (2014). *Market initiative regimes in public transport in Europe: Recent developments.*

- Vietinių ir regioninių traukinių transportas taip pat yra finansuojamas iš pajamų už bilietų pardavimus ir traukinių nuomą, o papildomos ar nepadengtos išlaidos už įmonių veiklą ir teikiamas paslaugas yra kompensuojamos pagal sutartyje numatytas sąlygas.
- Švedijoje egzistuoja ir papildomas kryžminis finansavimas, kuris naudoja valstybinių bendrovių pelną viešojo transporto deficitui padengti.

Išlaidos aukščiau išvardytoms subsidijoms iš valstybės, savivaldybių ir regioninių tarybų biudžetų yra kompensuojamos naudojant papildomus tokių subsidijų šaltinius: 1) vietiniai mokesčiai ar rinkliavos už nekilnojamąjį turtą; 2) vietiniai įmonių mokesčiai ar rinkliavos; 3) degalų pardavimo mokesčiai; 4) automobilių stovėjimo mokesčiai; 5) kelių eismo spūsčių mokesčiai; 6) viešojo ir privataus sektorių partnerystės schemos; 7) aplinkosaugos mokesčiai transporto priemonėms⁵⁶.

Švedijoje vežėjų patirtos išlaidos yra kompensuojamos atsižvelgiant į keletą skirtingų rodiklių:

- **Metinės kapitalo išlaidos vienam autobusui** apskaičiuojamos atsižvelgiant į autobusų sėdimų vietų skaičių ir įsigijimo išlaidas, autobusų naudojimo laiką, autobusų parko išlaikymo išlaidas, maršruto ilgį.
- **Vienos kelionės išlaidos** apskaičiuojamos atsižvelgiant į priežiūros ir remonto išlaidas, degalų išlaidas, vairuotojų darbo užmokesčio valandinį įkainį, maršruto ilgį.
- **Kapitalo išlaidos vienai kelionei piko metu** apskaičiuojamos atsižvelgiant į darbo dienų skaičių per metus ir kelionių piko metu skaičių.
- **Vieno kilometro kaina** nustatoma vienos kelionės išlaidas ir kapitalo išlaidas vienai kelionei piko metu padalinus iš aptarnaujamo maršruto ilgio.



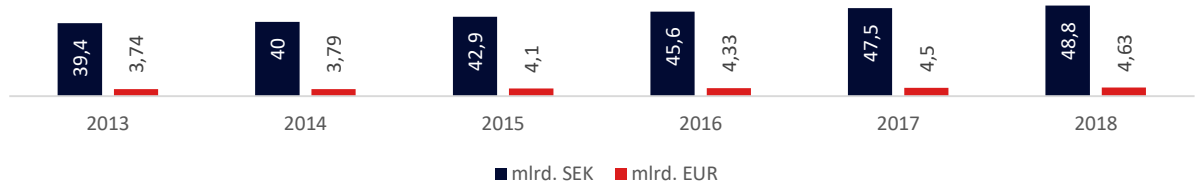
46 paveikslas. Skiriamų subsidijų Švedijoje šaltiniai

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Vyriausybės agentūros „Transport Analysis“ vietinio ir regioninio viešojo transporto ataskaitų duomenimis

2000–2011 m. regioninių tarybų įmokų į viešąjį transportą dalis sudarė apie 70–75 proc., savivaldybių – apie 20–25 proc., o valstybė – nuo 1 iki 4 procentų. Nuo 2012 m. pastebimas šio paskirstymo pokytis – savivaldybių dalis sumažėjo iki 10–11 proc., regioninių tarybų dalis padidėjo iki 88 proc., o valstybės dalis išliko 1–2 proc.

Remiantis Vyriausybės agentūros „Transport Analysis“ vietinio ir regioninio viešojo transporto ataskaitų duomenimis, kiekvienais metais išlaidos skiriamos viešajam transportui auga, o 2018 m. išlaidos sudarė 4,63 mlrd. Eur (žr. toliau esantį paveikslą).

⁵⁶ A. Abdulhafedh (2017). *Financing Public Transit in the US, Sweden, and the UK*

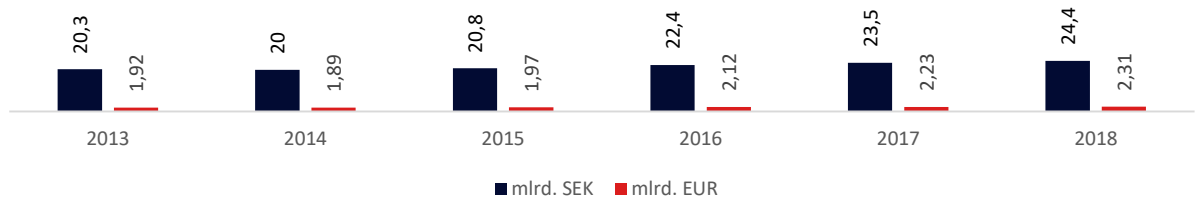


47 paveikslas. Švedijos vietinio ir regioninio transporto išlaidų pokytis 2013-2018 metais

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Vyriausybės agentūros „Transport Analysis“ vietinio ir regioninio viešojo transporto ataskaitų duomenimis

Vietinio ir regioninio transporto išlaidos 2013–2018 m. padidėjo 23,8 proc. arba 0,89 mlrd. Eur.

Remiantis agentūros pateiktais duomenimis, kartu su augančiomis išlaidomis, auga ir pajamos, gaunamos iš viešojo transporto. 2018 metais iš viešojo transporto buvo surinkta 2,31 mlrd. Eur (žr. toliau esantį paveikslą).

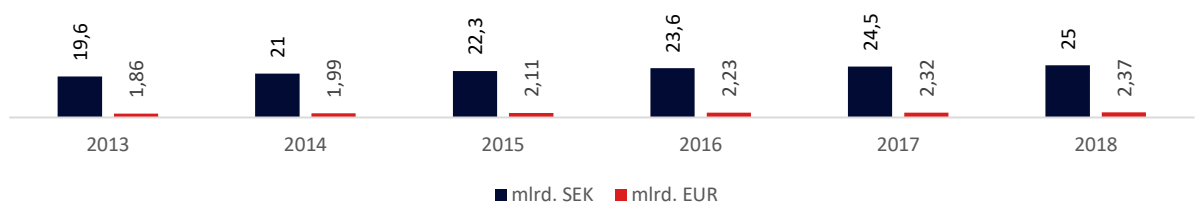


48 paveikslas. Švedijos vietinio ir regioninio transporto pajamų pokytis 2013-2018 metais

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Vyriausybės agentūros „Transport Analysis“ vietinio ir regioninio viešojo transporto ataskaitų duomenimis

Transporto pajamos analizuojamu laikotarpiu padidėjo 0,39 mlrd. Eur arba 20,3 proc. Surinktos pajamos padengė nuo 48,5 proc. iki 51,5 proc. visų transporto išlaidų.

Atsižvelgiant į tai, kad viešasis transportas Švedijoje yra nuostolingas, nepaisant nuosekliai augančių pajamų, Švedijoje nuosekliai auga ir subsidijų, skiriamų viešojo transporto nuostoliams padengti, dydis (žr. toliau esantį paveikslą).



49 paveikslas. Švedijos vietinio ir regioninio transporto subsidijų pokytis 2013-2018 metais

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Vyriausybės agentūros „Transport Analysis“ vietinio ir regioninio viešojo transporto ataskaitų duomenimis

Skiriamos dotacijos 2018 m. buvo 0,51 mlrd. Eur arba 27,4 proc. didesnės nei 2013 m.⁵⁷ Skiriamos subsidijos padengė daugiau nei 50 proc. visų patirtų išlaidų

⁵⁷ Vyriausybės agentūros „Transport Analysis“ vietinio ir regioninio viešojo transporto 2014–2019 metų ataskaitos.

Viešojo transporto agentūros „Västtrafik“ atvejo analizė

Švedijos viešojo transporto organizavimo modeliai dėl minimalaus reguliavimo sąlyginai skiriasi kiekviename regione. Pagrindinės institucijos, atsakomybės, funkcijos ir kiti įstatyme numatyti reikalavimai išlieka vienodi, tačiau egzistuoja tam tikri skirtumai, kaip pavyzdžiui klientų pritraukimo metodai, bilietų sistemos ir pan. Siekiant daugiau sužinoti apie Švedijos viešojo transporto modelių lankstumą ir dinamiškumą, toliau bus pateikiama Vastra Jotalando (šved. *Västra Götaland*) regiono viešojo transporto agentūros „Västtrafik“ atvejo studija.

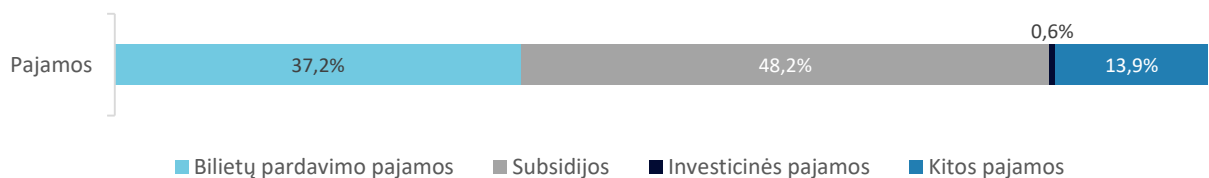
Vastra Jotalando regiono modelis yra 20 metų tobulintas, „Naujojo viešojo valdymo“ ir „Viešojo ir privataus sektorių partnerystės“ praktikomis paremtas ir konkrečiai Vastra Jotalando regionui pritaikytas modelis. „Västtrafik“ išsiskiria tuo, kad bendradarbiaujant su operatoriais yra ugdoma partnerystė, trinami organizaciniai rėmai, o organizaciniai ir paslaugų pokyčiai tampa norma.

Vastra Jotalando regiono modelis, kaip ir dauguma kitų modelių, pasižymi glaudžiu bendradarbiavimu tarp operatorių ir agentūros. Agentūra prieš organizuojant pirkimą pristato operatoriams planuojamas paslaugas ir maršrutus bei surengia individualius susitikimus su operatoriais, tam, kad išgirstų operatorių lūkesčius ir įžvalgas, kurios galutinai rafinuoja pirkimą. Konkursai išsiskiria ir tuo, kad vienas iš vertinimo kriterijų būna inovatyvumas, tai yra nauji būdai arba metodai pritraukti klientus. Tam tikros sąlygos, kaip pvz. kainos ir kokybės kontrolės mechanizmai, yra suderinamos konkursui pasibaigus. Be to, „Västtrafik“ net ir po konkurso palieka nemažai laisvės operatoriams, kadangi tiki, kad šie geriausiai žino kaip reikia pasiekti klientus ir atlikti jų lūkesčius.

„Västtrafik“ taip pat siekia aktyviai padėti operatoriams su keleivių vežimu, todėl reguliariai vykdo bendrus susitikimus, kurių metu yra diskutuojama kaip galima koreguoti ir gerinti teikiamas paslaugas, kad būtų pasiekti visi užsibrėžti rodikliai. Operatoriai gali teikti siūlymus, prašymus ir nusiskundimus dėl vežimo paslaugų sąlygų, kuriuos agentūra aktyviai svarsto, kadangi siekia sukurti tinkamas sąlygas operatorių veiklai.

Kita vertus, „Västtrafik“ naudojamas modelis dėl teisinio reguliavimo patiria tas pačias problemas kaip ir kitos agentūros. „Västtrafik“ norėdama organizuoti konkursą privalo apie savo ketinimus pranešti likus bent metams iki konkurso pradžios, o tą laiką gali skirti konsultavimosi su operatoriais periodui⁵⁸.

Veiklos rodikliai | Remiantis viešojo transporto agentūros „Västtrafik“ ataskaita, vietinio ir regioninio transporto pajamas sudaro: bilietų pardavimo pajamos, subsidijos, kitos veiklos pajamos ir investicinės pajamos⁵⁹ (žr. toliau esantį paveikslą).



50 paveikslas. „Västtrafik“ išlaidų pasiskirstymas, 2018 m.

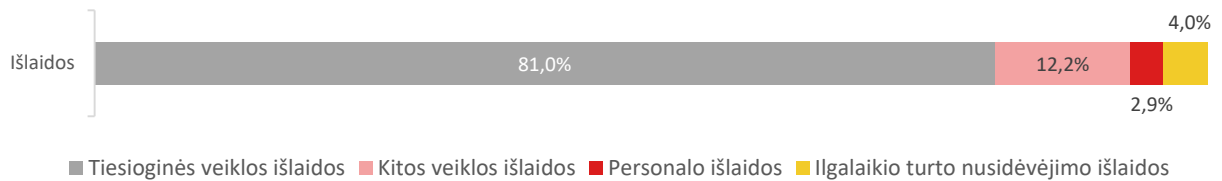
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Vastra Jotalando viešojo transporto agentūros „Västtrafik“ 2017 m. ataskaita

Vietinio ir regioninio transporto išlaidas sudaro: tiesioginės veiklos išlaidos, kitos veiklos išlaidos, personalo išlaidos bei ilgalaikio materialaus ir nematerialaus turto nusidėvėjimo išlaidos⁶⁰ (žr. toliau esantį paveikslą).

⁵⁸ C. Fabianski (2018). *Partnering for quality and performance: A standpoint for enhanced services*

⁵⁹ M. Borjesson et al. (2018). *Do small cities need more public transport subsidies than big cities?*

⁶⁰ Ten pat.



51 paveikslas. „Västtrafik“ išlaidų pasiskirstymas 2018 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Vastra Jotalando viešojo transporto agentūros „Västtrafik“ 2017 m. ataskaita

Apibendrinant, galima pastebėti, kad Vastra Jotalando regionas atspindi visos Švedijos viešojo transporto sistemą, kadangi pusę visų gaunamų pajamų sudaro subsidijos, skirtos padengti transporto veiklos išlaidas.

Švedijos viešojo transporto organizavimo privalumai

Išanalizavus Švedijos viešojo transporto organizavimo modelį, buvo identifikuoti ir išskirti šie privalumai:

1. Įmonių ekspertinių žinių panaudojimas

- Agentūros organizuodamos viešąjį transportą remiasi ekspertinėmis įmonių žiniomis ir kompetencijomis: konsultuojantis prieš konkurso paskelbimą vyksta susitikimai su įmonėmis siekiant išsiaiškinti jų lūkesčius ir išgirsti įžvalgas dėl planuojamų maršrutų ir sąlygų, o po konkurso įmonėms yra paliekama sąlyginai daug laisvės nustatant ir koreguojant paslaugų lygį (koreguojami tvarkaraščiai, transporto kokybės kontrolė).
- Bendradarbiavimas grindžiamas tuo, kad įmonės geriausiai žino kaip pasiekti ir patenkinti klientų lūkesčius, todėl jie gali rasti inovatyvių būdų kaip pasiekti Agentūros užsibrėžtus rodiklius.

2. Integruotas ir multimodalus viešasis transportas

- Agentūros centralizuotai koordinuoja ir rūpinasi visų rūšių viešuoju transportu (priklausomai nuo agentūros - autobusai, traukiniai, tramvajai, metro, keltai). Agentūrai koordinuojant visų rūšių viešąjį transportą, yra skatinama jo integracija, multimodalus susisiekimas bei bendros sąlygos (bendri integruoti bilietai, bilietų kainos, lengvatos, kokybė).

3. Kiekybiniais ir kokybiniais duomenimis bei skirtingų suinteresuotų šalių įsitraukimu paremtas viešojo transporto planavimas

- Regioninis transporto paslaugų teikimo planas – pagrindinis viešojo transporto organizavimui naudojamas dokumentas yra rengiamas remiantis kokybiniais ir kiekybiniais viešojo transporto agentūros, savivaldybių, įmonių ir kitų įstaigų pateiktais duomenimis, įžvalgomis, pasiūlymais. Įvairių suinteresuotų šalių įtraukimas į viešojo transporto planavimo procesą skatina ne tik faktais ir ekspertiniu vertinimu paremtą viešąjį transportą, tačiau ir geriau į gyventojų poreikius orientuotas paslaugas.
- Įvairių suinteresuotų šalių parūpintais ir pačios agentūros sukauptais kiekybiniais duomenimis paremtas viešasis transportas yra efektyvesnis, mažiau nuostolingas bei geriau atliepiantis gyventojų poreikius.

4. Su aplinkosauga susijusių mokesčių panaudojimas viešojo transporto subsidijoms

- Regioninių tarybų taikomi finansavimo būdai sukurti taip, kad sumažintų kelionių poreikį ir (arba) padėtų palaikyti tvarias transporto rūšis.

- Viešajam transportui skiriamų subsidijų dalį sudaro su aplinkosauga susiję mokesčiai (degalų pardavimo, kelių eismo spūsčių, kiti mokesčiai transporto priemonėms ir kt.), o tai netiesiogiai skatina keleivius savo kelionėms rinktis viešąjį transportą.

5. Regionų pagrindu organizuojamas viešasis transportas

- Regioninis, su apskričių ribomis sutampantis, viešojo transporto organizavimas padeda išvengti papildomo maršrutų derinimo tarp skirtingų viešąjį transportą regione organizuojančių įstaigų, sutrumpina bendrą organizavimo laiką ir kaštus bei skatina efektyvumą.
- Centralizuotas organizavimas taip pat skatina bendrų kelionės sąlygų visame regione palaikymą (bendri bilietai, tarifai, nuolaidos, kainos).

Išanalizavus Švedijos viešojo transporto organizavimo modelį, buvo identifikuoti ir išskirti šie trūkumai:

1. Viešojo transporto integracijos barjerai dėl komercinio transporto

- Švedijoje veikiantis hibridinis režimas, kuriame veikia tiek komercinis tiek subsidijuojamas viešasis transportas, kelių problemų viešojo transporto integracijai, kadangi viešojo transporto agentūros stengiasi neplanuoti viešojo transporto maršrutuose, kuriuos padengia komercinis transportas, tačiau komercinis transportas Švedijoje neprivalo laikytis visų subsidijuojamo viešojo transporto sąlygų (pvz. integruotų bilietų sistemų), todėl susisiekimo sistema nėra iki galo integruota. Integracijos su komerciniu transporto trūkumas ne tik kelia organizavimo sunkumus, bet ir prastina viešojo transporto kokybę keleivių atžvilgiu.

2. Išankstinis informacijos apie pirkimus skelbimas

- Iki pradėdant organizuoti konkursą atitinkamoms paslaugoms gauti, viešojo transporto agentūra privalo apie savo ketinimus pranešti likus bent metams iki konkurso pradžios. Tikimasi, kad šį laikotarpį agentūros skirs konsultavimosi procedūrai atlikti, kurios metu aiškinamasi ar atitinkamos paslaugos gali būti parūpintos komerciniu pagrindu.

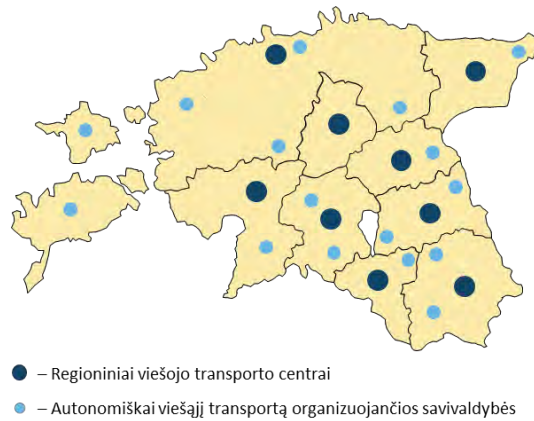
3. Didelė finansavimo našta

- Augantis keleivių skaičius ir didelių nuolaidų taikymas kelionės bilietams didina subsidijų, skirtų padengti veiklos išlaidas, sumą. Vestra Jotalando regione vietinio ir regioninio transporto dotacijos 2013-2018 m. išaugo 27,4 procentais. Skiriamos dotacijos Švedijoje vidutiniškai padengia kiek daugiau nei 50 proc. visų patiriamų išlaidų.

3.1.4 Viešojo transporto sistemų modelių palyginimas

Estijoje viešojo transporto organizavimo funkcijos priklauso savivaldybėms, tačiau jos turi galimybę bendradarbiauti tarpusavyje, steigti ir perduoti organizavimo funkcijas regioniniams viešojo transporto centrams, taip dalinai centralizuojant viešojo transporto organizavimą regione. Viešojo transporto organizavimas per regioninius viešojo transporto centrus yra dažniausiai naudojama praktika Estijoje, kurią vykdo didžioji dalis savivaldybių. Kita vertus, Estijoje egzistuoja išimčių ir dalis savivaldybių iki pat šiol viešąjį transportą organizuoja pačios.

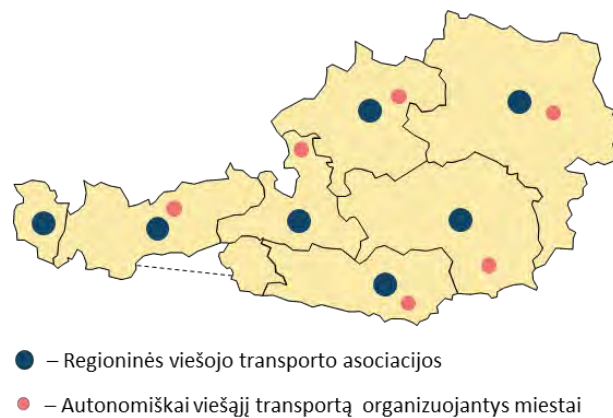
Estijoje veikia 9 regioniniai, apskričių ribose veikiantys, viešojo transporto centrai, iš kurių 2 centrai apjungia daugiau negu vieną apskritį – šiaurės Estijos viešojo transporto centras (apjungia 4) ir pietryčių Estijos viešojo transporto centras (apjungia 2) (žr. toliau esantį paveikslą).



52 paveikslas. Estijos administracinis suskirstymas pagal viešąjį transportą organizuojančias institucijas
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Austrijoje regioninio viešojo transporto organizavimo funkcijos, dėl federalinio šalies suskirstymo, priklauso regioninėms vyriausybėms. Regioninės vyriausybės viešąjį transportą organizuoja viešojo transporto asociacijų pagrindu. Austrijoje yra išskiriamas ir vietinis susisiekimas, už kurį yra atsakingos savivaldybių institucijos, tačiau Austrijoje, dėl pragmatinių sumetimų, šios funkcijos yra perduodamos viešojo transporto asociacijoms. Vienintelės išimtys – didžiųjų miestų savivaldybės, kurios, per savivaldybės valdomas transporto įmones, pačios rūpinasi miesto susisiekimu, tačiau vis tiek yra integruotos į regioninių asociacijų tinklus.

Austrijoje veikia 7 viešojo transporto asociacijos iš kurių didžiausia – VOR yra vienintelė jungtinė asociacija, jungianti 3 federalines žemes (žr. toliau esantį paveikslą).

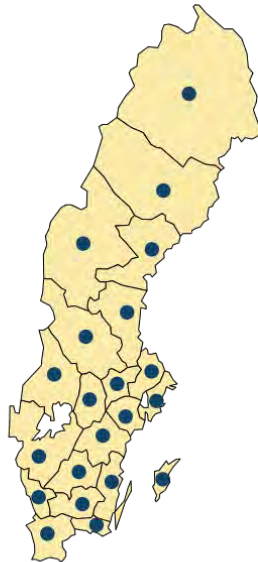


53 paveikslas. Austrijos administracinis suskirstymas pagal viešąjį transportą organizuojančias institucijas
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Švedija

Švedijoje regioninio viešojo transporto funkcijos priklauso regioninėms taryboms, o vietinio – savivaldybėms. Regioninės tarybos ir savivaldybės bendradarbiauja skirtingais formatais ir veikia per regionines viešojo transporto agentūras, kurios organizuoja viešąjį transportą tiek vietiniu, tiek regioniniu mastu. Švedijoje egzistuoja 2 išimtys – Stokholmas ir Gotlandas, kadangi Stokholme viešojo transporto agentūra priklauso tik regioninei tarybai, o Gotlande – tik savivaldybei.

Kiekvienoje apskrityje Švedijoje veikia atskira agentūra. Dėl to, šiuo metu egzistuoja 21, apskričių ribose veikianti, regioninė agentūra (žr. toliau esantį paveikslą).



● – Regioninės viešojo transporto agentūros

54 paveikslas. Švedijos administracinis suskirstymas pagal viešąjį transportą organizuojančias institucijas
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Atlikus Estijos, Austrijos ir Švedijos administracinio suskirstymo pagal viešąjį transportą egzistuojančias institucijas, matomos dvi tendencijos: 1) viešasis transportas efektyviausiai organizuojamas regioninių institucijų pagrindu; 2) yra atskiriami regioninio ir vietinio transporto poreikiai.

Visose trijose analizuotose užsienio valstybėse skiriasi viešojo transporto organizavimo centralizacijos lygis ir skirtingus procesus atliekančios kompetentingos institucijos, tačiau visos yra orientuotos perleisti organizavimo funkcijas stambesniems veikėjams (žr. toliau esančia lentelę).

33 lentelė. Užsienių valstybių viešojo transporto organizavimo funkcijų pasiskirstymo palyginimas

Procesai	Šalis	ESTIJA	AUSTRIJA	ŠVEDIJA
Viešojo transporto politikos planavimas sporto politikos planavimas		Ekonomikos reikalų ir susiekimo ministerija	Regioninės vyriausybės / Vežėjai (kainų ir paslaugų klausimais)	Regioninės tarybos / Savivaldybės
Viešojo transporto planavimas				Viešojo transporto agentūros / Savivaldybės / Vežėjai
Maršrutų ir grafikų planavimas		Regioniniai viešojo transporto centrai / Savivaldybės	Viešojo transporto asociacijos / Savivaldybių įmonės (didžiųjų miestų atveju)	Viešojo transporto agentūros (maršrutai) / Vežėjai (tvarkaraščiai)
Viešojo transporto organizavimas				Viešojo transporto agentūros
Kontrolė				

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Viešojo transporto organizavimas visose analizuotose valstybėse yra vykdomas regioninių institucijų pagrindu. Estijoje tai atlieka regioniniai viešojo transporto centrai (kuriems šią funkciją perduoda savivaldybės, nors yra ir išimčių), Švedijoje – viešojo transporto agentūros (įstaigos, atskaitingos regioninėms taryboms ir / arba savivaldybėms), o Austrijoje – viešojo transporto asociacijos (įstaigos pavaldžios regioninėms vyriausybėms).

Austrijos viešojo transporto asociacijos išsiskiria tuo, kad yra labiausiai centralizavusios visas organizavimo funkcijas (didžiuosiuose miestuose viešąjį transportą organizuoja savivaldybių įmonės, kurios vis tiek yra integruotos į asociacijos tinklą), kai tuo tarpu Estijoje savivaldybės sprendžia, ar perleisti viešojo transporto organizavimo funkcijas, o Švedijoje į viešojo transporto planavimo ir organizavimo procesus aktyviai yra įtraukiami ir vežėjai.

Estijoje, Austrijoje ir Švedijoje viešąjį transportą organizuojančios institucijos praktikoje taiko į klientus orientuotas ir į poreikius nukreiptas paslaugas (angl. *demand driven services*), todėl visų valstybių planavimo procesai yra paremti apklausomis ir duomenų analize.

Analizuotų užsienio valstybių pagrindiniai viešojo transporto organizavimo procesai yra apibrėžti viešojo transporto įstatymuose ar kituose teisės aktuose, neišskaidant jų per atskirus teisinius dokumentus (žr. toliau esančią lentelę).

34 lentelė. Analizuotų užsienio valstybių viešąjį transportą reglamentuojančių teisės aktų palyginimas

Šalis	Teisės aktas	Reglamentavimo objektas
	Viešojo transporto įstatymas	<p>Ekonomikos reikalų ir susisiekimo ministerijos, savivaldybių, regioninių viešojo transporto centrų, Kelių administracijos funkcijos bei atsakomybės.</p> <p>Viešųjų paslaugų, sutarčių ir jų suteikimo sąlygos.</p> <p>Viešojo transporto finansavimo, kainodaros sudarymo tvarka ir sąlygos.</p> <p>Reikalavimai vežėjams ir jų transporto priemonėms.</p> <p>Licencijos vežti keleivius išdavimo sąlygos ir tvarka.</p>
Estija	Viešųjų pirkimų įstatymas	<p>Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės, išimtys, procedūros.</p> <p>Viešųjų pirkimų instrumentų aprašymai.</p> <p>Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės susisiekimo sektoriuje</p> <p>Viešųjų pirkimų peržiūros ir skundų svarstymo procedūros ir priežiūros tvarkos.</p>
	Šiaurės Estijos Transporto Centro viešųjų pirkimų procedūros aprašas	<p>Atsakingų asmenų paskyrimas, pirkimo komiteto organizavimas, sudėtis ir funkcijos.</p> <p>Viešųjų pirkimų plano ruošimas ir patvirtinimas.</p>
	Federalinis vietinio ir regioninio viešojo transporto organizavimo įstatymas	<p>Regioninių vyriausybių, savivaldybių administracijų, viešojo transporto asociacijų funkcijos ir atsakomybės.</p> <p>Viešojo transporto organizavimo ir finansavimo taisyklės.</p> <p>Viešojo transporto kainodaros sudarymo tvarka ir sąlygos.</p>
Austrija	Federalinis viešųjų pirkimų įstatymas	<p>Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės, tvarkos, išimtys, procedūros.</p> <p>Sutarties sudarymo tvarkos principai ir bendrosios nuostatos.</p> <p>Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklės susisiekimo sektoriuje.</p> <p>Viešųjų pirkimų peržiūros ir skundų svarstymo procedūros ir priežiūros procedūros.</p>
	Federalinis transporto įstatymas	<p>variklinių Keleivių vežimo licencijos suteikimo ir atėmimo taisyklės.</p> <p>priemonių Reikalavimai vežėjams, jų transporto priemonėms, taikomoms vežimo sąlygoms (bilietų kainoms, grafikams).</p>
	Viešojo transporto įstatymas	<p>Regioninių tarybų ir savivaldybių administracijų atsakomybės ir teisės.</p> <p>Regioninės viešojo transporto vadovybės sudarymo tvarka, jos funkcijos ir atsakomybės.</p> <p>Eismo tiekimo programos ruošimo tvarka.</p> <p>Reikalavimai vežėjams.</p> <p>Viešojo transporto viešųjų pirkimų tvarka ir taisyklės.</p>
	Viešųjų pirkimų įstatymas	<p>Viešųjų pirkimų organizavimo taisyklė, išimtys, procedūros.</p> <p>Viešųjų pirkimų viešinimo, kvietimo dalyvauti, komunikavimo ir dokumentų tvarkymo tvarka.</p> <p>Viešųjų pirkimų peržiūros ir skundų svarstymo procedūra, priežiūros procedūra.</p>
Švedija	Viešųjų pirkimų paslaugų sektoriuje įstatymas	<p>Viešųjų pirkimų paslaugų sektoriuje organizavimo ir vykdymo taisyklės, tvarkos, išimtys, procedūros ir priežiūra.</p>
	Įstatymas „Dėl aplinkos apsaugos reikalavimų taikymo kelių transporto priemonių ir viešojo transporto paslaugų viešiesiems pirkimams“	<p>Aplinkos apsaugos reikalavimai ir kriterijai, kuriuos turi atitikti perkamos kelių transporto priemonės arba viešojo transporto paslaugos.</p>

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Estija, Austrija ir Švedija pasižymi tuo, kad viešąjį transportą organizuoja remiantis vienu pagrindiniu teisės aktu, kuriame dažniausiai nurodomos už viešąjį transportą atsakingų įstaigų ar institucijų teisės ir pareigos, viešojo transporto organizavimo ir finansavimo tvarkos, licencijos išdavimo taisyklės.

Kaip pavyzdį būtų galima išskirti Švedijos teisinę aplinką, kadangi Švedijoje egzistuoja papildomos teisinės priemonės (apmokestinimai, baudos, papildomos sąlygos), skatinančios riboti netvarių ir neekologiškų transporto priemonių naudojimą ir vietoje to rinktis viešąjį transportą. Taikomi apmokestinimai ir baudos padeda valstybės institucijoms surinkti daugiau mokesčių į biudžetą ir taip gerinti viešojo transporto kokybę.

3.1.5 Rekomenduojamos užsienio valstybių viešojo transporto sistemų gerosios praktikos

Išnagrinėjus visas tris pasirinktas užsienio valstybes bei identifikavus jų naudojamų viešojo transporto sistemų privalumus, pateikiamos Lietuvos viešojo transporto organizavimo tobulinimui rekomenduojamos gerosios užsienio šalių praktikos:

1. Regioninių institucijų pagrindu organizuojamas viešasis transportas

Aprašymas |

- Centralizuotas, regioninės viešojo transporto institucijos pagrindu vykdomas viešojo transporto planavimas ir organizavimas yra efektyvesnis, kadangi yra išvengiama papildomo derinimo tarp institucijų, planuojant yra atsižvelgiama į platesnį susisiekimo tinklą, sutrumpėja organizavimo laikas ir kaštai.
- Centralizuotas organizavimas skatina bendrų susisiekimo sąlygų visame regione palaikymą (bendros bilietų sistemos, kainos, nuolaidos).
- Sumažinant viešąjį transportą organizuojančių įstaigų skaičių, padidėja bendras viešajam transportui skirtas biudžetas bei optimaliau skirstomos lėšos.
- Regioniniu lygiu organizuojamas susisiekimas skatina organizaciniu lygiu atskirti regioninį susisiekimą nuo vietinio susisiekimo, taip sukuriant geriau gyventojų poreikius atliepiančią susisiekimo struktūrą bei skatinant regioninį vystymąsi.

Rizika |

- Centralizuojant viešojo transporto organizavimą, bet tuo pačiu atsisakant vykdyti papildomus poreikių išsiaiškinimo procesus arba duomenų analitiką, egzistuoja rizika, kad suprastės gyventojų pasitenkinimas ir atliepimas į jų poreikius.
- Centralizuojant viešojo transporto organizavimą svarbu organizavimo modelį pritaikyti visose regionuose, kitaip atsiras papildomos sumaištys ir kaštų.

2. Viešojo transporto integracija

Aprašymas |

- Skirtingų viešojo transporto rūšių integracija ir suderinamumas mažina viešojo transporto kaštus (išvengiama dubliavimo) bei didina vartotojų skaičių (trumpėja kelionės laikas, auga patrauklumas).
- Skirtingų viešojo transporto rūšių integracija būna didžiausia kai yra planuojama ir organizuojama centralizuotai, vienos institucijos.

Rizika |

- Viešojo transporto integraciją apsunkina decentralizuotas jo organizavimas ir planavimas.
- Svarbu atsižvelgti ir į komercinio transporto veiklą, kadangi šią labai sunku integruoti į bendrą viešojo transporto tinklą.

3. Duomenimis, gyventojų poreikiais ir ekspertiniu vertinimu paremtas viešasis transportas

- Aprašymas |**
- Siekiant planuoti ir organizuoti į gyventojų poreikius orientuotas bei optimalias viešojo transporto paslaugas, rekomenduojama į planavimo procesus įtraukti suinteresuotas grupes – gyventojus, vežėjus, ekspertus. Gyventojų apklausa, bendradarbiavimas su vežėjais ir atsižvelgimas į ekspertų įžvalgas skatina efektyvesnį viešąjį transportą bei gyventojų pasitenkinimo augimą.
 - Siekiant vykdyti į gyventojų poreikius orientuotas bei efektyvias viešojo transporto paslaugas, rekomenduojama viešojo transporto planavimą vykdyti remiantis sukauptais duomenimis apie gyventojų poreikius, keleivių srautus, jų augimą, transporto užpildymą ir pan.
- Rizika |**
- Į planavimo ir organizavimo procesus įtraukiant daugiau suinteresuotų šalių, pailgėja pats organizavimo procesas.
 - Duomenų analitikai vykdyti yra reikalingi IT įrankiai, žmogiškieji išteklių, duomenų rinkimo prietaisai, kurių parūpinimui reikalingi papildomi kaštai.

4. Skaitmenizuotas viešojo transporto planavimo ir organizavimo procesas

- Aprašymas |**
- Siekiant optimizuoti viešojo transporto planavimo ir organizavimo procesus, rekomenduojama tam tikrus procesus automatizuoti. Atitinkami IT sprendiniai, tokie kaip bendra informacinė sistema, kuri, remiantis sukauptais duomenimis, galėtų automatizuoti dalį planavimo ir / arba organizavimo procesų, būtų ilguoju laikotarpiu kaštus taupantis ir procesą greitinantis bei efektyvinantis veiksnys.
 - Norint efektyviai naudotis IT sprendiniu, svarbu taikyti duomenų kaupimo bei analitikos praktikas, kurios kurtų duomenimis paremtą viešąjį transportą.
- Rizika |**
- IT sprendiniai ne visada yra palankiai priimami, ypač regioninių institucijų lygmeniu, todėl svarbu priemonę padaryti ne pagalbinę, bet esminę veiklos procesams.
 - Siekiant išvengti papildomų kaštų arba neefektyvumo, IT sprendinys turėtų būti bendras ir priimtas ne vienos, o visų VT organizuojančių įstaigų mastu.
 - IT sprendinys turėtų būti integruotas su kitomis aktualiomis IT sistemomis.

5. Įvairioms socialinėms grupėms prieinamas viešasis transportas

- Aprašymas |**
- Skatinant viešojo transporto naudojimą ir keleivių skaičiaus augimą, rekomenduojama atsižvelgti į viešojo transporto prieinamumą kainos atžvilgiu ir naudoti atitinkamas bilietų kainas arba nuolaidas, ypač viešuoju transportu itin besiremiančioms socialinėms grupėms – moksleiviams, studentams, senjorams.
 - Viešojo transporto naudojimas taip pat didėtų pritaikant nuolaidas mėnesiniams, sezoniniams arba metiniams bilietams.
- Rizika |**
- Didesnės nuolaidos arba mažesnės bilietų kainos, kita vertus padidintų viešajam transportui reikalingą valstybės subsidiją.
 - Taikant skirtingas praktikas tarp regionų, gali atsirasti neaiškumo klientų tarpe.

Atsižvelgiant į Lietuvoje egzistuojančias problemines sritis, papildomai identifikuoti analizuotose užsienio šalyse pritaikyti panašių problemų sprendimo būdai:

1. Nėra derinamos viešojo ir komercinio transporto teikiamos paslaugos

- Problemos aprašymas |**
- Lietuvoje organizuojant viešąjį transportą nėra aktyviai taikoma praktika atsižvelgti į vykdomą komercinio transporto veiklą arba kaip nors kitaip

bendradarbiauti su privačiomis viešojo transporto įmonėmis ne sutarties rėmuose.

***Užsienyje
pritaikyti
sprendimai |***

- Problema skatina ne tik maršrutų dubliavimąsi ir lėšų švaistymą, bet skatina ir mažesnius keleivių srautus komerciniams vežėjams bei didina taršą aplinkai.
- Problema geriausiai sprendžiama Švedijoje, kur egzistuoja praktika prieš organizuojant viešąjį transportą atsižvelgti į rinkos situaciją, komercinio transporto veiklą. Švedijoje planuojant viešąjį susisiekimą, pirmiausia analizuojama kokia dalis gyventojų poreikių yra patenkinama komercinio transporto paslaugomis. Vežėjai taip pat yra įtraukiami į viešojo transporto planavimo ir organizavimo procesus, kaip suinteresuotoji sritis, kuri gali pasidalinti ne tik savo lūkesčiais ir bet ir ekspertiniu planuojamų paslaugų vertinimu.
- Estijoje problema dalinai sprendžiama reguliariai vykdant gyventojų apklausas, iš kurių galima sužinoti kokios dalies gyventojų poreikius patenkina komercinis transportas.
- Tiek Švedijoje tiek Estijoje įmonės vykdančios susisiekimo funkcijas privalo pateikti savo vykdomus maršrutus ir grafikus į bendrą susisiekimo planavimo informacinę sistemą, kuria naudojasi vartotojai. Abi šalys taip pat atsižvelgia į įmonių pateiktą informaciją viešojo transporto planavimo metu, stengiasi išvengti nereikalingų kaštų.

2. Nėra tikslaus poreikio išsiaiškavimo ir viešojo transporto pagrindimo duomenimis praktikos

***Problemos
aprašymas |***

- Ne visi Lietuvoje viešojo transporto maršrutai organizuojami atsižvelgiant į konkrečius, surinktus ir išanalizuotus gyventojų poreikius, keleivių srautus ar kitus duomenis. Dėl to nėra galimybės įvertinti ir palyginti organizuojamų maršrutų naudą ar efektyvumą.
- Lietuvoje įstaigos turi galimybę konsultuotis su ekspertais, institucijomis, rinkos dalyviais ar visuomene, tačiau didžioji dalis savivaldybių šios praktikos netaiko.

***Užsienyje
pritaikyti
sprendimai |***

- Visos analizuotos užsienio šalys savo viešąjį transportą planuoja ir organizuoja atsižvelgiant į sukauptus kiekybinius ir / ar kokybinius duomenis.
- Estijoje vietos gyventojų apklausos atlikimas prieš planuojant viešojo transporto maršrutus yra reglamentuotas įstatymo ir privalomas. Estija taip pat pasižymi tuo, kad bendroje informacinėje sistemoje kaupia duomenis apie keleivių srautus, gyventojų geografinį išsidėstymą ir viešojo transporto užimtumą, todėl planuojamas susisiekimas yra daug tikslingesnis.
- Švedijoje viešasis transportas yra organizuojamas remiantis regioniniu transporto paslaugų teikimo planu, kuris rengiamas remiantis kokybiniais ir kiekybiniais viešojo transporto agentūros, savivaldybių, įmonių ir kitų įstaigų pateiktais duomenimis, įžvalgomis, pasiūlymais. Į planavimo procesą taip pat yra įtraukiamos ir visos suinteresuotos šalys, remiamasi ekspertiniu vertinimu.

3. Finansavimo stygius

***Problemos
aprašymas |***

- Lietuvoje pagrindu kaimiškosios savivaldybės dėl finansavimo stygiaus neturi pajėgumų ne tik steigti naujų maršrutų, didinti viešojo transporto kelionių dažnį ir kokybę, bet ir išlaikyti šiuo metu vykdomus maršrutus.

***Užsienyje
pritaikyti
sprendimai |***

- Estijos savivaldybės iš dalies pasižymi ta pačia problema, tačiau yra galimybė savivaldybėms gauti didesnę finansavimą bendradarbiaujant tarpusavyje ir steigiant regioninius viešojo transporto centrus, taip sutelkiant resursus. Mažesnis viešąjį transportą organizuojančių įstaigų skaičius taip pat skatina efektyvesnę resursų paskirstymą. Švedijoje ir Austrijoje egzistuojant mažesniai

skaičiui viešąjį transportą organizuojančių įstaigų skaičiui, vertinama, kad susisiekimas organizuojamas optimaliau.

- Viešasis transportas optimaliau organizuojamas ir tada, kai yra išvengiama susidubliavimo su komerciniu transportu (Švedija), kai viešasis transportas yra paremtas gyventojų poreikiais ir / arba surinktais ir įvertintais kiekybiniais duomenimis (Estija ir Švedija) bei optimizavus organizavimo procesus.

4. Fragmentuotas teisinis reglamentavimas

Problemos aprašymas |

- Lietuvoje viešasis transportas ir jo organizavimas yra reglamentuojamas keliuose skirtinguose teisės aktuose, nėra vieno pagrindinio dokumento, kuriuo būtų galima vadovautis organizatoriams.

Užsienyje pritaikyti sprendimai |

- Visose analizuotose užsienio valstybėse viešasis transportas yra organizuojamas vieno konkretaus viešojo transporto įstatymo, kuriame yra aprašytos visos už viešąjį transportą atsakingos institucijos, jų funkcijos, organizavimo, finansavimo, kontrolės ir kt. tvarkos, pagrindu. Papildomos reikalingos tvarkos ir procedūrų aprašai dažniausiai yra apsirąšomi kaip vidiniai dokumentai, tačiau aiški reguliacija sumažina galimybes kilti neaiškumams.

3.2 Optimizuotas viešojo transporto sistemos modelio ir alternatyvų tyrimas

Atliekant viešojo transporto sistemos esamos situacijos tobulinimą ir alternatyvų vertinimą, vadovaujamosi teisinės analizės, procesų analizės ir užsienio šalių analizės rezultatais.

Naudojami rezultatai:

1. Teisinė analizė:
 - 1.1. Teisės aktų, reglamentuojančių VT procesus, analizė;
 - 1.2. Privalumai ir trūkumai;
 - 1.3. Teisės aktų pakeitimo siūlymai ir rekomendacijos.
2. Procesų analizė:
 - 2.1. Esamų procesų analizė;
 - 2.2. Veiklos procesų kategorijų analizė;
 - 2.3. Vertę kuriančių ir nekuriančių procesų analizė;
 - 2.4. LEAN principai.
3. Užsienio šalių analizė:
 - 3.1. Austrijos, Estijos ir Švedijos VT procesų analizė;
 - 3.2. Procesų privalumai ir trūkumai;
 - 3.3. Lietuvos tobulinimui siūlomos gerosios praktikos;
 - 3.4. Užsienio šalyse egzistuojančių problemų, panašių kaip ir Lietuvoje, sprendimo būdai.

Remiantis šių analizių rezultatais, yra atliekamas esamų procesų ir veiklų tobulinimas, naujų procesų ir veiklų įvedimas, viešojo transporto organizavimo alternatyvų parengimas bei rekomendacijų ir siūlymų pateikimas (žr. toliau esančią lentelę).

35 lentelė. Esamos situacijos tobulinimo ir alternatyvų vertinimo metodika

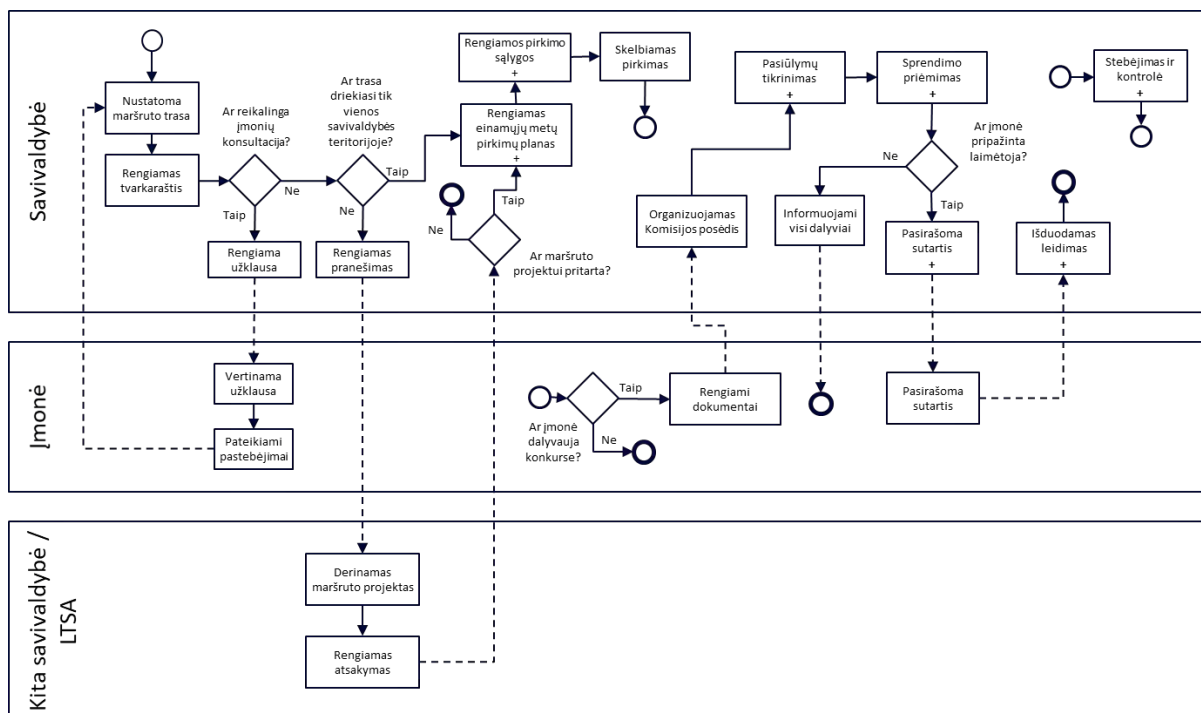
ESAMŲ PROCESŲ IR VEIKLŲ TOBULINIMAS		
+	+	+
NAUJŲ PROCESŲ IR VEIKLŲ ĮVEDIMAS		
-	-	+
VIEŠOJO TRANSPORTO ORGANIZAVIMO ALTERNATYVŲ PARENGIMAS		
+	-	+
REKOMENDACIJŲ IR SIŪLYMŲ PATEIKIMAS		
+	+	+

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Atlikta užsienio šalių, konkrečiai Estijos, Austrijos ir Švedijos, analizė ir gauti rezultatai leidžia pritaikyti gerąsias užsienio šalių praktikas tiek esamai situacijai tobulinti ir naujoms veikloms įvesti, tiek ir viešojo transporto organizavimo alternatyvoms parengti. Teisės aktų ir procesų analizės leidžia pritaikyti sprendimus, skirtus esamai situacijai gerinti.

3.2.1 Esamos situacijos optimizavimas

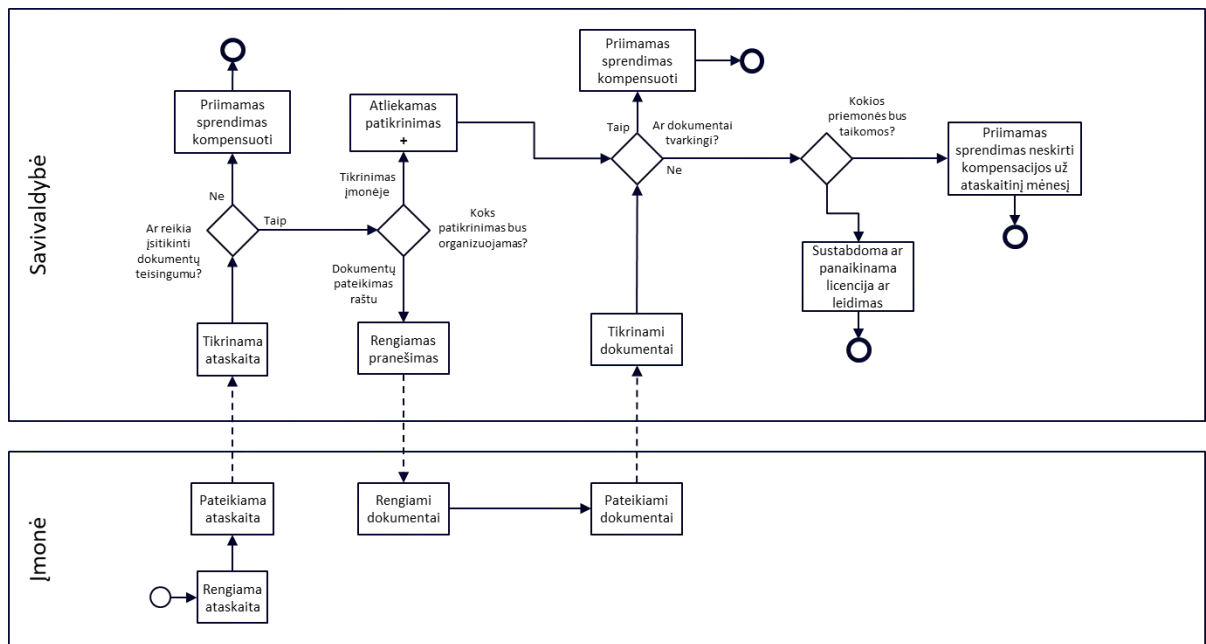
Siekiant teikti į kliento poreikius orientuotas paslaugas, prieš konkursų skelbimą būtų vykdomos konsultacijos su viešojo transporto organizavimo bei keleivių vežimo įmonėmis (žr. toliau esantį paveikslą).



55 paveikslas. Optimizuotas viešojo transporto organizavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

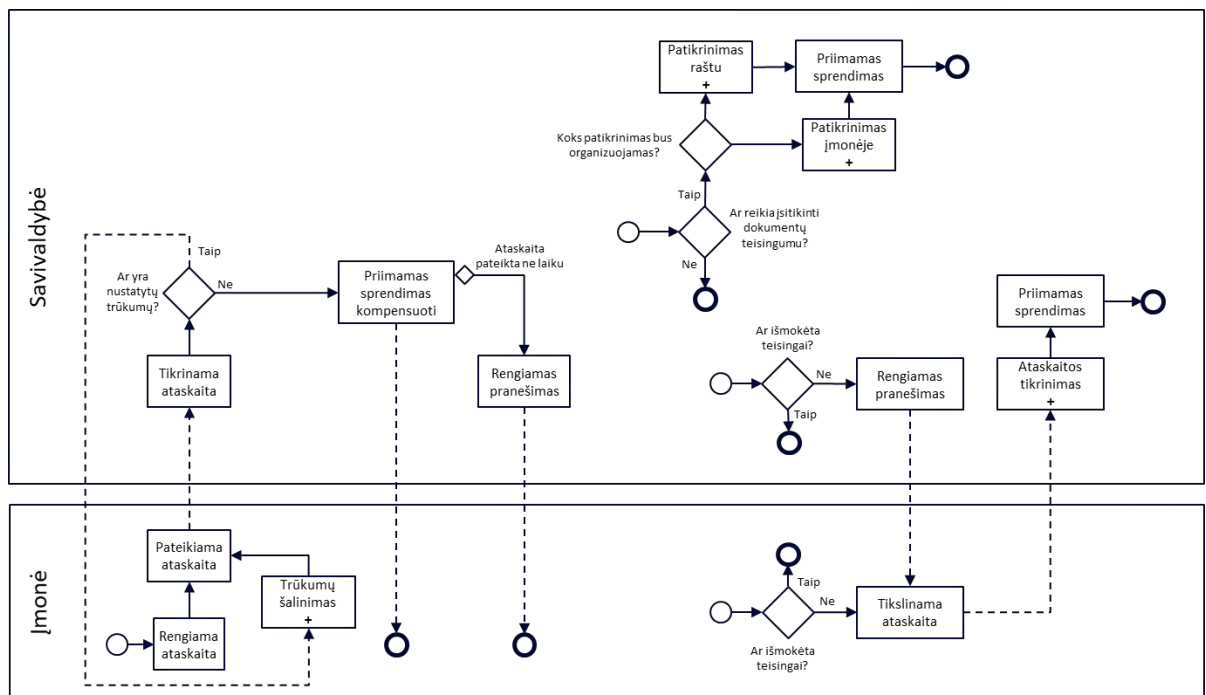
Nors nuostolių kompensavimo procesas nėra pakitęs, tačiau tam tikros veiklos būtų atliekamos efektyviau, pavyzdžiui, ataskaitų tikrinimas pasitelkiant informacinių technologijų sprendinius (žr. toliau esantį paveikslą).



56 paveikslas. Optimizuotas nuostolių kompensavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Negautų pajamų atlyginimo procese sumažinus rengiamų oficialių pranešimų kiekį ir ataskaitų tikrinimui pasitelkiant informacinių technologijų sprendinius, įmonėms pinigai būtų išmokami anksčiau (žr. toliau esantį paveikslą).

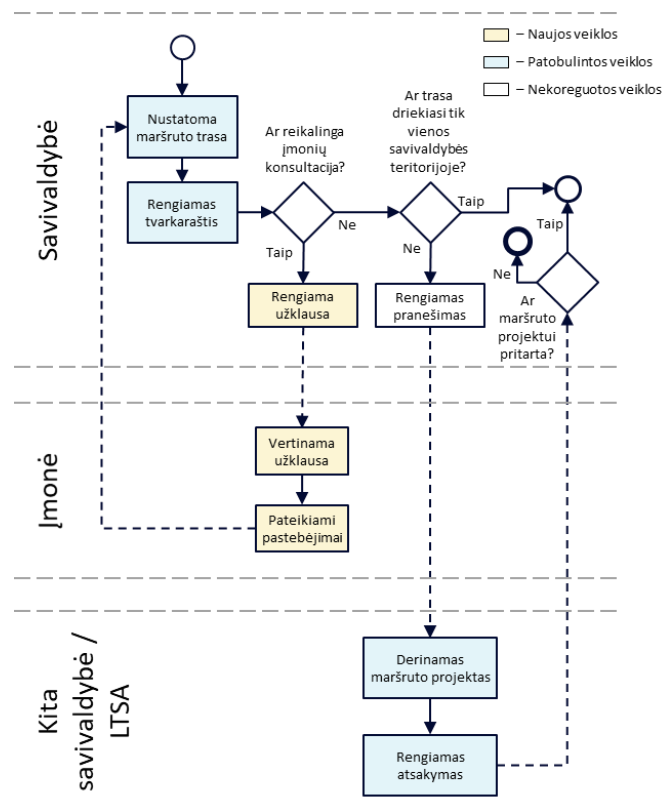


57 paveikslas. Optimizuotas negautų pajamų atlyginimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Maršruto parengimas | Siekiant, kad maršrutų planavimas taptų spartesnis ir labiau automatizuotas, rekomenduojama visiems naudoti informacinę sistemą „Vintra“. Naudojant šią sistemą, maršrutų trasa ir tvarkaraštis būtų parengiamas automatiškai, nurodžius kelis esminius veiksnius. Taip pat, čia būtų kaupiama ir saugoma visa su viešojo transporto maršrutais susijusi informacija ir duomenys, todėl savivaldybių specialistams esamo tinklo priežiūra taip pat būtų patogesnė. Sistemos naudojimas pagerintų ir

informacinės sistemos naudojimosi kokybę gyventojams, kadangi informacija apie maršrutus ir tvarkaraščius būtų nuolat atnaujinama.

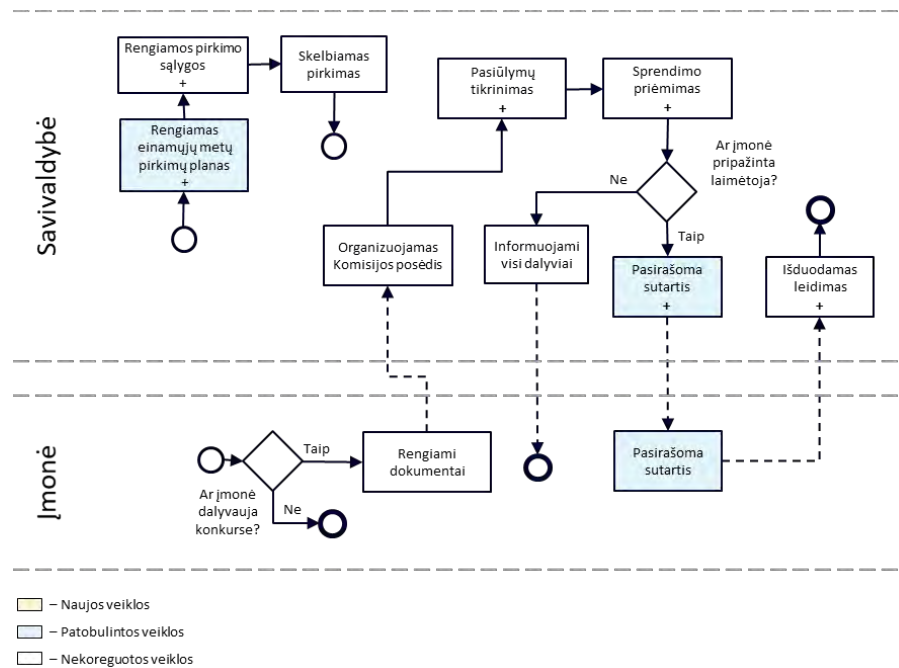


58 paveikslas. Maršruto projektavimo dalies tobulinimas optimizuojant procesą
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Konsultacijos su įmonėmis | Švedijoje Agentūros, organizuodamos viešąjį transportą, remiasi ekspertinėmis įmonių žiniomis ir kompetencijomis, nes jos žino klientų poreikius ir priemones, kaip patenkinti jų lūkesčius. Savivaldybėms siūloma, prieš konkurso paskelbimą, vykdyti konsultacijas su viešojo transporto organizavimo bei keleivių vežimo įmonėmis. Šių susitikimų metu įgyta patirtis ir gauta informacija būtų pritaikoma koreguojant maršrutų trasas ir tvarkaraščius, organizuojant bendrą savivaldybės viešojo transporto maršrutų tinklą, didinant paslaugų kokybės lygį ir kt. Taip pat rekomenduojama aktyviai dalintis patirtimi su kitomis savivaldybėmis. Austrijoje viešąjį transportą organizuojančios įstaigos aktyviai bendradarbiauja, todėl yra skatinamos inovacijos, leidžiančios viešajam transportui tapti patrauklesniam.

Tarpinstitucinis vertinimas | Projekto derinimą tarp institucijų rekomenduojama organizuoti elektroniniu paštu, nerengiant oficialių raštų, todėl būtų sutaupoma nemažai laiko, kuris būtų skirtas kitoms funkcijoms atlikti. Be to, bendravimas elektroniniu būdu sumažintų oficialumą ir padidintų savivaldybių norą bendradarbiauti ir dalintis informacija, siekiant bendrų šalies tikslų. Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklėse sutrumpinus derinimo proceso trukmę iš 10 d. d. iki 5 d. d. bei įvedus sąlygą, kad derinanti institucija neprivalo pateikti atsakymo, o toks veiksmas laikomas projekto pritarimu, užtikrintų greitą ir sklandų maršrutų projektų tarpinstitucinį derinimą.

Analizuojant konkursų organizavimo dalį, nustatyta, kad greitesnis viešųjų paslaugų sutarčių pasirašymas užtikrintų, kad viešojo transporto paslaugų teikimas būtų pradėtas anksčiau nei yra šiuo metu.



59 paveikslas. Konkursų organizavimo dalies tobulinimas optimizuojant procesą
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Sutarčių sudarymas | Siekiant užtikrinti, kad laimėjęs įmonės kuo anksčiau pradėtų teikti keleivių vežimo paslaugas, siūloma skelbiant pirkimus, prie pridedamų pirkimo dokumentų įtraukti ir sutarties projektą. Praktikoje tai yra atliekama, tačiau ne visos kompetentingos institucijos būna pasirengusios ir patalpinusios sutarčių projektus. Šis žingsnis leistų sutrumpinti bendrą sutarties pasirašymo trukmę, kuri šiuo metu yra ilgesnė dėl derinimo su teisininkais procedūrų.

Einamųjų metų pirkimo plano rengimas | Savivaldybės kiekvienais metais iki kovo 15 d. turi pasirengti metinį pirkimų planą. Šis procesas yra gana ilgas, kadangi kiekvienas skyrius turi pateikti savo pasiūlymus, kokius veiksmus atliks ar priemones įgyvendins bei koks finansavimas būtų reikalingas. Atsakingi skyriai turi įvertinti, ar pateikti siūlymai gali būti įtraukti į metinį pirkimų planą. Siūloma įpareigoti savivaldybės skyrių vedėjus poreikius ir kitus pasiūlymus teikti per nustatytą aiškų terminą, siekiant šį procesą paspartinti. Terminas galėtų būti įtvirtinamas vidinėse savivaldybių administracijų ar jų skyrių taisyklėse.

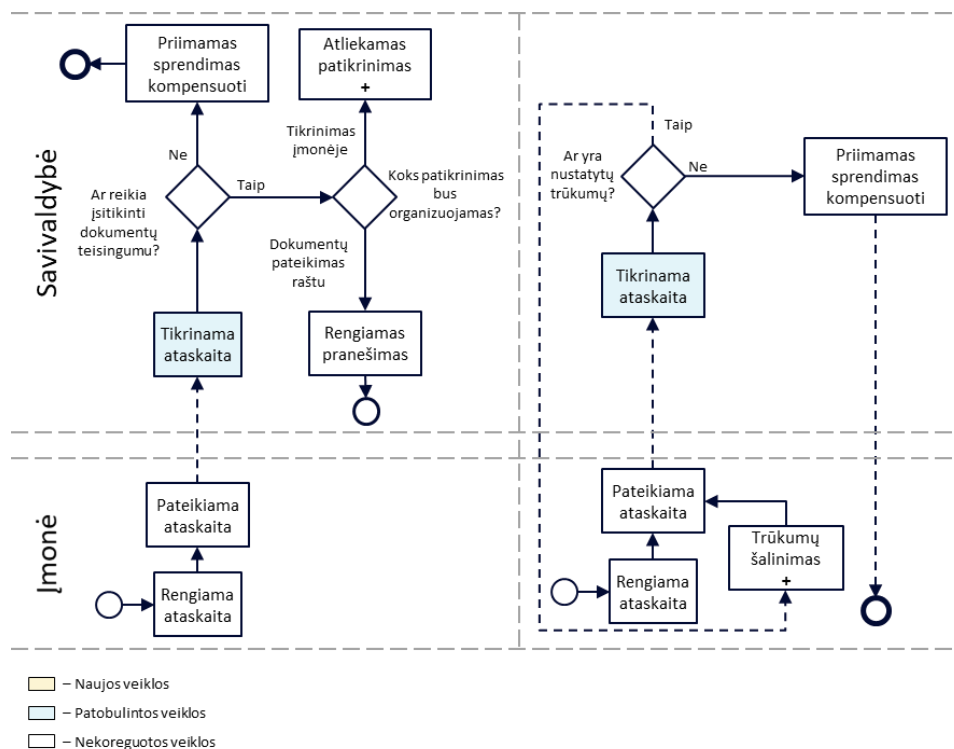
Įvertinus šiuo metu savivaldybių vykdomą nuostolių kompensavimą ir negautų pajamų atlyginimą, nustatyta, kad supaprastinus ataskaitų tikrinimą ir atsisakius dalies privalomo raštiško įmonių informavimo apie atliktus veiksmus, dėl trumpesnių terminų įmonėms pinigai būtų išmokami anksčiau.

Ataskaitų tikrinimas | Praktikoje vis dar susiduriama, kai kompetentingoms institucijoms pateiktos finansinės ataskaitos yra skirtingos – teikiamos skenuotos ar kitais, redagavimui neskirtais, formatais. Vien dėl šių sąlygų savivaldybių specialistai sugaišta nemažai laiko, kol įvertinta ir patikrina pateiktas ataskaitas. Teisės aktuose įtvirtinus, kad ataskaitos būtų teikiamos tik nustatyta forma Microsoft Word (.docx) arba Microsoft Excel (.xlsx) formatu, ataskaitų patikra taptų paprastesnė ir greitesnė. Naudojant redaguojamo formato dokumentus būtų galima parengti skaičiuokles, kurios tam tikrus veiksmus atliktų automatiškai, taip palengvinant specialistų darbą.

Raštiškas informavimas | Minimaliai sumažinus oficialių pranešimų skaičių, padidėtų ne tik specialistų, rengiančių šiuos pranešimus, bet ir skyrių vadovų bei kitas vadovaujančias pareigas užimančių asmenų, vizuojančių ir pasirašančių dokumentus, darbo laikas, kurį skirtų kitoms veikloms atlikti. Savivaldybių administracijos, patikrinusios pirmines įmonių pateiktas finansines ataskaitas, apie priimtą teigiamą sprendimą įmonių raštu neinformuoja, kadangi pervestos lėšos patvirtina pateiktų ataskaitų teisingumą.

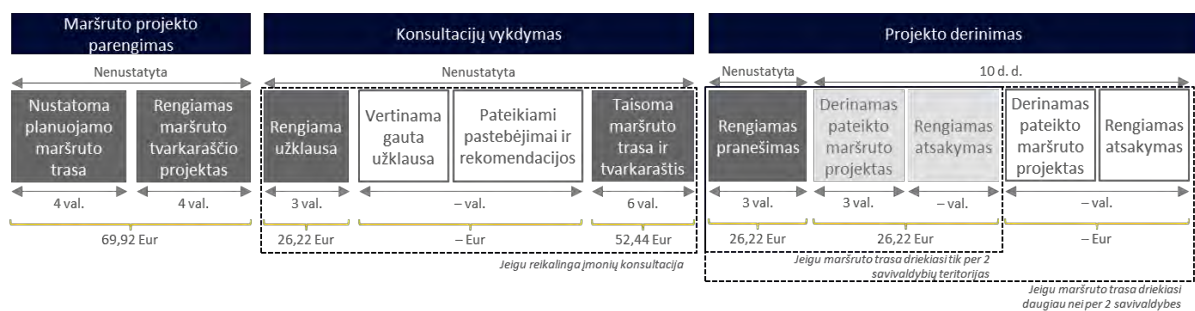
Tačiau raštiški pranešimai toliau rengiami, kai pateiktose ataskaitose rasta klaidų, kai ataskaitos grąžinamos įmonėms ir bus tikrinamos su kito mėnesio ataskaitomis ar kai įmonių prašoma pateikti papildomus dokumentus.

Dokumentų siuntimas naudojant vieningą dokumentų valdymo sistemą | Lietuvos savivaldybių administracijos dokumentų valdymui ir saugojimui naudoja skirtingas dokumentų valdymo sistemas, turinčias skirtingus funkcionalumus. Regioniniai centrai turėtų būti įpareigojami naudoti vieningą dokumentų valdymo sistemą (pvz. Avilyš). Turint šį įrankį, centro siunčiami raštai galėtų būti registruojami automatiškai, kadangi nereikėtų laukti, kol centro darbuotojai užregistruos atitinkamą raštą, todėl būtų sutaupyta papildomo laiko. Panaikinus poreikį raštiškai informuoti įmones apie teigiamą sprendimą jas finansuoti, centro darbuotojai raštiškai turėtų informuoti įmones tik tais atvejais, kai ataskaitose randama klaidų, kurias būtina ištaisyti, arba prašant pateikti trūkstamus dokumentus.



60 paveikslas. Nuostolių kompensavimo ir negautų pajamų atlyginimo dalių tobulinimas optimizuojant procesą
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Toliau pateikiamas viešojo transporto organizavimo proceso veiklų vertinimas, grindžiamas galiojančiais teisės aktais, interviu su savivaldybių atstovais ir ekspertine patirtimi.

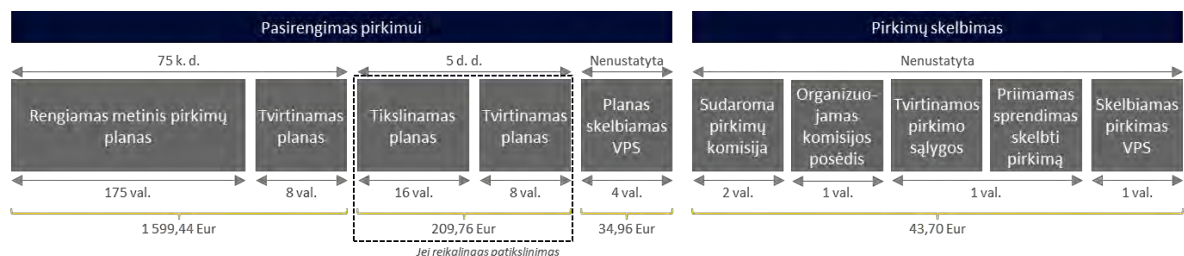


61 paveikslas. Optimizuoto proceso maršruto projektavimo dalis
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Šis etapas suskirstytas į 3 dalis – maršruto projekto parengimą, konsultacijų vykdymą ir projekto derinimą. Vertinama, kad maršruto projekto parengimui reikėtų 8 valandų, kurių savivaldybės darbuotojų darbo sąnaudos siektų 69,92 Eur. Konsultacijų su keleivių vežimo įmonėmis vykdymas būtų ne privalomas, o rekomenduotinas. Papildomai skirti lėšų joms nereikėtų, kadangi įmonės yra suinteresuotos žinoti naujausius savivaldybių planus keleivių vežimo srityje, kad galėtų dalyvauti konkursuose vežti keleivius, o savivaldybė – gauti įžvalgas apie esamą situaciją, pagrindines problemas, kurias reikia spręsti. Nustatyta, kad savivaldybės darbuotojai skirtų 9 valandas, kurių finansinės sąnaudos – 78,66 Eur. Projekto derinimas būtų atliekamas tik tais atvejais, kai maršruto trasa driektųsi per kelių savivaldybių teritorijas, todėl būtų įtrauktos kitos savivaldybės ir, tam tikrais atvejais, Lietuvos transporto saugos administracija. Vertinama, kad šiai veiklai būtų skiriamos 6 darbo valandos, kurių sąnaudos – 52,44 Eur. Įmonių ir Lietuvos transporto saugos administracijos darbo laikas nėra vertinamas dėl skirtingų veiklų ir darbo užmokesčio bei informacijos trūkumo.

Šio etapo veiklas reglamentuoja Leidimų išdavimo taisyklės, tačiau jose turėtų būti atliekami pakeitimai dėl konsultacijų vykdymo ir projekto derinimo.

Sutrumpinus maršruto projekto parengimo laiką ir papildomai rengiant konsultacijas su suinteresuotomis šalimis, galutinė paslauga vartotojui atspindėtų jų lūkesčius.

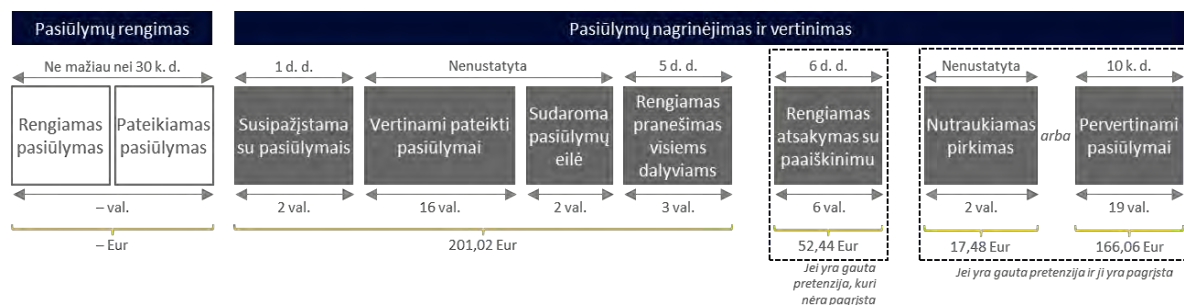


62 paveikslas. Optimizuoto proceso pirkimų organizavimo dalis
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pasirengimo pirkimui, kurį sudaro metinio pirkimų plano parengimas, tvirtinimas ir skelbimas viešųjų pirkimų sistemoje, reikalingos 187 valandos, kurių darbo sąnaudos yra 1 634,4 Eur, tačiau jei reikalingas metinio pirkimo plano tikslinimas, skaičiuojamos papildomos 24 darbo valandos arba 209,76 Eur. Atlikus vertinimą, nustatyta, kad pirkimų skelbimui užtenka 5 darbo valandų, kurių darbo sąnaudos yra 43,70 Eur.

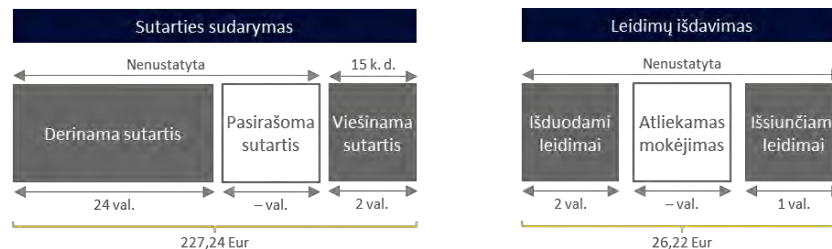
Nors pasirengimas pirkimams yra daugiausiai laiko ir sąnaudų sunaudojantis procesas, tačiau įpareigojus atsakingus asmenis veiklas atlikti griežtai laikantis terminų, proceso trukmė sutrumpėtų. Šio etapo veiklos reglamentuojamos Pirkimų įstatyme.

Pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo procesas, gana mažomis laiko sąnaudomis, leidžia atrinkti ekonomiškai naudingiausius pasiūlymus.



63 paveikslas. Optimizuoto proceso pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo dalis
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Įmonių pasiūlymo rengimo veikla neanalizuojama dėl aukščiau minimų priežasčių. 23 valandos arba 201,02 Eur skiriami pasiūlymų vertinimui, pasiūlymų eilės sudarymui ir dalyvių informavimui. Šiame etape dalyviai gali teikti pretenzijas dėl priimto sprendimo. Jei yra gauta pretenzija, kuri nėra pagrįsta, yra rengiamas atsakymas su paaiškinimu, kuris trunka 6 valandas (52,44 Eur). Jei yra gauta pretenzija ir ji yra pagrįsta, pervertinami pasiūlymai (19 valandų, 166,06 Eur) arba nutraukiamas pirkimas (2 valandos arba 17,48 Eur). Šio etapo veiklos taip pat reglamentuojamos Pirkimų įstatyme.

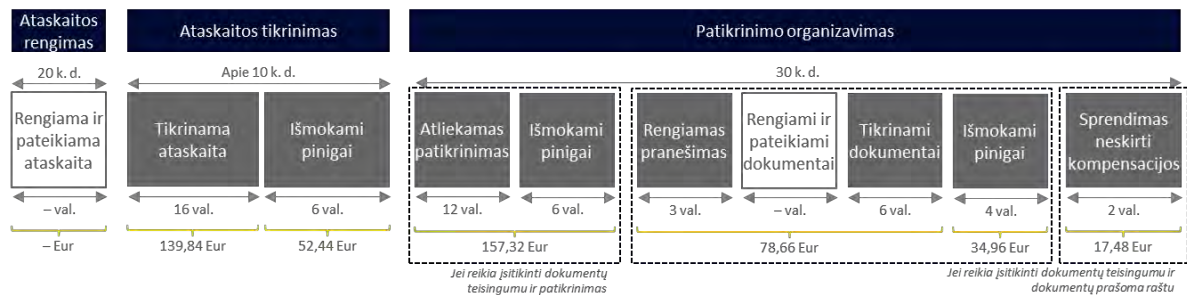


64 paveikslas. Optimizuoto proceso pasirengimo vežimo veikla dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vertinama, kad sutarčių tarp savivaldybės ir įmonės pasirašymas trunka 26 valandas, kurių darbo sąnaudos yra 227,24 Eur. Veiklai vykdyti taip pat reikalingi leidimai, kurių išdavimas trunka 3 valandas (26,22 Eur).

Sutrumpinus sutarties sudarymo ir leidimų išdavimo laiką, keleivių vežimo veikla būtų pradeda paankstinus pradžios terminą. Sutarčių sudarymas reglamentuojamas Pirkimų įstatyme, o leidimų išdavimas – Leidimų išdavimo taisyklėse.

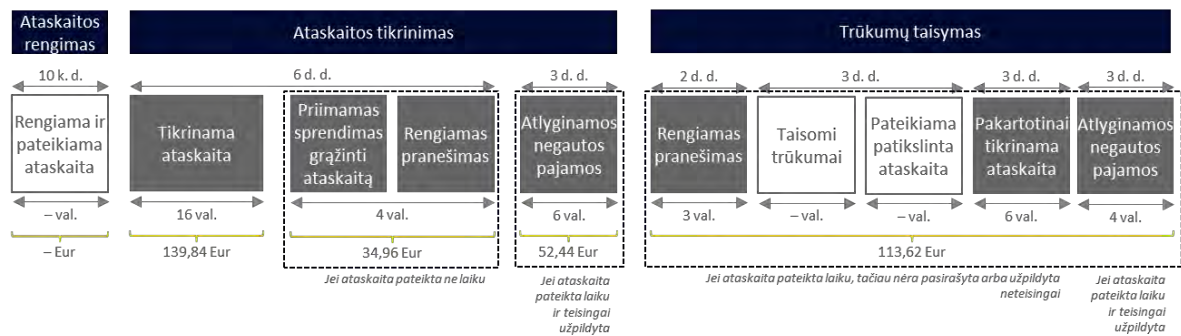


65 paveikslas. Optimizuoto proceso patirtų nuostolių kompensavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pagrindinės šio etapo veiklos – ataskaitos rengimas ir jos tikrinimas. Kadangi ataskaitas rengia keleivių vežimo įmonės, jų laikas ir finansiniai kaštai nėra vertinami. Savivaldybės specialistai, vertindami gautas ataskaitas, sugaištų 22 valandas, kurių darbo sąnaudos būtų 192,28 Eur. Šio etapo veiklos reglamentuojamos Nuostolių kompensavimo tvarkos apraše.

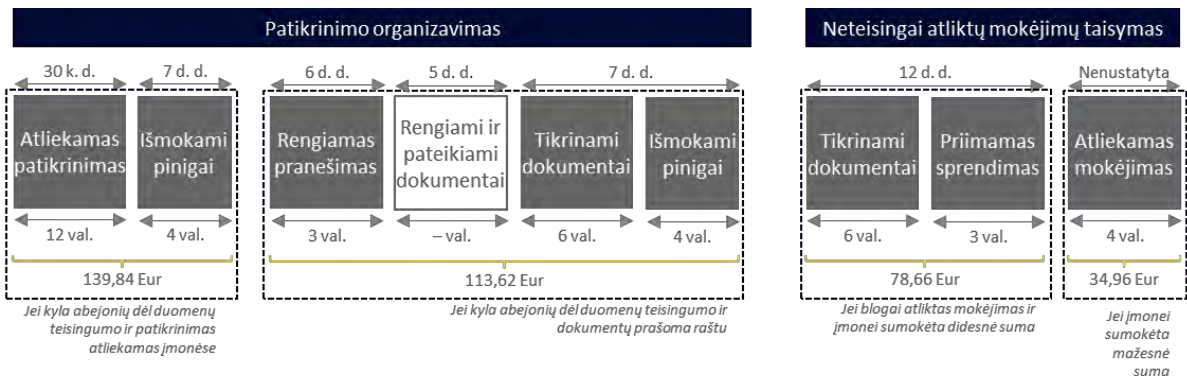
Supaprastinus finansinių ataskaitų tikrinimą, patirti nuostoliai įmonėms būtų kompensuojami greičiau.



66 paveikslas. Optimizuoto proceso negautų pajamų atlyginimo pirma dalis
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Šį etapą sudaro 5 dalys – ataskaitos rengimas, jos tikrinimas, trūkumų taisymas, patikrinimo organizavimas ir neteisingai atliktų mokėjimų taisymas. Šių ataskaitų tikrinimas taip pat nebus vertinimas, nes jas rengia keleivių vežimo įmonės. Vertinama, kad ataskaitos tikrinimas užtruktų 16 valandų, kurių darbo sąnaudos būtų 139,84 Eur. Jei ataskaita pateikta laiku ir teisingai užpildyta, negautų pajamų atlyginimui reikėtų 6 darbo valandų (52,44 Eur). Jei ataskaita pateikta ne laiku, sprendimo priėmimui ir pranešimo rengimui reikėtų 4 darbo valandų (34,93 Eur). Trūkumų taisymas yra sąlyginis, kadangi ne visose ataskaitose yra klaidų.

Negautų pajamų atlyginimas, kuris įmonėms leidžia investuoti gerinant teikiamų paslaugų kokybę, būtų spartesnis dėl trumpesnio ataskaitų tikrinimo.



67 paveikslas. Optimizuoto proceso negautų pajamų atlyginimo antra dalis
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Patikrinimo organizavimas nėra privalomas. Jei kyla abejonių dėl duomenų teisingumo, patikrinimas gali būti atliekamas įmonėse arba dokumentų prašoma raštu. Skaičiuojama, kad patikrinimo organizavimas įmonėse užtruktų 16 valandų, kurių darbo sąnaudos būtų 139,84 Eur. Jei dokumentų būtų prašoma raštu, būtų skiriama 13 darbo valandų, kurių darbo sąnaudos būtų 113,62 Eur. Gali nutikti taip, kad įmonei išmokama mažesnė arba didesnė suma, todėl šių klaidų taisymo veikla yra sąlyginė. Vertinama, kad jei mokėjimas būtų atliktas neteisingai ir įmonei sumokėta didesnė suma, būtų skiriamos 9 darbo valandos, kurių darbo sąnaudos būtų 78,66 Eur. Tačiau jei įmonei būtų sumokėta mažesnė suma, reikėtų papildomų 4 darbo valandų, kurių darbo sąnaudos būtų 34,96 Eur, kad būtų atliktas mokėjimas.

Didelis susirašinėjimų kiekis ir formalumų išlaikymas gaišina įstaigų specialistų laiką, todėl būtų atsisakoma dalies raštų rengimo ir būtų pasitelkiami informacinių technologijų sprendiniai ataskaitų tikrinimui.

36 lentelė. Optimizuotos esamos situacijos laiko ir finansinių sąnaudų apibendrinimas

Etapas	Veikla	Laikas, val.	Kaina, Eur
I	Plano rengimas	-	-
	Finansavimo planavimas	-	-

Etapas	Veikla	Laikas, val.	Kaina, Eur
II	Poreikių išsiaiškinimas	–	–
	Duomenų kaupimas ir apdorojimas	–	–
III	Maršruto projekto parengimas	8	69,92
	Konsultacijų vykdymas	9	78,66
	Projekto derinimas	6	52,44
IV	Pasirengimas pirkimui	187 – 211	1 634,4 – 1 844,16
	Pirkimų skelbimas	5	43,70
V	Pasiūlymų rengimas	0	0
	Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas	23 – 42	201,02 – 367,08
VI	Sutarties sudarymas	26	227,24
	Leidimų išdavimas	3	26,22
	Integracija į bendrą informacinį tinklą	–	–
VII	Ataskaitos rengimas	0	0
	Ataskaitos tikrinimas	22	192,28
	Patikrinimo organizavimas	11 – 18	96,14 – 157,32
	Ataskaitos rengimas	0	0
	Ataskaitos tikrinimas	20 – 22	174,8 – 192,28
VIII	Trūkumų taisymas	13	113,62
	Patikrinimo organizavimas	13 – 16	113,62 – 139,84
	Neteisingai atliktų mokėjimų taisymas	9 – 13	78,66 – 113,62

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

3.2.2 Alternatyvų procesų analizė

Viešojo transporto organizavimo modeliai Lietuvos savivaldybėse yra skirtingi. Vienos viešąjį transportą organizuoja pačios arba funkcijas perduoda jų įgaliotoms įstaigoms, kurios papildomai gali vykdyti ir kelevių vežimo veiklą.

Viešojo transporto organizavimas

Įgyvendindamos savarankišką kelevių vežimo vietiniais maršrutais organizavimo funkciją, už viešąjį transportą atsakingos:

- Savivaldybių administracijos, kurios atlieka visas su viešojo transporto organizavimu susijusias funkcijas.
- Savivaldybių įkurtos įmonės, kurioms perleidžiamos viešojo transporto organizavimo funkcijos. Taip pat šios įmonės gali perimti kitas su viešuoju transportu ir kelevių judėjimu susijusias funkcijas.

SĮ „Susisiekimo paslaugos“ yra Vilniaus miesto tarybos sprendimu įkurta įmonė, kurios veikla apima viešojo transporto ir bilietų platinimo sistemos organizavimą ir koordinavimą, vietinės rinkliavos ir automobilių stovėjimo aikštelių administravimą ir kt.

Viešojo įstaiga „Klaipėdos kelevinis transportas“ atlieka visų kelevinio transporto rūšių koordinavimą ir viešojo transporto sistemos organizavimą, maršrutų ir tvarkaraščių nustatymą, konkursų organizavimą ir kt.

Viešojo transporto organizavimas ir kelevių vežimas

Įgyvendindamos savarankišką kelevių vežimo vietiniais maršrutais organizavimo funkciją, už viešąjį transportą atsakingos:

- Savivaldybių administracijos, kurios organizuoja viešąjį transportą, tačiau keleivių vežimo veiklos nevykdo.
- Savivaldybių įkurtos įmonės, kurios ne tik vykdo keleivių vežimą, bet ir dalinai ar pilnai perima viešojo transporto organizavimo ir kontrolės funkcijas.

Uždaroji akcinė bendrovė „Busturas“ yra Šiaulių miesto transporto paslaugų įmonė, kurios akcijos priklauso Šiaulių miesto savivaldybei.

Pagrindinės įmonės veiklos:

- Keleivių vežimas: vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais Šiaulių mieste, tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais ir užsakomaisiais reisais.
- Viešojo transporto koordinavimas: viešojo transporto bilietų sistemos koordinavimas, keleivių, ekipažų ir bagažo kontrolė, eismo, tvarkaraščių, grafikų sudarymas ir kontrolė ir kt.

Viešojo transporto sistemos alternatyvos buvo modeliuojamos atsižvelgiant ir derinant pagrindinius organizacinius aspektus – administracinį suskirstymą, valdymo modelį ir finansavimo modelį. Modeliuojant galimas alternatyvas taip pat buvo atsižvelgiama į esminius kriterijus – įgyvendinamumą, efektyvumą bei pritaikomumą / LR teisinės bazės atitikimą.

Siekiant didinti savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų veiklos efektyvumą, tenkinant keleivių poreikius ir užtikrinant jų judėjimo galimybes bei išlaikant konkurencingą keleivių vežimo įmonių veiklą, tyrimo metu nėra svarstomos alternatyvos, kuriose būtų apjungiamos viešojo transporto organizavimo ir keleivių vežimo veiklos.

Regioninės agentūros, steigiamos aiškiu teritoriniu pagrindu (1/3)

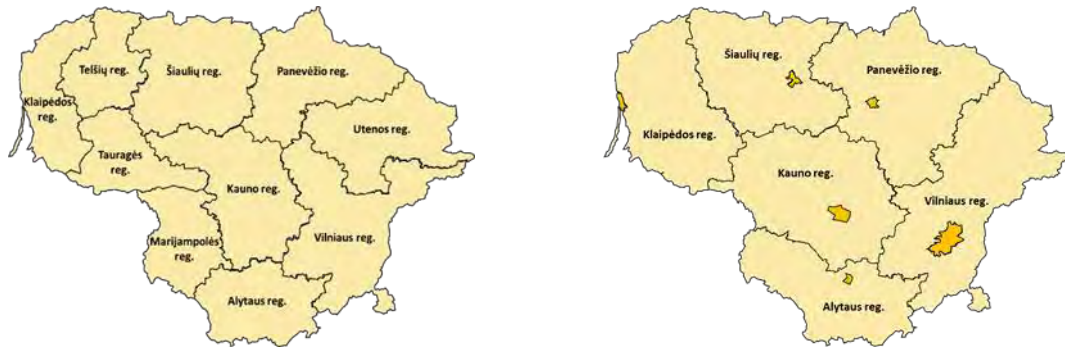
Valdymo modelis:

- Remiamasi Švedijos patirtimi – regioninės agentūros, apimančios keletą savivaldybių ir organizuojančios viešąjį transportą derinant savivaldybių poreikius ir efektyvumą.
- Agentūros – priklausančios savivaldybėms, akcijas paskirstant pagal gyventojų skaičių arba viešojo transporto pervežamų keleivių skaičių ar maršrutų (reisų) skaičių.
- Agentūros turi disponuoti tam tikra autonomija, joms turėtų priklausyti planavimo ir organizavimo funkcijos, savivaldybėms paliekant tik galimybes savanoriškai vykdyti tam tikras funkcijas, kaip pavyzdžiui, apklausas bei teikti rekomendacijas, prašymus.

Finansavimo modelis:

- Šioje alternatyvoje viešasis transportas ir toliau būtų finansuojamas iš savivaldybių biudžetų, tačiau finansai bus perskirstomi agentūrų. Finansavimo dydis būtų priklausomas nuo gyventojų skaičiaus savivaldybėje. Taip pat, centralizavus finansus, jie būtų skirstomi efektyviau, būtų sumažinti pertekliniai kaštai, administracinis aparatas.

Ši alternatyva iš administracinės pusės gali būti suskirstyta į 10 regioninių agentūrų, organizuojančių viešąjį transportą dabartinių apskričių suskirstymo pagrindu, arba į 6 regionines agentūras, organizuojančias viešąjį transportą geografinio artumo didiesiems miestams pagrindu.



68 paveikslas. Regioninių agentūrų administracinio suskirstymo galimybės

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Dešimties regioninių agentūrų, paremtų dabartiniu administraciniu suskirstymu, variantas siūlomas dėl egzistuojančių analogiškų pertvarkų, kurios rėmėsi šiuo suskirstymu. Šešių regioninių agentūrų, paremtų geografiniu artumu didiesiems miestams, variantas siūlomas vertinant, kad didieji miestai regione veikia kaip gyventojų traukos centrai.

Analizuojamos alternatyvos privalumai:

- Aiškus teritorinis suskirstymas, fiksuotas skaičius agentūrų, užtikrintas viešųjų paslaugų miestuose pasiekiamumas;
- Ekonomiškai naudingesnis, efektyvesnis ir patogesnis viešojo transporto planavimas bei organizavimas dėl mažesnės organizuojančių įstaigų fragmentacijos;
- Aiški pagrindinė institucija į kurią kreipiasi keleiviai (vienas langelis), operatyvesnis skundų ir paklausimų nagrinėjimas;
- Politinės įtakos priimant sprendimus sumažėjimas, kadangi atskirų įstaigų valdymu būtų suinteresuotos daugiau savivaldybių;
- Stambesnėms įstaigoms atsiranda geresnės skolinimosi galimybės, leidžiančios investuoti į naujus informacinių technologijų sprendinius.

Analizuojamos alternatyvos trūkumai:

- Sudėtingas regioninių agentūrų steigimo / formavimo procesas, reikalaujantis didelių teisės aktų pokyčių;
- Savivaldybių nepasitenkinimas dėl prarandamų funkcijų ir galimai sumažėjusios įtakos viešojo transporto organizavimui;
- Tikėtina, kad išaugs didžiųjų miestų išlaidos viešajam transportui.

Regioniniai centrai, steigiami savivaldybių iniciatyva (2/3)

Siūloma savivaldybių viešojo transporto organizavimą pertvarkyti suteikiant galimybę ir paskatas savivaldybėms organizuotis ir steigti regioninius viešojo transporto centrus.

Alternatyva yra paremta Estijoje egzistuojančiu modeliu. Savivaldybės, vedamos sistemos teikiamų paskatų, organizuojasi ir bendrai steigia regioninius viešojo transporto centrus, kuriems perduoda su viešuoju susiekimu susijusias paslaugas.

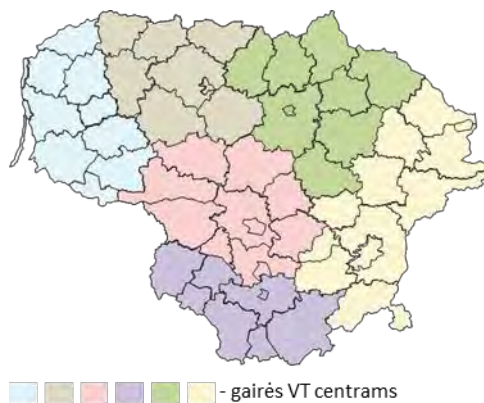
Valdymo modelis:

- Regioniniai viešojo transporto centrai – priklausantys savivaldybėms, akcijas paskirstant pagal viešojo transporto maršrutų reisų skaičių ir viešojo transporto priemonių ridą. Būtų atsižvelgiama į standartinį ridos įkainį, atmetus tikėtinas pajamas.
- Centrai disponuoja veikimo autonomija ir viešąjį transportą organizuoja remiantis turimais duomenimis apie keleivių srautus, gyventojų apklausomis, savivaldybių įžvalgomis.
- Savivaldybės gali vienyti ir steigti regioninius viešojo transporto centrus, arba gali prisijungti prie jau egzistuojančių centrų.

Finansavimo modelis:

- Siekiant įgyvendinti šią alternatyvą, reikalinga skatinamoji finansavimo sistema – savivaldybėms susiorganizavus ir įsteigus regioninį viešojo transportą centrą, 50 proc. subsidijų būtų skiriama iš valstybės biudžeto. Papildomos lėšos yra kaip paskata jungtis ir koordinuoti viešąjį susisiekimą. Likusi subsidijos dalis būtų skiriama iš savivaldybių biudžetų pagal savivaldybių gyventojų skaičių.
- Efektyviai planuojant maršrutus, peržiūrėjus eismo tvarkaraščius, sumažinus perteklinę autobusų ridą, atsiranda galimybė didesnę dalį patirtų nuostolių padengti surinktomis pajamomis iš parduotų bilietų, todėl būtų skiriama savivaldybių ir valstybės subsidija galėtų sumažėti.

Siekiant, suteikti savivaldybėms aiškumo bei išvengti, ekspertiniu vertinimu, nustatyto administracinio pasiskirstymo, rekomenduojama savivaldybėms paruošti gaires, su pasiūlymais į kuriuos viešojo transporto centrus turėtų kurios savivaldybės jungtis. Tam, kad rekomendacijų būtų laikomasi, galima pasiūlyti ir papildomas paskatas, pavyzdžiui, padengti steigimo kaštus.



69 paveikslas. Regioninių centrų administracinio suskirstymo galimybė

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Analizuojamos alternatyvos privalumai:

- Mažiausias galimas poveikis įstatyminei bazei ir mažiausias galimas savivaldybių priešinimasis pertvarkai;
- Jungimasis paremtas savivaldybių faktiniu poreikiu, keleivių srautais;
- Ekonomiškai naudingesnis ir patogesnis viešojo transporto planavimas ir organizavimas dėl mažesnės organizuojančių įstaigų fragmentacijos;
- Aiški pagrindinė institucija į kurią kreipiasi keleiviai (vienas langelis), operatyvesnis skundų ir paklausimų nagrinėjimas;
- Politinės įtakos priimant sprendimus sumažėjimas, kadangi atskirų įstaigų valdymu būtų suinteresuotos daugiau savivaldybių;

- Stambesnėms įstaigoms atsiranda geresnės skolinimosi galimybės, leidžiančios investuoti į naujus informacinių technologijų sprendinius.

Analizuojamos alternatyvos trūkumai:

- Pertvarkos procesas ir rezultatai didele dalimi priklauso nuo savivaldybių. Egzistuoja rizika, kad savivaldybės atsisakys organizuoti ir steigti viešojo transporto centrus (dėl įtakos, funkcijų praradimo) arba, kad organizuosis lėtai ir neefektyviai.

Centralizuota nacionalinė viešojo transporto organizavimo įmonė (3/3)

Valdymo modelis:

- Viena nacionalinė viešojo transporto įmonė, perimanti viešojo transporto planavimo, organizavimo ir koordinavimo funkcijas iš 60-ties savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų bei Lietuvos transporto saugos administracijos.
- Nacionalinė įmonė, kurios kontrolinis akcijų paketas priklauso valstybei. Bendrovę patikėjimo teise valdo LR susisiekimo ministerija, kadangi viešojo transporto organizavimo funkcijos iš savivaldybių būtų perduotos valstybei.
- Pati įmonė nevykdytų keleivių vežimo funkcijų, o tik viešojo transporto planavimo, organizavimo ir koordinavimo funkcijas.

Finansavimo modelis:

- Nacionalinės įmonės pagrindinis finansavimo šaltinis, kompensuojantis vežėjų patirtas sąnaudas, kurių nepadengia parduoti bilietai, būtų valstybės biudžetas.
- Tikėtina, kad centralizavus viešojo transporto organizavimui skirtus išteklius, atsirastų didesnės galimybės investuoti į bendrą organizavimo ir vežėjų subsidijavimo sistemą, bilietų sistemą ir kitus bendrus informacinių technologijų sprendinius, kurie, ilguoju laikotarpiu, prisidėtų prie viešojo transporto sistemos efektyvumo ir organizavimo kokybės. Vertinama, kad papildomos investicijos prisidėtų prie keleivių skaičiaus ir viešojo transporto naudojimo augimo.



70 paveikslas. Nacionalinės įmonės veikla teritoriniu požiūriu

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Analizuojamos alternatyvos privalumai:

- Dėl sumažėjusio procesų dalyvių skaičiaus, maksimaliai sutrumpėja organizavimo, planavimo ir derinimo procesai, organizavimo ir derinimo trukmė;
- Dėl maršrutų planavimo ir organizavimo funkcijų centralizacijos, sumažėja veiklos sąnaudos, kadangi išvengiama perteklinio ir besidubliuojančio darbo, persidengiančių maršrutų;

- Regioninio viešojo transporto maršrutų neberiboja savivaldybių ribos;
- Aiški pagrindinė institucija į kurią kreipiasi keleiviai (vienas langelis), operatyvesnis skundų ir paklausimų nagrinėjimas;
- Dėl šalies mastu organizuojamų konkursų išauga konkurencija tarp vežėjų ir pačių paslaugų kokybė. Sumažėja skirtingi viešojo transporto paslaugų lygiai tarp savivaldybių;
- Nebelieka politinės įtakos priimant sprendimus dėl viešojo transporto organizavimo;
- Dėl įmonės dydžio ir svarbos atsiranda geresnės skolinimosi galimybės, leidžiančios investuoti į naujus informacinių technologijų sprendinius.

Analizuojamos alternatyvos trūkumai:

- Itin sudėtingas steigimo procesas, reikalaujantis keisti savivaldos įstatymą ir kitus teisės aktus;
- Savivaldybių nepasitenkinimas dėl prarandamų funkcijų ir įtakos viešojo transporto organizavimui praradimo;
- Prasčiau atliepiami skirtingų savivaldybių poreikiai dėl taikomų bendrinių sprendimų, tinkančių ne visoms savivaldybėms.

Atlikus alternatyvų vertinimą, svarbu siūlomas alternatyvas palyginti tarpusavyje, kad būtų išgrynintos 2 labiausiai tinkančios viešojo transporto organizavimo alternatyvos.

37 lentelė. Siūlomų alternatyvų palyginimas

Regioninės agentūros	Regioniniai centrai	Nacionalinė įmonė
<ul style="list-style-type: none"> • Alternatyvos diegimas vykdomas centralizuotai, procesą koordinuojant ministerijai. • Agentūros, kurių akcijos paskirstomos savivaldybėms, pagal gyventojų skaičių, viešojo transporto keleivių skaičių arba maršrutų (reisų) skaičių. • Organizavimo ir sprendimų priėmimo autonomija. • Finansavimo šaltinis - savivaldybės biudžetai, tačiau finansai yra paskirstomi per agentūrą, kuri perima iš savivaldybių funkcijas susijusias su viešojo transporto organizavimu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternatyvos diegimas vykdomas decentralizuotai ir inkrementiškai (palaipsniui), laisvė jungtis paliekama savivaldybėms, tačiau užtikrinamos paskatos, kad procesas vyktų. • Centrai, kurių akcijos paskirstomos savivaldybėms, pagal gyventojų skaičių, viešojo transporto keleivių skaičių arba maršrutų (reisų) skaičių. • Organizavimo ir sprendimų priėmimo autonomija. • Savivaldybės sulaukia papildomo finansavimo viešajam transportui iš valstybės biudžeto, jeigu sutinka jungtis su kitomis savivaldybėmis ir steigti regioninius viešojo transporto centrus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alternatyvos diegimas vykdomas centralizuotai, procesą koordinuojant ministerijai. • Įmonė, kurios kontrolinis akcijų paketas priklauso valstybei. Bendrovę patikėjimo teise valdo LR susisiekimo ministerija. • Įmonė perima funkcijas iš 60-ties savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų bei Lietuvos transporto saugos administracijos. • Organizavimo ir sprendimų priėmimo autonomija. • Finansavimo šaltinis – valstybė. Vežėjų kaštai, kurių nepadengia bilietų pardavimai, yra padengiami dotacijomis iš valstybės biudžeto.
<p>Privalumai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aiškus teritorinis suskirstymas, užtikrintas viešųjų paslaugų miestuose pasiekiamumas. • Efektyvesnis veikimas dėl mažesnės organizuojančių įstaigų fragmentacijos (sutrumpėja procesų trukmė, sąnaudos). • Aiškesnis komunikacijos kanalas. • Mažiau politinės įtakos. • Geresnės skolinimosi ir investicijų galimybės. 	<p>Privalumai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reikalingas mažiausias reglamentų pokytis, mažiausia priešinimosi rizika. • Laisvė jungtis paliekama savivaldybėms. • Efektyvesnis veikimas dėl mažesnės organizuojančių įstaigų fragmentacijos (sutrumpėja procesų trukmė, sąnaudos). • Aiškesnis komunikacijos kanalas. • Mažiau politinės įtakos. • Geresnės skolinimosi ir investicijų galimybės. 	<p>Privalumai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sutrumpėja organizavimo procesai, trukmė. • Išvengiama perteklinio darbo ir išlaidų, sumažėja veiklos sąnaudos. • Aiškesnis komunikacijos kanalas. • Nebelieka politinės įtakos. • Geresnės skolinimosi ir investicijų galimybės.
<p>Trūkumai:</p>	<p>Trūkumai:</p>	<p>Trūkumai:</p>

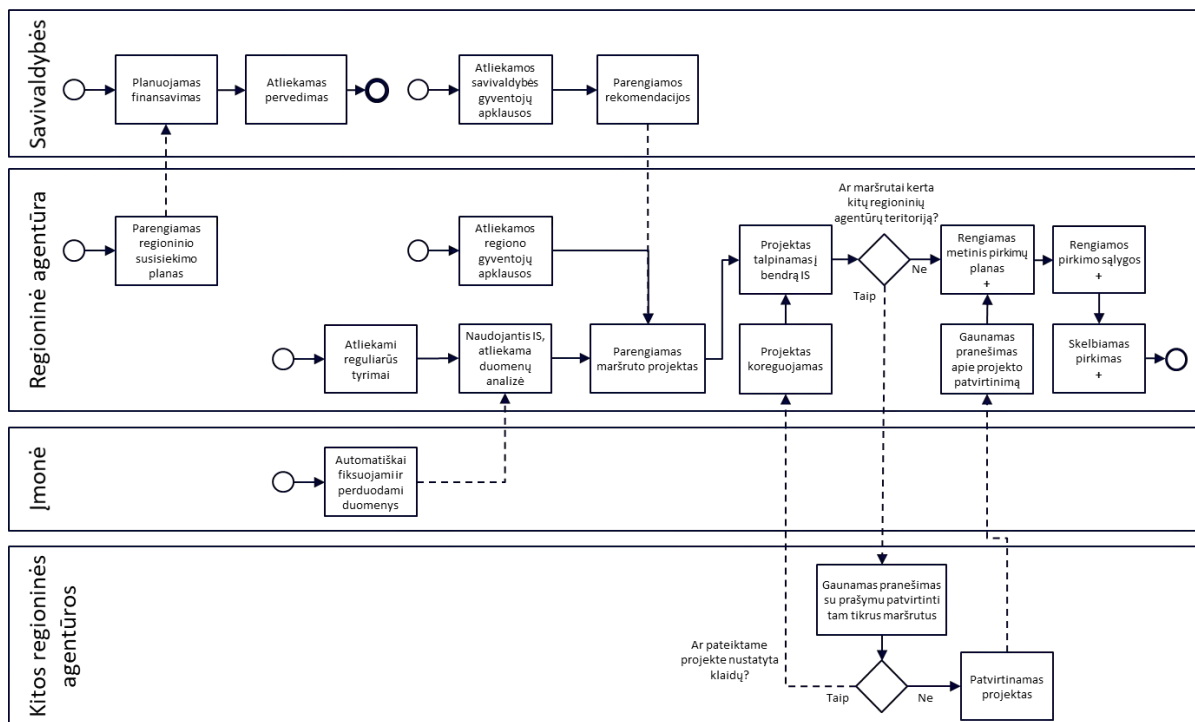
Regioninės agentūros	Regioniniai centrai	Nacionalinė įmonė
<ul style="list-style-type: none"> Sudėtingas steigimo procesas, daug teisinių pokyčių. Savivaldybių nepasitenkinimas dėl atimamų viešojo transporto organizavimo funkcijų. Didžiųjų miestų išlaidų augimas. 	<ul style="list-style-type: none"> Projekto sėkmė priklauso nuo savivaldybių. Egzistuoja rizika, kad savivaldybės atsisakys steigti centrus arba tai darys neefektyviai. Papildomi kaštai valstybės biudžetui. 	<ul style="list-style-type: none"> Labai sudėtingas steigimo procesas, daug teisinių pokyčių. Savivaldybių nepasitenkinimas dėl atimamų viešojo transporto organizavimo funkcijų. Prasčiau atliepiami skirtingų savivaldybių poreikiai.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Apibendrinus siūlomų viešojo transporto organizavimo alternatyvų privalumus ir trūkumus, regioninių agentūrų alternatyva arba regioninių centrų alternatyva būtų tinkamiausi sprendimai, kurie užtikrintų sklandesnį viešojo transporto organizavimą bei būtų lengviau įgyvendinami.

Regioninės agentūros

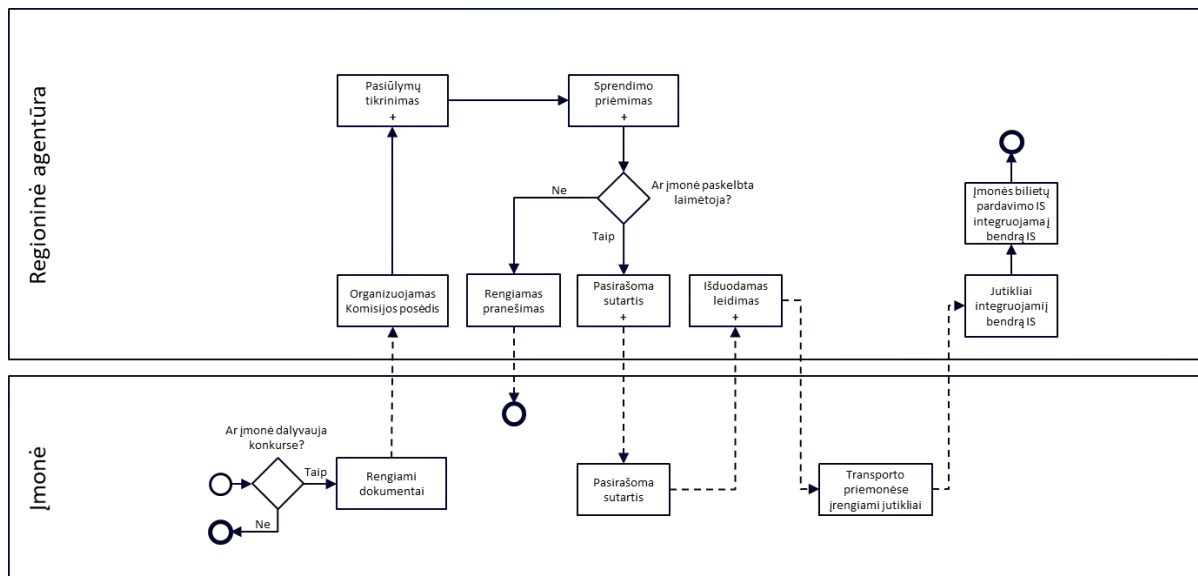
Viešojo transporto organizavimo procesas regioninių agentūrų modelyje vykdomas remiantis surenkamais kiekybiniais ir kokybiniais duomenimis (žr. toliau esantį paveikslą).



71 paveikslas. Regioninės agentūros viešojo transporto organizavimo procesas

Šaltinis: sudaryta autoriaus

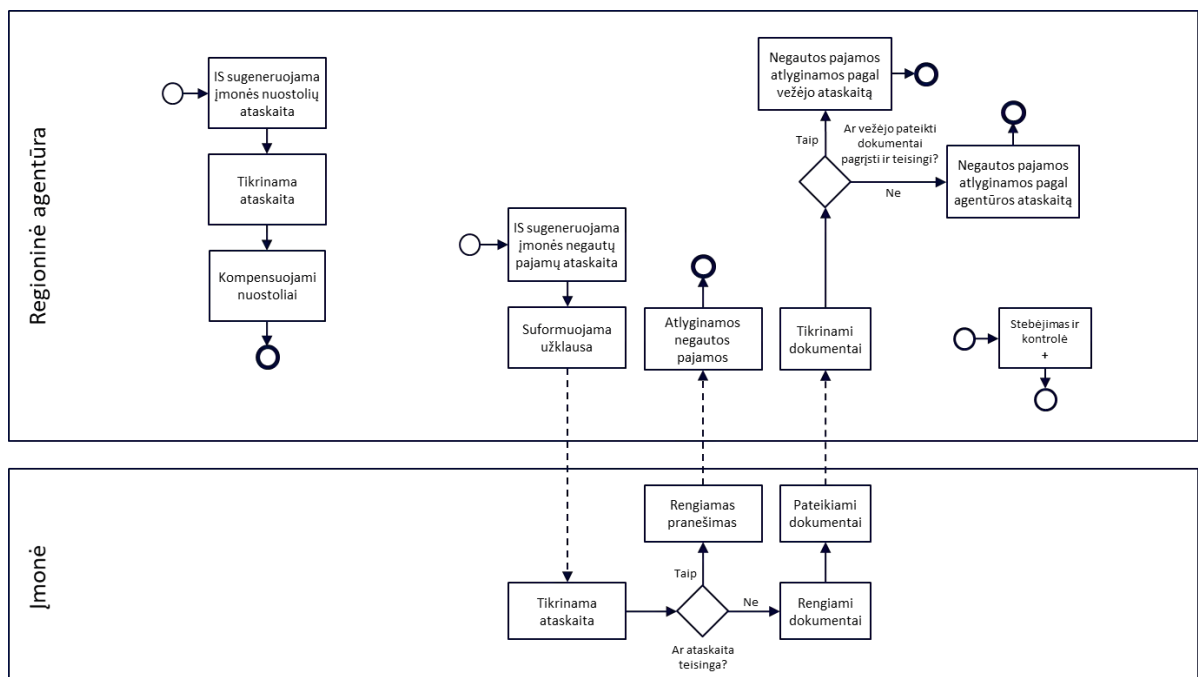
Prieš pradėdant teikti keleivių vežimo paslaugas, transporto priemonėse sumontuojami ir į bendrą informacinę sistemą integruojami išmanūs jutikliai (žr. toliau esantį paveikslą).



72 paveikslas. Regioninės agentūros informacinių sistemų integracijos procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

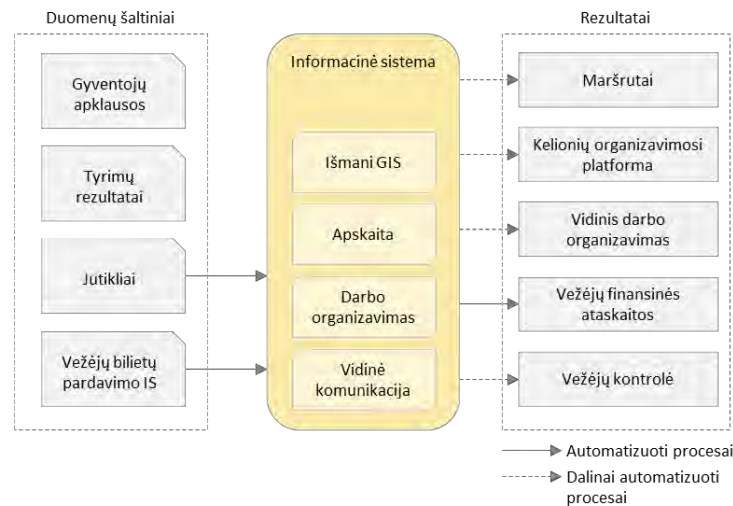
Įmonės patirtų nuostolių kompensavimas ir negautų pajamų atlyginimas yra dalinai automatizuotas, atsisakant neefektyvių procedūrų (žr. toliau esantį paveikslą).



73 paveikslas. Regioninės agentūros nuostolių kompensavimo ir negautų pajamų atlyginimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Viešojo transporto organizavimas regioninių agentūrų pagrindu sukuria tam tikrų iššūkių - didelę koordinuojama teritorija, aptarnaujamų klientų skaičius, duomenų kiekis. Atsižvelgiant į naujų iššūkių specifiką, šiame modelyje jie yra sprendžiami pasitelkiant išmanius informacinių technologijų sprendimus, kurie atliepia kylančius iššūkius.



74 paveikslas. Informacinės sistemos schema

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

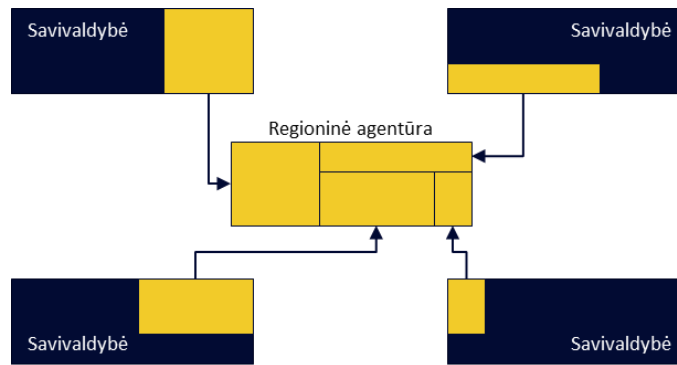
Pertvarkant esamą viešojo transporto organizavimo sistemą, svarbu, kad pertvarka būtų ilgalaikė ir atitiktų valstybės keliamus tikslus. Viešojo transporto organizavime pasitelkiant išmanius įrankius – informacinę sistemą, išmanius jutiklius, duomenų analitikos įrankius, būtų:

- Fiksuojami ir kaupiami dideli viešojo transporto ir susisiekimo duomenų kiekiai. Duomenų kaupimas ir analizė prisidėtų prie tikslingesnio viešojo transporto organizavimo ir neefektyvių veiklų nutraukimo ar sumažinimo.
- Automatizuojama didelė dalis organizavimo procesų. Automatizuojant duomenų fiksavimą, kaupimą, apdorojimą, probleminių sričių identifikavimą, vežėjų nuostolių ataskaitų generavimą ir kitus procesus, būtų sumažinamas netikslumų ir klaidų skaičius, biurokratinė našta ir kitos administracinės išlaidos.
- Palengvinamas ir supaprastinamas agentūros specialistų darbas. Pasitelkiant išmanius įrankius būtų optimizuota agentūros veikla, darbo procesai būtų atliekami paprasčiau, labiau standartizuotai ir efektyviai.

Informacinių technologijų sprendiniai nors ir pasižymi aukšta įgyvendinimo kaina, tačiau vertinama, kad modelyje pritaikomi sprendimai būtų itin efektyvūs, atsiperkantys ilguoju laikotarpiu bei atliepiantys ateities iššūkius.

Regioninių viešojo transporto agentūrų modelyje viešasis transportas ir toliau būtų finansuojamas iš savivaldybių biudžetų, tačiau finansai būtų perskirstomi agentūrų.

Savivaldybių skiriamo finansavimo dydis būtų priklausomas nuo gyventojų skaičiaus savivaldybėje, tai yra, savivaldybės į agentūros biudžetą įneštų tokią dalį, kokią proporcingai atitinka savivaldybės gyventojų skaičių lyginant su visomis kitomis agentūros aptarnaujamomis savivaldybėmis.

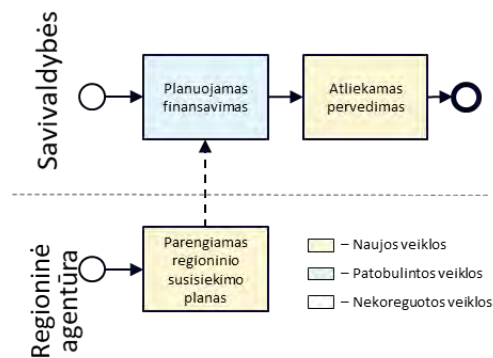


75 paveikslas. Regioninės agentūros finansavimo modelis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Centralizavus kelių skirtingų savivaldybių finansus, skiriamus viešajam transportui, jie būtų skirstomi efektyviau, būtų sumažinti pertekliniai kaštai, administracinis aparatas.

Kadangi regioninė agentūra būtų tiesiogiai priklausoma nuo savo akcininkų – savivaldybių finansinių asignavimų, esminis viešojo transporto organizavimo etapas būtų finansinio plano paruošimas.



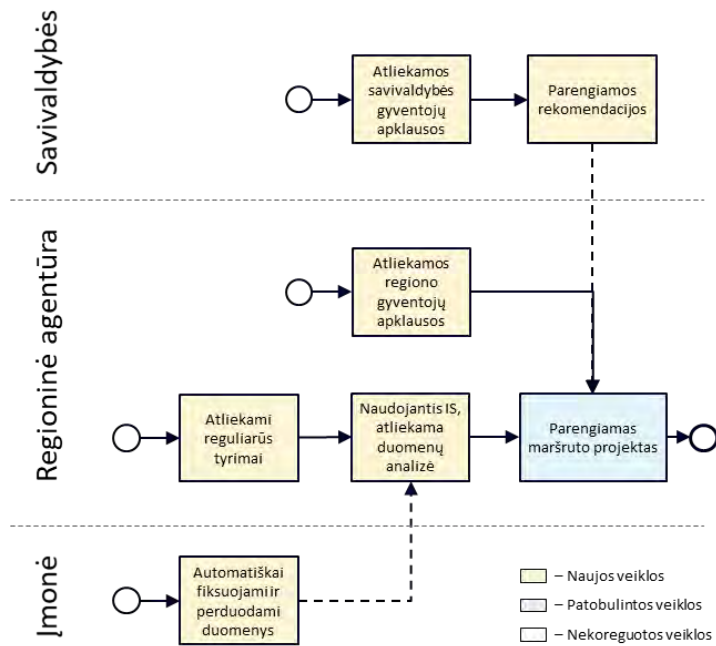
76 paveikslas. Regioninės agentūros finansavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Plane turėtų būti nurodyti finansiniai poreikiai aprūpinti esamą susisiekimo tinklą bei, atsižvelgus į preliminarai padarytą rinkos vertinimą ir matomas tendencijas, papildomi finansai skirti plėtrai. Plane taip pat turėtų būti nurodyti ir administraciniai agentūros kaštai.

Agentūros taip pat turėtų reguliariai peržiūrėti savivaldybių gyventojų skaičiaus pokyčius, kadangi dėl to gali keisti finansavimo dalies pokytis.

Viešojo transporto maršrutai rengiami remiantis konkrečiais gyventojų poreikiais bei sukauptais duomenimis (žr. toliau esantį paveikslą).



77 paveikslas. Regioninės agentūros maršruto parengimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Modelyje pritaikoma Estijos viešojo transporto organizavimo modelyje naudojama praktika, kai maršrutai yra organizuojami atsižvelgiant į konkrečius gyventojų poreikius išreiškiamus per reguliariai vykdomas gyventojų apklausas.

Gyventojų apklausas regiono mastu (visose savivaldybėse, kurias apima agentūra) vykdytų regioninė agentūra, tačiau galimybė vykdyti apklausas savivaldybių teritorijose taip pat būtų paliekama ir savivaldybių institucijoms. Remiantis apklauso rezultatais, savivaldybės galėtų regioninėms agentūroms teikti rekomendacijas, į kurias būtų atsižvelgiama rengiant naujus arba koreguojant esamus viešojo transporto maršrutus.

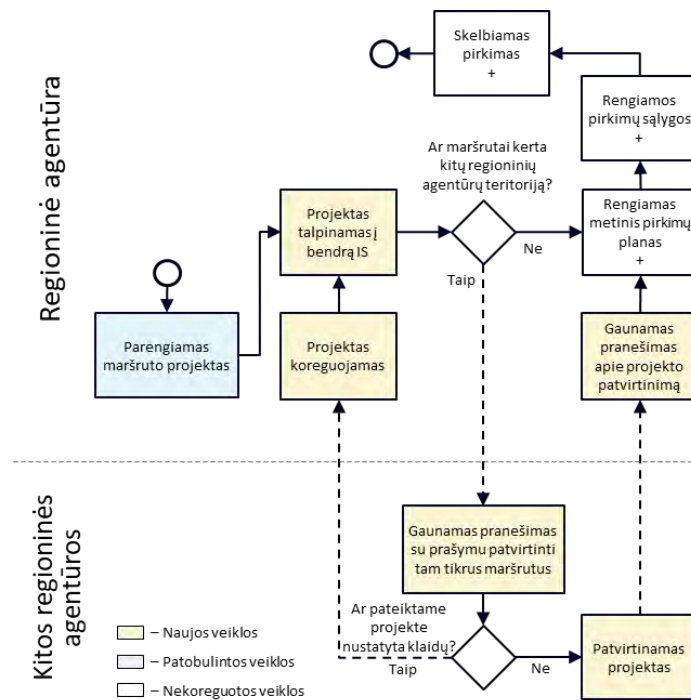
Šiame viešojo transporto organizavimo modelyje siekiama, kad viešasis transportas būtų paremtas ir koreguojamas remiantis konkrečiais surinktais duomenimis. Regioninė agentūra reguliariai vykdytų tyrimus, o pagrindinis duomenų šaltinis būtų vežėjų transporto priemonėse sumontuojami jutikliai, kurie fiksuotų keleivių srautus, transporto priemonės geografinę buvimo vietą, nuvažiuotą atstumą, parduotų bilietų kiekį ir kitą informaciją, kuri būtų automatiškai perduodama į bendrą viešojo transporto informacinę sistemą.

Agentūros informacinėje sistemoje sukaupti duomenys būtų analizuojami ir pritaikomi rengiant viešojo transporto maršrutus ir tvarkaraščius. Būtų atsižvelgiama į keleivių srautus, į maršrutų atsiperkamumą ir kitus aspektus. Maršrutai būtų rengiami toje pačioje informacinėje sistemoje, naudojant išmanią GIS priemonę.

Šis transporto modelis būtų paremtas išmaniais sprendimais, todėl duomenų kaupimas, perdavimas ir, iš dalies, analizė bei maršrutų rengimas – automatizuoti arba dalinai automatizuoti procesai atliekami informacinės sistemos.

Informacinėje sistemoje paruošus viešojo transporto projektą, jis būtų išsaugomas ir taip paruošiamas tolesniam naudojimui. Maršruto šabloną, kai maršrutu bus pradėtos teikti keleivių vežimo paslaugos, būtų galima iškart perkelti į viešai prieinamą, visuomenei skirtą GIS dalį, kur keleiviai turėtų prieigą prie informacijos apie maršrutą, jo tvarkaraštį, pasikeitimus.

Jeigu paruoštas maršrutas kirstų kitų regioninių agentūrų teritoriją, jį išsaugojus, agentūra, kurios teritorija yra kertama, automatiškai gautų pranešimą su prašymu patvirtinti naujai paruoštą ar pakoreguotą maršrutą (žr. toliau esantį paveikslą).



78 paveikslas. Regioninės agentūros maršruto patvirtinimo procesas

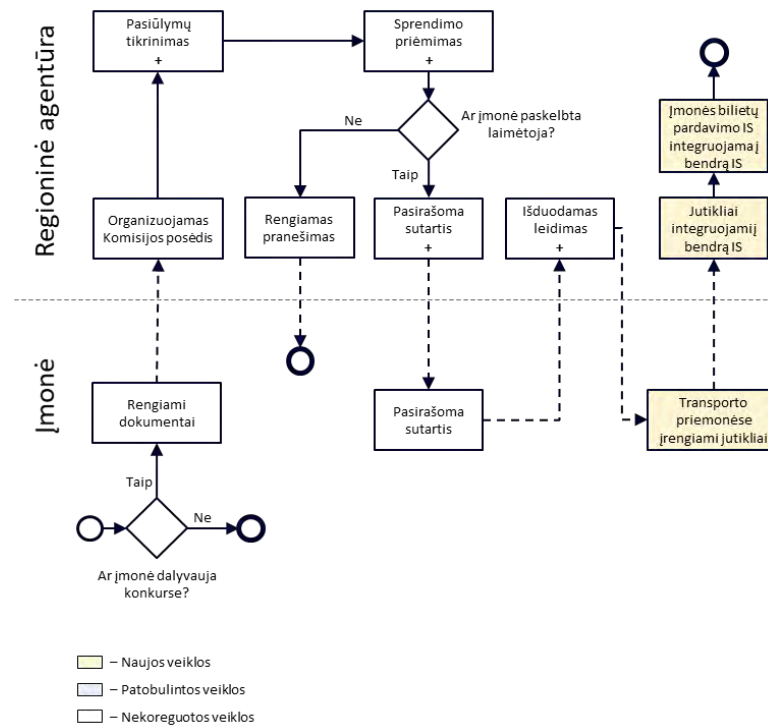
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Visas derinimas tarp agentūrų vyktyt informacinėje sistemoje. Maršrutą būtų galima patvirtinti arba ne, nurodant tam tikras pastabas. Tikėtina, kad tokie atvejai būtų pavieniai, kadangi didžioji dalis duomenų būtų prieinama visoms agentūroms, o planuojant maršrutus būtų atsižvelgiama ir į kitų agentūrų vykdomų maršrutų duomenis.

Parengus ir, jeigu reikia, suderinus maršrutą, informacija apie maršruto projektą keliautų specialistui ar specialistams, kurie rūpintųsi konkursų organizavimu.

Informacinė sistema turėtų darbų pasidalinimo funkciją, kuri automatiškai priskirtų specifiskas užduotis už jas atsakingiems agentūros specialistams. Tam tikros užduotys, kaip šiuo atveju maršrutų parengimas, galėtų būti suskirstytos į etapus ar atskiras užduotis, kurias užbaigus būtų automatiškai sukurtos užduotys kitiems specialistams, šiuo atveju tiems, kurie yra atsakingi už konkursų organizavimą, taip užtikrinant proceso grandinės tęstinumą. Tokia sistema leistų ne tik efektyviau organizuoti darbą ir valdyti vidinius agentūros išteklius, bet ir kaupti duomenis apie vidinius procesus, kuriuos būtų galima panaudoti jų tobulinimui ar optimizavimui.

Prieš pradėdant teikti keleivių vežimo paslaugas, įmonės transporto priemonėse būtų sumontuojami jutikliai, fiksuojantys ir agentūrai perduodantys įvairius duomenis (žr. toliau esantį paveikslą).



79 paveikslas. Regioninės agentūros konkurso organizavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

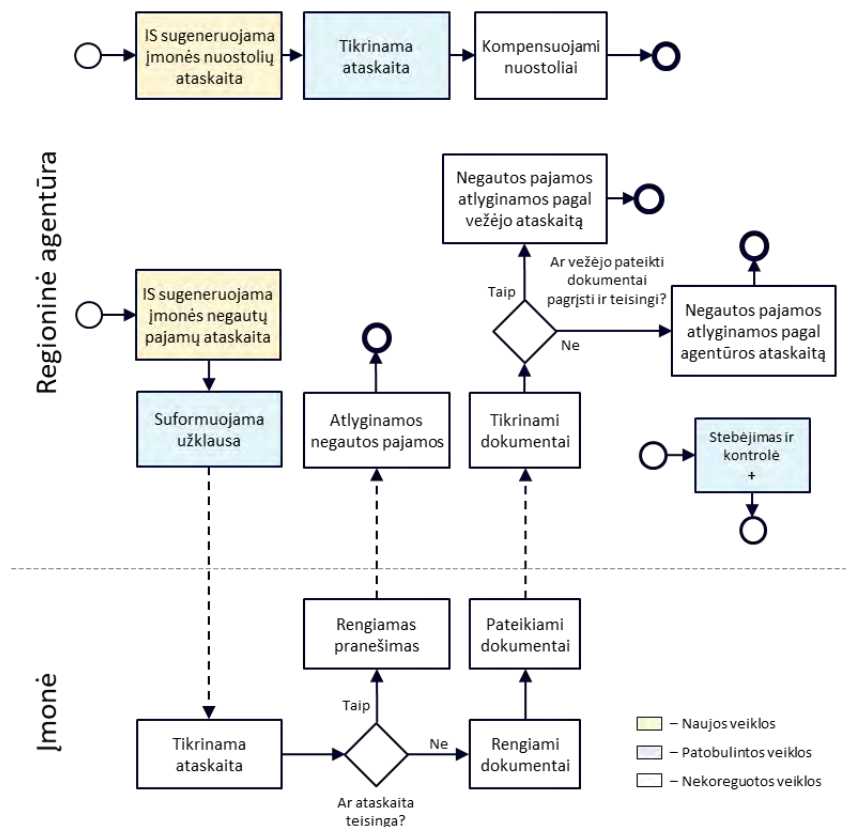
Konkursų organizavimo ar vykdymo eigoje pokyčiai nėra numatomi, keistųsi tik konkursus vykdanči organizacija, tai yra, konkursai būtų organizuojami agentūros.

Regioninės agentūros taip pat perimtų ir leidimų išdavimo funkciją. Būtų atsisakoma popierinių leidimų ir pereinama prie elektroninių variantų. Leidimai būtų išduodami naudojantis informacine sistema, joje taip pat būtų galima sekti tam tikrą informaciją apie išduotus leidimus, pavyzdžiui galiojimo terminą ar maršrutus, kuriais leidžiama vežti keleivius.

Išdavus konkursą laimėjusiai įmonei leidimą, jos transporto priemonėse būtų sumontuojami skirtingi jutikliai, skirti duomenų fiksavimui ir perdavimui. Jutikliai būtų integruojami į bendrą informacinę sistemą, taip leidžiant ne tik kaupti ir analizuoti gaunamus duomenis, bet ir gyvai stebėti informaciją apie transporto priemones, jų geografinę buvimo vietą, keleivių srautus.

Kartu su jutikliais į agentūros informacinę sistemą būtų integruojamos ir įmonių bilietų pardavimo sistemos. Taip regioninė agentūra turėtų visą reikalingą informaciją apie įmonės vykdomus bilietų pardavimus bei galėtų automatiškai ir savarankiškai kompensuoti įmonės patirtus nuostolius, generuoti ataskaitas, vykdyti vežėjo kontrolę.

Nuostolių kompensavimo ir negautų pajamų atlyginimo procesuose minimalizuojamas tiek agentūros, tiek įmonės specialistų darbas jį automatizuojant (žr. toliau esantį paveikslą).



80 paveikslas. Regioninės agentūros kompensavimo procesas

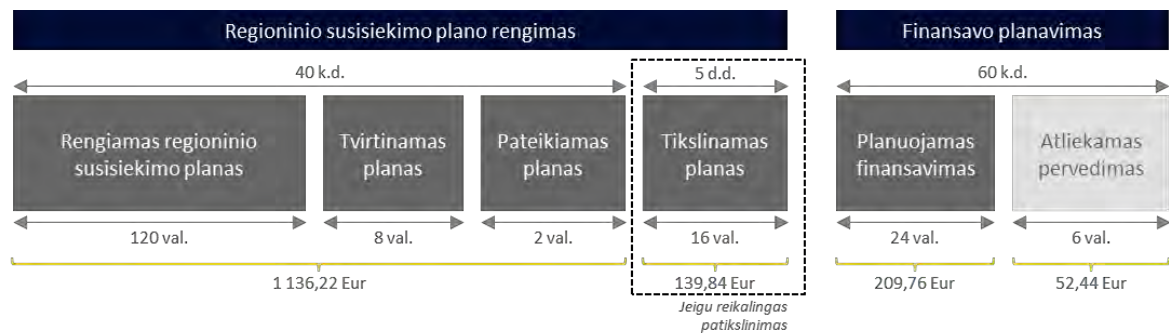
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Atsižvelgiant į tai, kad įmonių transporto priemonėse yra sumontuoti ir į agentūros informacinę sistemą integruoti nuvažiuotą atstumą fiksuojantys jutikliai, agentūra gali savarankiškai pasirūpinti įmonės nuostolių kompensavimu. Informacinei sistemai automatiškai sugeneravus ataskaitą apie įmonės patirtus nuostolius, specialistui užtektų ją patikrinti dėl galimų klaidų tam, kad nuostolius būtų galima kompensuoti.

Kadangi su agentūros informacine sistema būtų integruotos ir įmonių bilietų pardavimo informacinės sistemos, informacinė sistema galėtų reguliariai automatiškai sugeneruoti įmonės negautų pajamų ataskaitą ir išsiųsti ją įmonei su prašymu patvirtinti. Jeigu informacinės sistemos sugeneruota ataskaita neatitinka įmonės turimų duomenų, įmonė galėtų per numatytą laiko tarpą pateikti tai dokumentus įrodančius dokumentus. Pagrįsto skundo atveju būtų vadovaujama vežėjo pateiktais dokumentais.

Nors modelis didele dalimi vadovojasi išmaniais sprendimais, paliekama ir fizinės kontrolės galimybė, tam, kad būtų įsitikinama vežėjo bilietų pardavimo sistemos teisingumu.

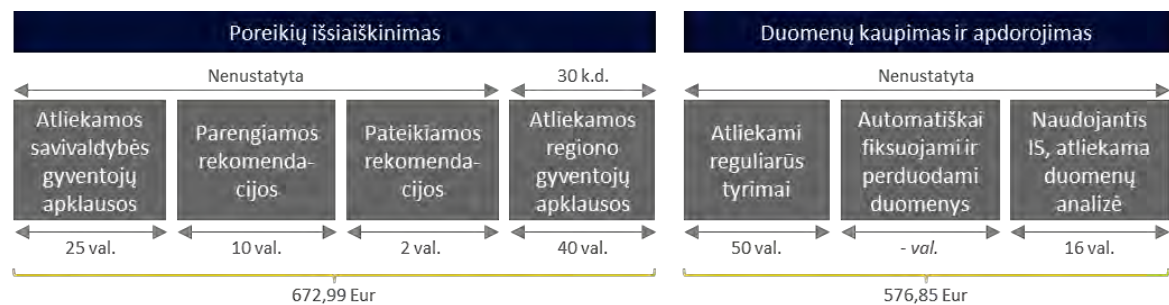
Toliau pateikiamas viešojo transporto organizavimo proceso veiklų vertinimas, grindžiamas galiojančiais teisės aktais, užsienio šalių gerosiomis praktikomis ir ekspertine patirtimi.



81 paveikslas. Regioninės agentūros proceso biudžeto planavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninės agentūros, planuodamos ateinančių metų veiklą, rengia regioninio susisiekimo planus, kuriuose įvertinamas esamas viešojo transporto maršrutų tinklas, maršruto tinklo plėtros galimybės, finansavimo poreikis ir kita su viešojo transporto paslaugomis susijusi informacija. Šis planas yra tvirtinamas ir teikiamas to regiono savivaldybėms, kurios skiria finansavimą. Vertinama, kad regioninio susisiekimo plano parengimas užtruktų 130 valandų bei darbo sąnaudomis kainuotų 1 136,22 Eur. Jei būtų reikalingas plano patikslinimas, papildomai būtų skiriama 16 valandų (139,84 Eur) planui patikslinti. Agentūros finansavimo planavimas užtruktų apie – 30 valandų, kurių darbo sąnaudos būtų 262,20 Eur.

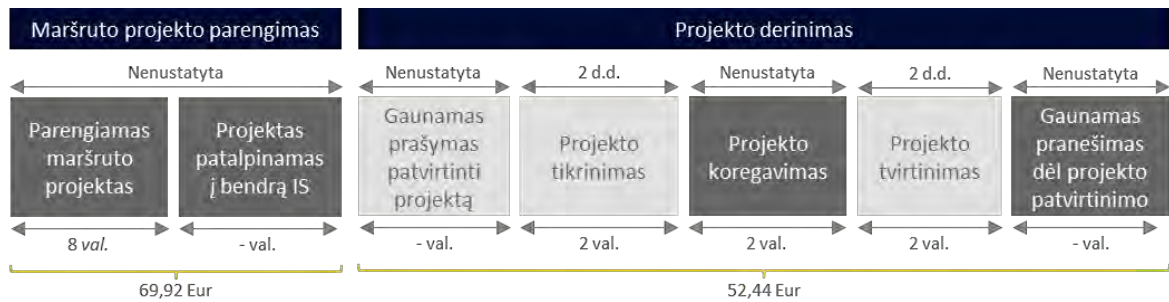


82 paveikslas. Regioninės agentūros proceso poreikių išsiaiškinimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninių agentūrų modelyje atsiranda papildomos poreikio išsiaiškinimo ir duomenų analizės veiklos, kuriomis remiantis planuojamas viešasis transportas. Savivaldybės atlieka gyventojų apklausas savo savivaldybės teritorijoje, o agentūros – viso regiono mastu. Apklausomis siekiama išsiaiškinti, ar esamos viešojo transporto paslaugos tenkina vartotojų lūkesčius, ar reikalingi pokyčiai, kurie geriau atlieptų gyventojų lūkesčius ar spęstų šiuo metu kylančias problemas. Skaiciuojama, kad ši veikla būtų įgyvendinta per 77 darbo valandas, kurių sąnaudos būtų 672,99 Eur.

Nepaisant atliekamų gyventojų apklausų, regioninės agentūros atliktų ir kitus reguliarius tyrimus, rinkty statistinę informaciją ir atliktų jos analizę, kuri leistų priimti sprendimus gerinant viešojo transporto paslaugas regione. Vertinama, kad ši veikla užtruktų 66 valandas, kurių darbo sąnaudos būtų 576,85 Eur.

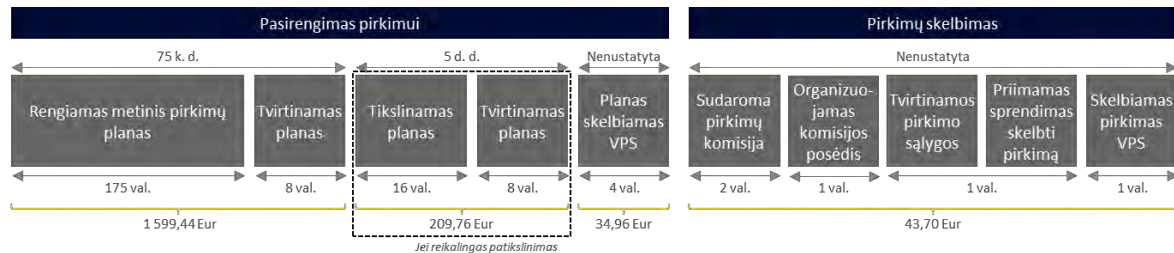


83 paveikslas. Regioninės agentūros proceso maršruto projektavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Remiantis ankstesnėse veiklose surinktais gyventojų poreikiais ir kitais duomenimis, regioninės agentūros parengia naują viešojo transporto maršruto projektą bei patalpina jį į bendrą IS. Skaičiuojama, kad maršruto parengimas užtruktų 8 valandas bei kainuotų 69,92 Eur.

Maršruto projekto derinimas su kitomis agentūromis ir LTSA vyksta IS viduje, gaunant automatiškas užklausas ir elektroninius komentarus. Projekto derinimas, įskaitant tikrinimą, koregavimą ir patvirtinimą, užtruktų 6 valandas bei darbo sąnaudomis kainuotų 52,44 Eur.

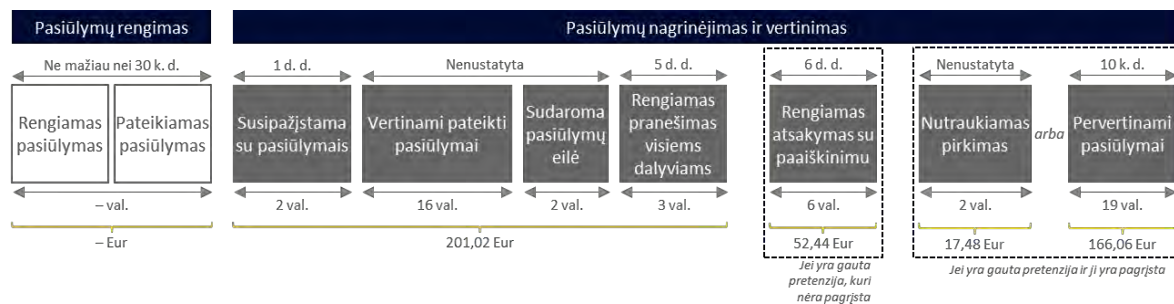


84 paveikslas. Regioninės agentūros proceso pirkimų organizavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninės agentūros visus paruoštus ir suderintus maršrutų projektus kaupia IS sistemoje bei įtraukia į savo metinį pirkimų planą. Pats pirkimų planas būtų paruošiamas ir patvirtinamas per 183 valandas, o jo darbo sąnaudos siektų 1 599,44 Eur. Esant reikalui planą patikslinti, plano patikslinimas ir pakartotinis patvirtinimas užtruktų 24 valandas, o darbo sąnaudomis sieks 209,76 Eur. Paruošto plano paskelbimas VPS būtų atliekamas per 4 valandas ir darbo sąnaudomis kainuotų 34,96 Eur.

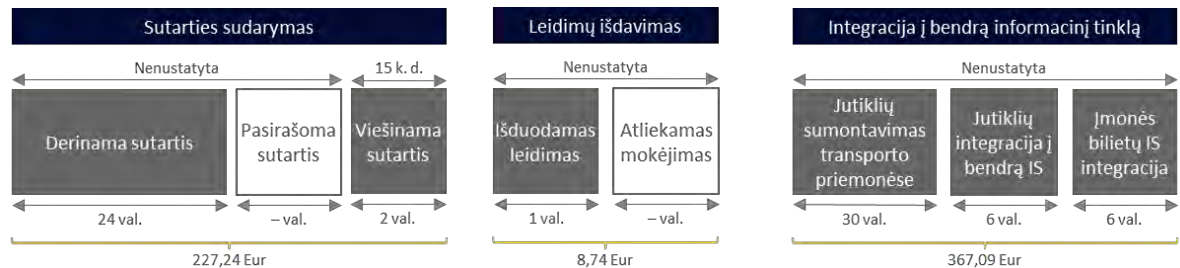
Likęs pirkimų skelbimo procesas – pirkimų komisijos sudarymas, posėdžio organizavimas, pirkimo sąlygų tvirtinimas, sprendimo priėmimas ir pirkimo paskelbimas – užtruktų 5 valandas, o veiklos darbo sąnaudomis siektų 43,7Eur.



85 paveikslas. Regioninės agentūros proceso pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninei agentūrai gavus vežėjų pasiūlymus yra atliekamas pasiūlymų nagrinėjimas. Vertinama, kad susipažinimas su pasiūlymais, jų įvertinimas, eilės sudarymas bei dalyvių informavimas apie konkurso rezultatus užtruktų 23 valandas, kurių darbo sąnaudos siektų 201,02 Eur. Gavus nepagrįstą pretenziją, atsakymas į ją užtruktų 6 valandas ir darbo sąnaudomis kainuotų 52,44 Eur. Kita vertus, tuo atveju jeigu pretenzija būtų pagrįsta, pasiūlymai turėtų būti pervertinami arba pasiūlymas turėtų būti apskritai nutraukiamas. Vertinama, kad pirkimo nutraukimas būtų atliekamas per 2 valandas ir kainuotų 17,48 Eur, o pasiūlymų pervertinimas užtruktų 19 valandų ir darbo sąnaudomis atsieitų 166,06 Eur.

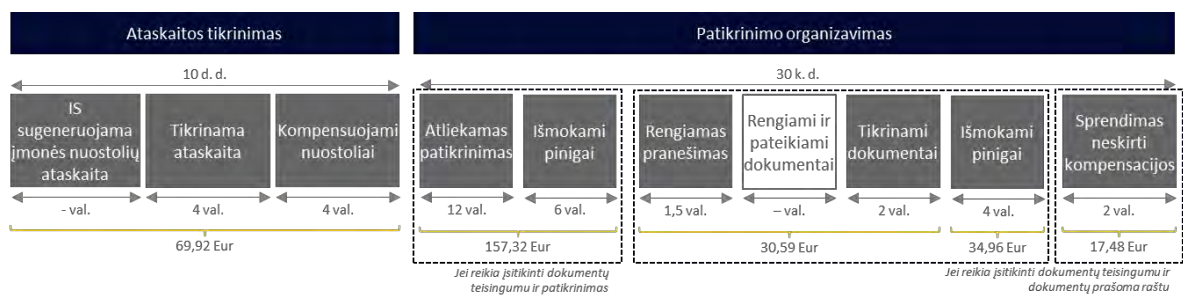


86 paveikslas. Regioninės agentūros proceso pasirengimo vežimo veiklai dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninių agentūrų modelyje pasitvirtinus konkurso laimėtoją sektų sutarties suderinimas ir jos pasirašymas, kuris būtų atliekamas per 26 valandas bei darbo sąnaudomis kainuotų 227,24 Eur. Leidimų išdavimas tuo tarpu užtruktų 1 valandą, kurios darbo sąnaudos – 8,74 Eur.

Šiame modelyje užsitikrinus vežėjo paslaugas numatytame maršrute, vežėjo transporto priemonės būtų integruojamos į bendrą informacinį tinklą. Vežėjo transporto priemonėse būtų sumontuojami reikalingi jutikliai paduodantys informaciją į bendrą IS, o įmonės bilietų IS būtų integruojama į regioninės agentūros IS. Vertinama, kad šios veiklos būtų atliekamos per 42 valandas, kurių darbo sąnaudos siektų 367,09 Eur.



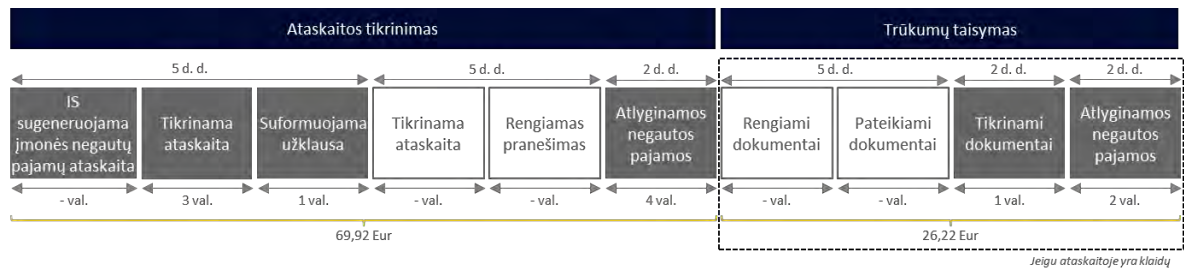
87 paveikslas. Regioninės agentūros proceso patirtų nuostolių kompensavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Dėl vežėjo transporto priemonių integracijos į bendrą regioninės agentūros informacinį tinklą ir informacijos apie transporto priemones fiksavimo, ataskaitos apie vežėjo patirtus nuostolius yra sugeneruojama automatiškai pačios IS. Ataskaitos sugeneravimas patikrinimas ir kompensavimas būtų atliekamas per 8 valandas ir darbo sąnaudomis kainuotų 69,92 Eur.

Jeigu yra matomas poreikis įsitikinti įmonės pateiktų dokumentų teisingumu atliekant įmonėje patikrinimą, patikrinimas ir pinigų išmokėjimas yra atliekamas per 18 valandų, kurių darbo sąnaudos – 157,32 Eur. Jeigu yra matomas poreikis įsitikinti įmonės pateiktų dokumentų teisingumu raštu, pranešimo rengimas bei dokumentų tikrinimas būtų atliekamas per 3,5 valandų, kurių darbo sąnaudos siektų 30,59 Eur. Jeigu patikrinimo metu nebūtų užfiksuota pažeidimų, vežėjui per 4 valandas (sąnaudos – 34,96 Eur) būtų

išmokami pinigai. Pasirinkimas neskirti kompensacijos būtų atliekamas per 2 valandas (sąnaudos – 17,48 Eur).



88 paveikslas. Regioninės agentūros proceso negautų pajamų atlyginimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Analogiškai nuostolių kompensavimo veikloms, dėl suintegruotų vežėjo bilietų IS ir regioninės agentūros IS, regioninė agentūra seka vežėjo bilietų pardavimus bei automatiškai sugeneruoja negautų pajamų ataskaitas. Vertinama, kad ataskaitos sugeneravimas, patikrinimas ir negautų pajamų atlyginimas užtruktų 8 valandas, kurios darbo sąnaudomis kainuotų 69,92 Eur. Jeigu sugeneruotoje ataskaitoje būtų pastebėta klaidų, ataskaita būtų papildomai tikrinama tam. Papildomas tikrinimas ir negautų pajamų atlyginimas būtų atliekamas per 3 valandas, kurių darbo sąnaudos – 26,22 Eur.

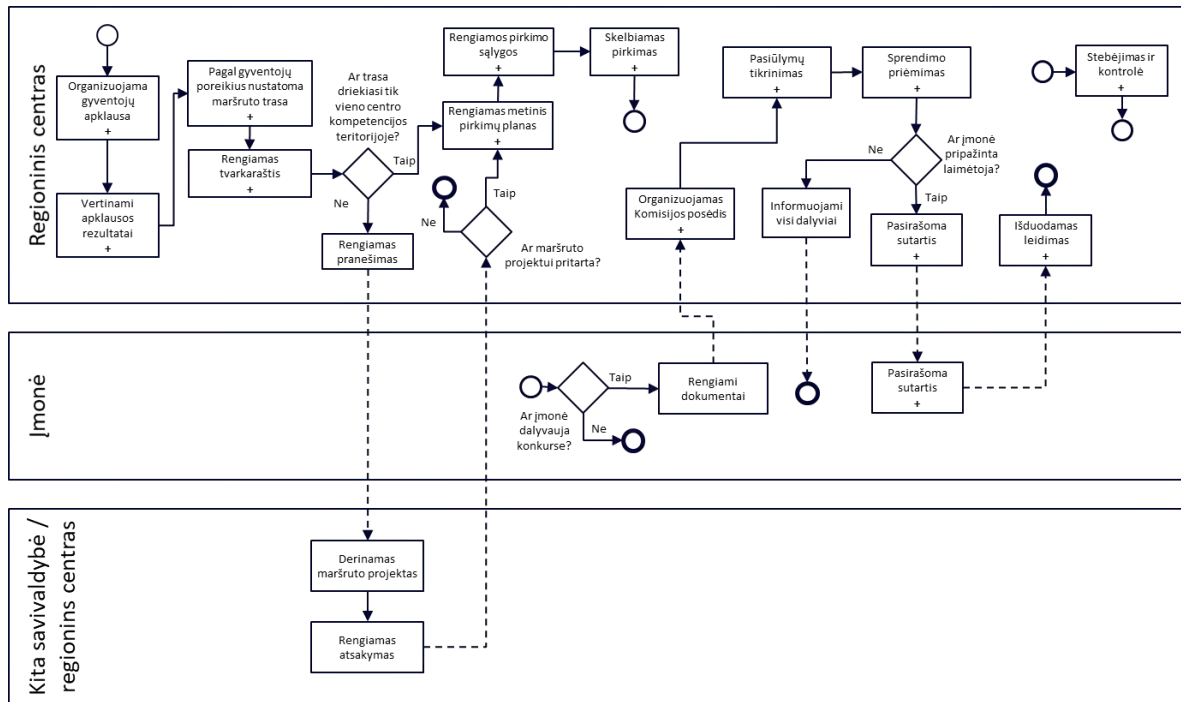
38 lentelė. Regioninių agentūrų modelio procesų laiko ir finansinių sąnaudų apibendrinimas

Etapas	Veikla	Laikas, val.	Kaina, Eur
I	Plano rengimas	130 – 146	1 136,22 – 1 276,06
	Finansavimo planavimas	30	262,20
II	Poreikių išsiaiškinimas	77	672,99
	Duomenų kaupimas ir apdorojimas	66	576,85
III	Maršruto projekto parengimas	8	69,92
	Konsultacijų vykdymas	–	–
IV	Projekto derinimas	6	52,44
	Pasirengimas pirkimui	187 – 211	1 634,4 – 1 844,17
V	Pirkimų skelbimas	5	43,70
	Pasiūlymų rengimas	0	0
VI	Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas	23 – 42	201,02 – 367,09
	Sutarties sudarymas	26	227,24
VII	Leidimų išdavimas	1	8,74
	Integracija į bendrą informacinį tinklą	42	367,09
VIII	Ataskaitos rengimas	0	0
	Ataskaitos tikrinimas	8	69,92
IX	Patikrinimo organizavimas	5,5 – 18	48,07 – 157,32
	Ataskaitos rengimas	0	0
X	Ataskaitos tikrinimas	8	69,92
	Trūkumų taisymas	3	26,22
XI	Patikrinimo organizavimas	–	–
	Neteisingai atliktų mokėjimų taisymas	–	–

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioniniai centrai

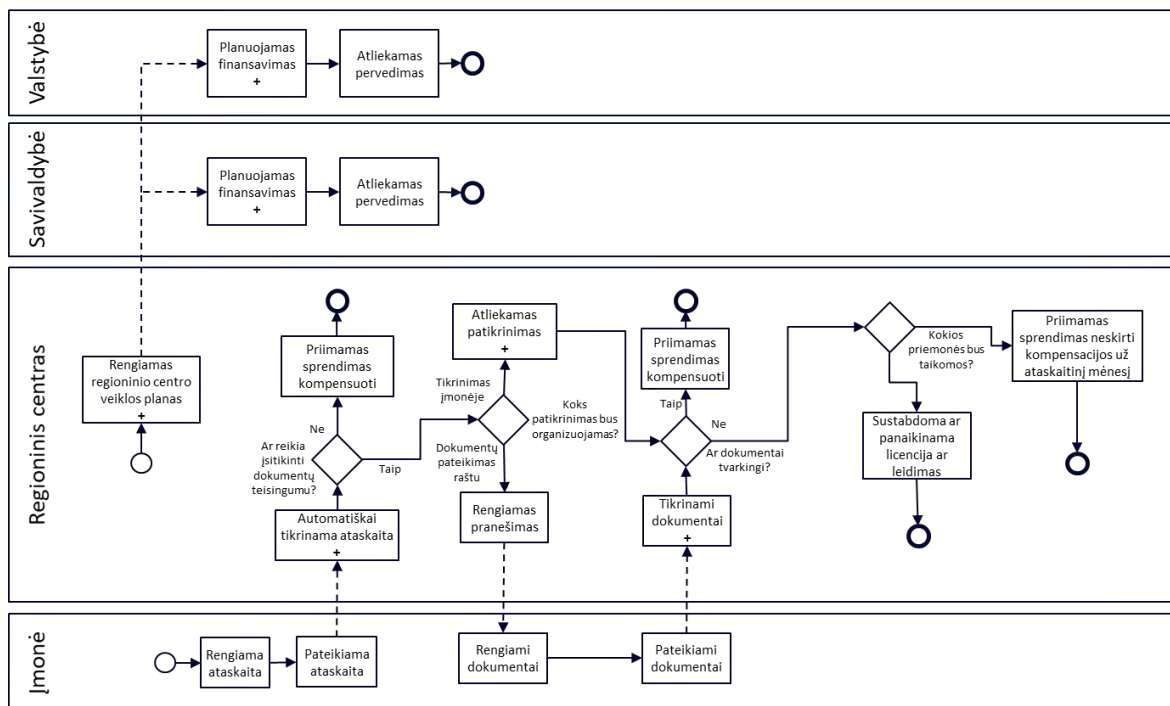
Siekiant teikti į kliento poreikius orientuotas paslaugas, prieš konkursų skelbimą vykdomos gyventojų apklausos (žr. toliau esantį paveikslą).



89 paveikslas. Regioninio centro viešojo transporto organizavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

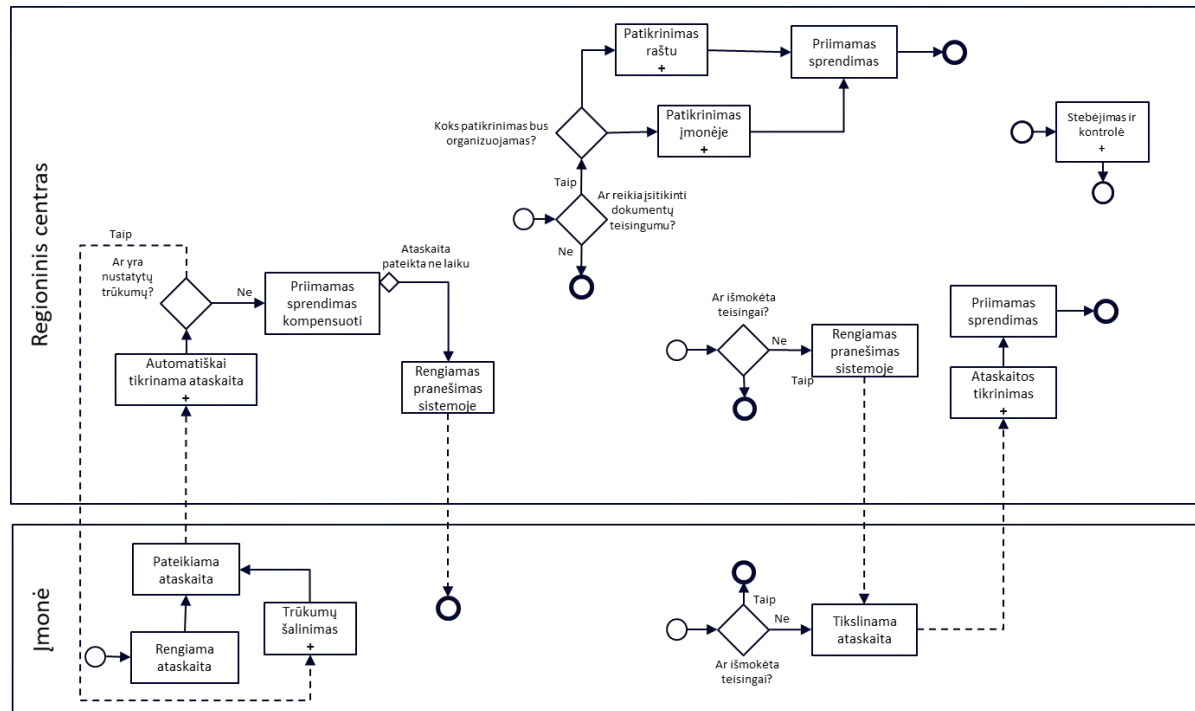
Nuostolių kompensavimas regioniniams centrams būtų finansuojamas iš savivaldybių ir valstybės biudžetų, o ataskaitų tikrinimas vykdomas pasitelkiant IT sprendinius (žr. toliau esantį paveikslą).



90 paveikslas. Regioninio centro patirtų nuostolių kompensavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

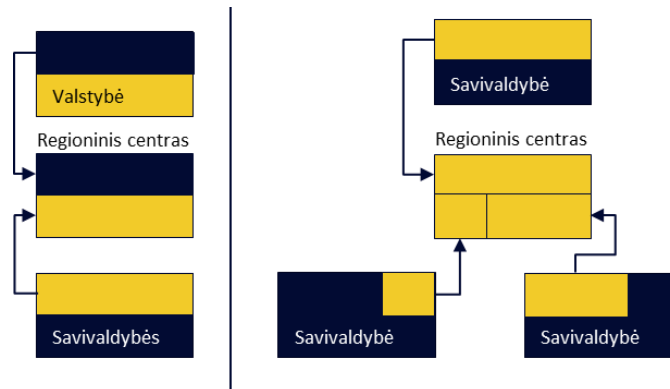
Negautų pajamų atlyginimo procese sumažinus rengiamų oficialių pranešimų kiekį ir įdiegus automatinę ataskaitų tikrinimo sistemą, užduočių atlikimo laikas sutrumpėtų (žr. toliau esantį paveikslą).



91 paveikslas. Regioninio centro negautų pajamų atlyginimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninių viešojo transporto centrų modelyje viešasis transportas ir toliau būtų finansuojamas iš savivaldybių biudžetų, tačiau tik 50 proc. dalis. Likusi finansavimo dalis yra skiriama iš valstybės biudžeto (žr. toliau esantį paveikslą).



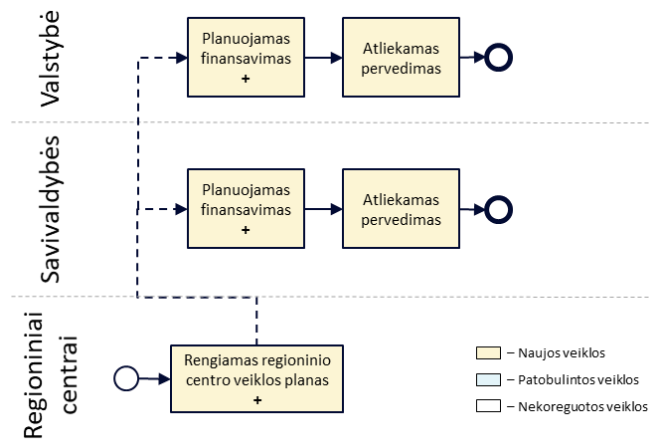
92 paveikslas. Regioninio centro finansavimo modelis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Savivaldybių skiriamo finansavimo dydis būtų priklausomas nuo gyventojų skaičiaus savivaldybėje, tai yra, savivaldybės į centro biudžetą įneštų tokią dalį, kokią proporcingai atitinka savivaldybės gyventojų skaičių, lyginant su visomis kitomis centro aptarnaujamomis savivaldybėmis.

Centralizavus kelių skirtingų savivaldybių finansus skiriamus viešajam transportui, jie būtų skirstomi efektyviau, būtų sumažinti pertekliniai kaštai, administracinis aparatas. Efektyviai planuojant maršrutus, peržiūrėjus eismo tvarkaraščius, sumažinus perteklinę autobusų ridą, atsiranda galimybė didesnę dalį

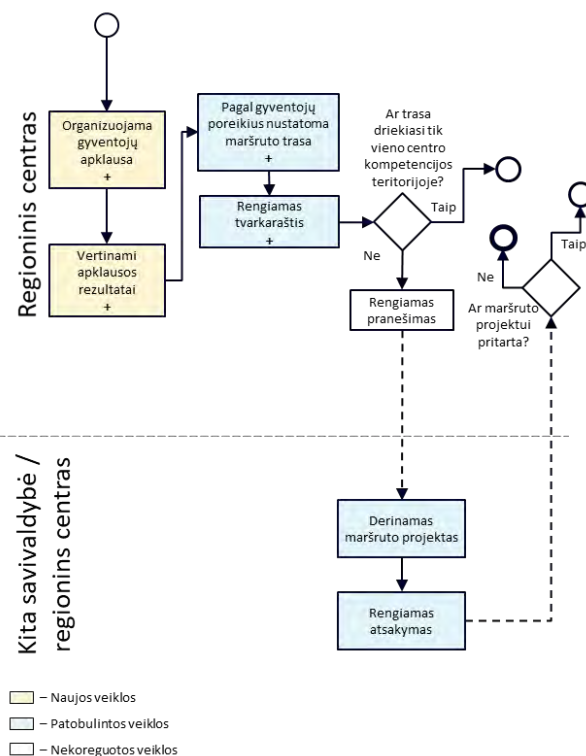
patirtų nuostolių padengti surinktomis pajamomis iš parduotų bilietų, todėl skiriama savivaldybių ir valstybės subsidija galėtų sumažėti.



93 paveikslas. Regioninio centro finansavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninis centras būtų pagrindinis viešojo transporto organizatorius, todėl esminis viešojo transporto organizavimo etapas būtų veiklos plano paruošimas. Plane turėtų būti nurodyti finansiniai poreikiai aprūpinti esamą susisiekimo tinklą bei, atsižvelgus į preliminarai padarytą rinkos vertinimą ir matomas tendencijas, papildomi finansai skirti plėtrai. Plane taip pat turėtų būti nurodyti ir administraciniai centro kaštai. Centrai taip pat turėtų reguliariai peržiūrėti savivaldybių gyventojų skaičiaus pokyčius, kadangi dėl to gali keisti finansavimo dalies pokytis.



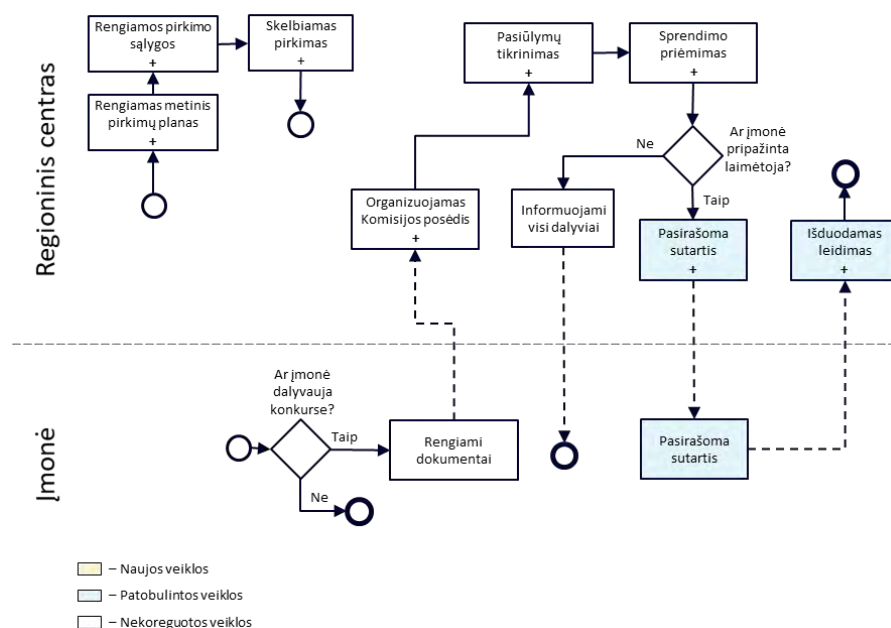
94 paveikslas. Regioninio centro maršruto projektavimo procesas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Maršruto parengimas | Siekiant, kad maršrutų planavimas taptų spartesnis ir labiau automatizuotas, visi paslaugų tiekėjai ir administruotojai įpareigojami naudoti informacinę sistemą „Vintra“. Naudojantis šia sistema maršrutų trasos ir tvarkaraščiai būtų parengiami automatiškai, taip pat sistema būtų naudojama su transporto maršrutais susijusių duomenų ir informacijos kaupimui ir saugojimui, todėl regioninių centrų darbuotojams esamo tinklo priežiūra taptų patogesnė. Sistemos naudojimas ir duomenų talpinimas joje pagerintų ir informacinės sistemos naudojimosi kokybę gyventojams, kadangi informacija apie maršrutus ir tvarkaraščius būtų nuolat atnaujinama.

Gyventojų apklausos | Estijoje regioniniai viešojo transporto centrai organizuoja apklausas vietiniu mastu, kuriomis siekiama išsiaiškinti gyventojų poreikius susisiekimui, viešajam arba alternatyviam transportui. Remiantis šiuo užsienio pavyzdžiu, prieš nustatant viešojo transporto maršrutų trasas, bus atliekamos gyventojų apklausos, kurias atliks regioniniai centrai, bendradarbiaudami su savivaldybėmis. Gyventojų apklausos rezultatai bus analizuojami, siekiant išsiaiškinti konkrečius gyventojų poreikius specifiniams maršrutams, ir tik įvertinus šiuos rezultatus bus sudarinėjamos viešojo transporto maršrutų trasos. Tokiu būdu būtų atsižvelgiama į vartotojų poreikius dar prieš sudarant maršrutus, nebelykėtų poreikio keisti jau sudarytų maršrutų pagal gautus apklausų rezultatus.

Tarpinstitucinis derinimas | Regioninis centras koordinuoja kelias savivaldybes, todėl dėl jo veiklos specifikos eliminuojamas poreikis derinti maršrutų trasas tarp savivaldybių, centras trasas derina savo nuožiūra. Poreikis suderinti maršrutų trasas atsiranda tik tokiu atveju, jei norima vykdyti vežimus į kitas, tam regioniniam centrui nepriklausančios savivaldybės ribas. Šiuo atveju leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklėse sutrumpinus derinimo proceso trukmę iš 10 d. iki 5 d. d. bei įvedus sąlygą, kad derinanti institucija neprivalo pateikti atsakymo, o toks veiksmas laikomas projekto pritarimu, užtikrintų greitą ir sklandų maršrutų projektų tarpinstitucinį derinimą.



95 paveikslas. Regioninio centro konkurso organizavimo procesas

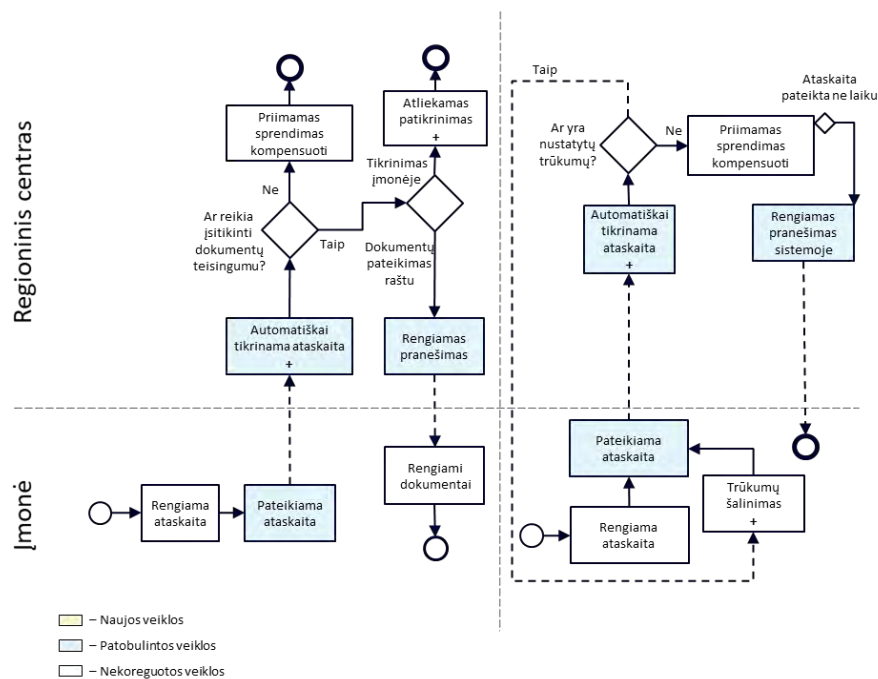
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Leidimų išdavimas | Regioniniai viešojo transporto centrai, naudodami Registrų centro Licencijų informacinę sistemą (LIS), konkursus laimėjusioms įmonėms išduotų tik elektroninius leidimus vežti keleivius. Šios veiklos perkėlimas į elektroninę erdvę leistų sumažinti veiklos trukmę. Be to, visų savivaldybių ir regioninių centrų duomenys būtų vienoje duomenų bazėje, todėl būtų patogu surasti visą reikalingą informaciją bei vykdyti įmonių stebėjimą ir kontrolę. Įgyvendinant šį sprendimą, Leidimų vežti keleivius

reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklėse turėtų atsirasti sąlyga, įpareigojanti regioninius centrus leidimus išduoti tik Licencijų informacinėje sistemoje. Taip pat siūloma panaikinti punktą, kuris nurodo, kad transporto priemonėje turi būti leidimas ir tvarkaraštis, patvirtintas kompetentingos įstaigos įgalioto asmens parašu ir antspaudu. Nesant galimybei keisti šio punkto, siūloma įtvirtinti, kad įmonės pateiktas elektroninio dokumento išrašas iš LIS būtų pripažįstamas galiojančiu.

Sutarčių sudarymas | Siekiant užtikrinti, kad konkursą laimėjusios įmonės kuo anksčiau pradėtų teikti keleivių vežimo paslaugas, siūloma skelbiant pirkimus prie pridedamų prikimo dokumentų įtraukti ir sutarties projektą. Šiuo metu tokia praktika kartais pritaikoma, tačiau ne visuomet. Išankstinis sutarties parengimas leistų sutrumpinti bendrą sutarties pasirašymo trukmę, kuri šiuo metu yra ilgesnė dėl derinimo su teisininkais procedūrų jau po konkurso nugalėtojo paskelbimo.

Finansų planavimas metams ir planų peržiūra | Regioniniai centrai kiekvienais metais prieš finansavimo prašymą turi įvertinti metinį finansavimo poreikį. Siūloma įpareigoti regioninių centrų poreikius ir kitus pasiūlymus teikti per nustatytą aiškų terminą, siekiant šį procesą paspartinti. Terminas galėtų būti įtvirtinamas vidinėse regioninių centrų veiklos taisyklėse. Dėl dvigubo finansavimo iš savivaldybės ir valstybės biudžetų, siūloma įpareigoti regioninius centrus peržiūrėti savo lėšų poreikį metų viduryje, ir pateikti skirtumą savivaldybei, kuri, esant poreikiui, finansuotų regioninius centrus papildomai.



96 paveikslas. Regioninio centro kompensavimo procesas

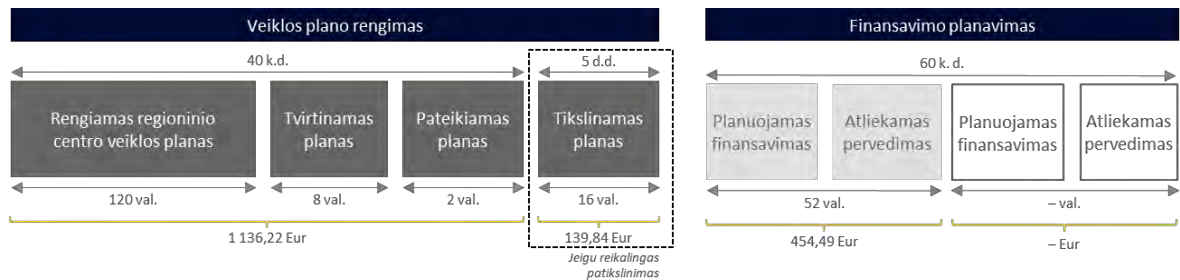
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Ataskaitų tikrinimas | Praktikoje vis dar susiduriama, kai kompetentingoms institucijoms pateiktos finansinės ataskaitos yra skirtingos – teikiamos skenuotos ar kitais, redagavimui neskirtais, formatais. Vien dėl šių sąlygų savivaldybių specialistai sugaišta nemažai laiko, kol įvertina ir patikrina pateiktas ataskaitas. Teisės aktuose įtvirtinus, kad ataskaitos būtų teikiamos tik nustatyta forma į specialią tam sukurtą automatizuotą sistemą (įkeliamos excel / word formatu, arba pildomos tiesiai sistemoje), ataskaitų patikra taptų paprastesnė ir greitesnė dėl sukuriamos automatizuotos tikrinimo sistemos. Institucijų darbuotojams sumažėtų administracinė našta, kadangi papildomai tikrinti ataskaitų, automatizavus ataskaitų tikrinimą, nebereikėtų.

Dokumentų siuntimas naudojant vieningą dokumentų valdymo sistemą | Lietuvos savivaldybių administracijos dokumentų valdymui ir saugojimui naudoja skirtingas dokumentų valdymo sistemas,

turinčias skirtingus funkcionalumus. Regioniniai centrai turėtų būti įpareigojami naudoti vieningą dokumentų valdymo sistemą (pvz. Avily). Turint šį įrankį, centro siunčiami raštai galėtų būti registruojami automatiškai, kadangi nereikėtų laukti, kol centro darbuotojai užregistruos atitinkamą raštą, todėl būtų sutaupyta papildomo laiko. Panaikinus poreikį raštiškai informuoti įmones apie teigiamą sprendimą jas finansuoti, centro darbuotojai raštiškai turėtų informuoti įmones tik tais atvejais, kai atskaitose randama klaidų, kurias būtina ištaisyti, arba prašant pateikti trūkstamus dokumentus.

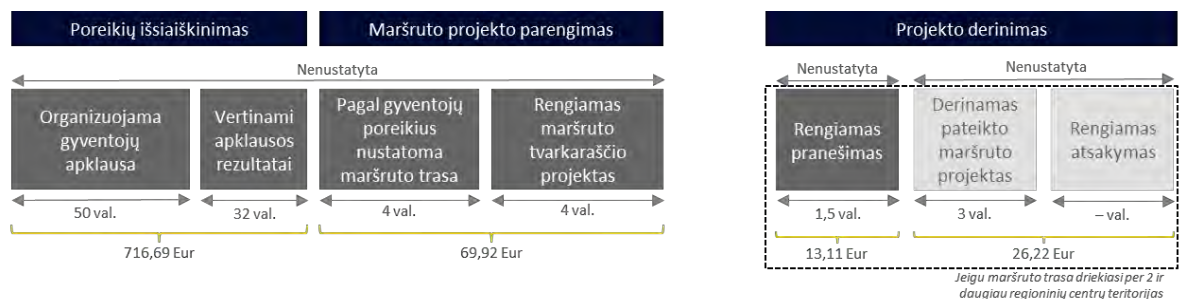
Toliau pateikiamas viešojo transporto organizavimo proceso veiklų vertinimas, grindžiamas galiojančiais teisės aktais, užsienio šalių gerosiomis praktikomis ir ekspertine patirtimi.



97 paveikslas. Regioninio centro proceso finansavimo planavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

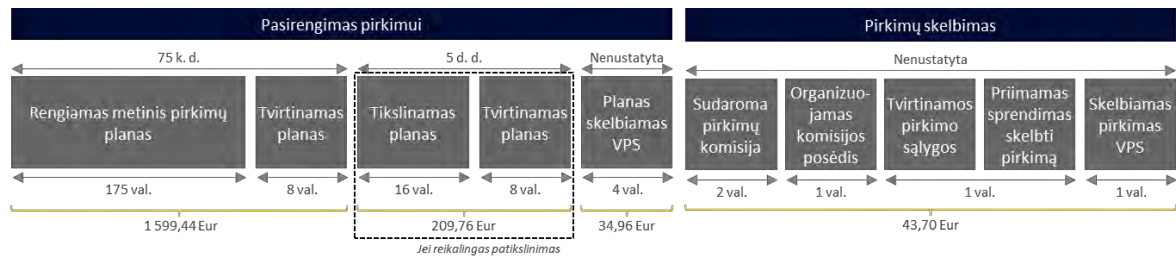
Regioniniai centrai, planuodami ateinančių metų veiklas, rengia regioninio centro veiklos planą, kuriuo remiantis yra planuojamas ir savivaldybių biudžetas ir regioniniam centrui skiriamas finansavimas. Vertinama, kad veiklos plano rengimas užtrunka 130 valandų, kurių darbo sąnaudos yra 1 136,22 Eur. Finansavimo planavimas būtų atliekamas per 52 valandas bei darbo sąnaudomis kainuotų 454,49 Eur. Plano patikslinimas, esant poreikiui, būtų atliekamas per 16 valandų (darbo sąnaudos – 139,84 Eur).



98 paveikslas. Regioninio centro proceso maršruto projektavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioniniuose centruose maršrutų projektai yra rengiami pirmiausia apklausomis surenkant ir įvertinant gyventojų poreikius, tam, kad maršrutai ir jų tvarkaraščiai būtų pagrįsti tikra nauda ir gyventojų poreikių tenkinimu, o ne kitais kriterijais. Vertinama, kad poreikio išsiaiškinimas užtruktų 82 valandas bei darbo sąnaudomis kainuotų 716,69 Eur, o maršruto projekto rengimas užtruktų 8 valandas bei kainuotų 69,92 Eur. Jeigu planuojamo maršruto trasa driekiasi per 2 ar daugiau regioninių centrų teritorijas, projektas turi būti suderinamas su kitais centrais. Vertinama, kad tai būtų atliekama per 4,5 valandas, kurių darbo sąnaudos – 26,22 Eur.

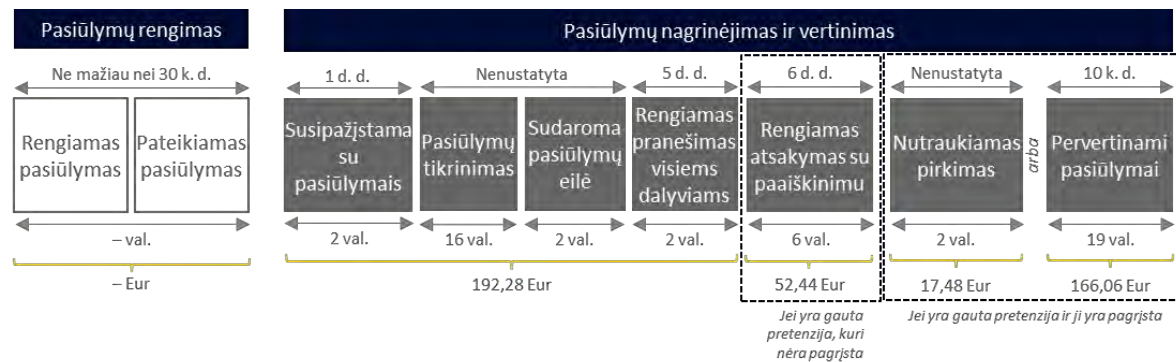


99 paveikslas. Regioninio centro proceso pirkimų skelbimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Paruošti maršrutai yra įtraukiami į metinį pirkimų planą. Vertinama, kad metinis pirkimų planas būtų parengiamas ir patvirtinamas per 183 valandas, kurių darbo sąnaudos – 1 599,44 Eur. Esant reikalui planą patikslinti, plano patikslinimas užtruktų 24 valandas, o darbo sąnaudomis siektų 209,76 Eur. Paruošto plano paskelbimas VPS būtų atliekamas per 4 valandas ir darbo sąnaudomis kainuotų 34,96 Eur.

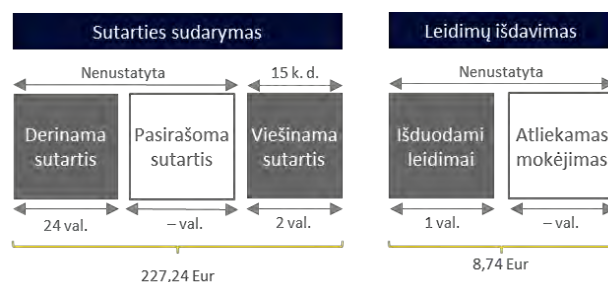
Likęs pirkimų skelbimo procesas – pirkimų komisijos sudarymas, posėdžio organizavimas, pirkimo sąlygų tvirtinimas, sprendimo priėmimas ir pirkimo paskelbimas – užtruktų 5 valandas, o veiklos darbo sąnaudomis siektų 43,70 Eur.



100 paveikslas. Regioninio centro proceso pasiūlymų nagrinėjimo ir vertinimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

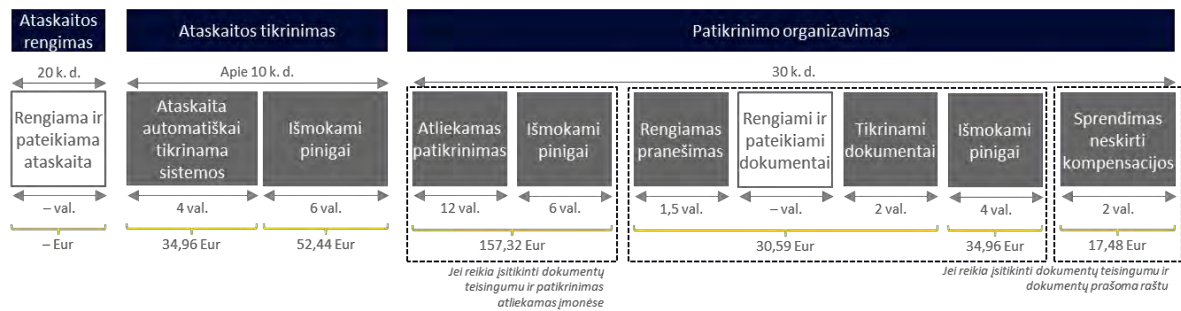
Regioniniam centrui gavus vežėjų pasiūlymus yra atliekamas pasiūlymų nagrinėjimas. Vertinama, kad susipažinimas su pasiūlymais, jų įvertinimas, eilės sudarymas bei dalyvių informavimas apie konkurso rezultatus užtruktų 22 valandas, kurių darbo sąnaudos siektų 192,28 Eur. Gavus nepagrįstą pretenziją, atsakymas į ją užtruktų 6 valandas ir darbo sąnaudomis kainuotų 52,44 Eur. Kita vertus, tuo atveju jeigu pretenzija būtų pagrįsta, pasiūlymai turėtų būti pervertinami arba pasiūlymas turėtų būti apskritai nutraukiamas. Vertinama, kad pirkimo nutraukimas būtų atliekamas per 2 valandas ir kainuotų 17,48 Eur, o pasiūlymų pervertinimas užtruktų 19 valandų ir darbo sąnaudomis atsieitų 166,06 Eur.



101 paveikslas. Regioninio centro proceso pasirengimo vežimo veiklai dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Konkurso laimėtojo patvirtinimą sektų sutarties suderinimas ir jos pasirašymas, kuris būtų atliekamas per 26 valandas bei darbo sąnaudomis kainuotų 227,24 Eur. Leidimų išdavimas tuo tarpu užtruktų 1 valandą, kurios darbo sąnaudos – 8,74 Eur.

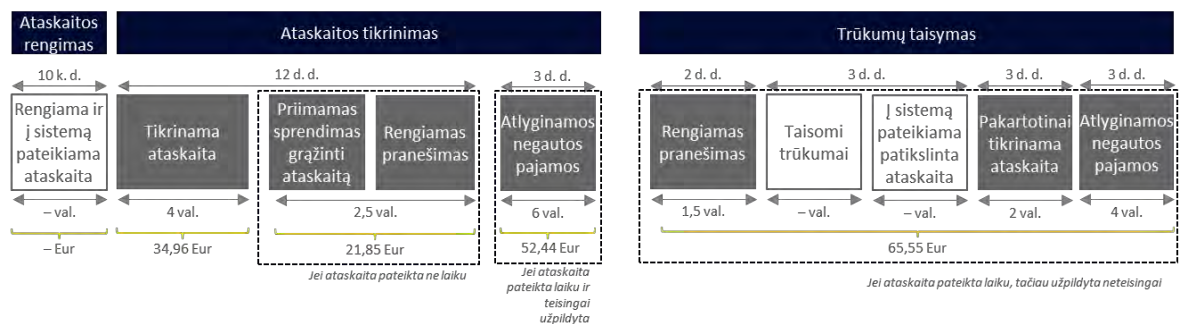


102 paveikslas. Regioninio centro proceso patirtų nuostolių kompensavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninių centrų modelyje vežėjų parengtos ir pateiktos ataskaitos yra automatiškai patikrinamos turimos IS. Vertinama, kad ataskaitos tikrinimas užtruktų 4 valandas (34,96 Eur), o pinigų išmokėjimas – 6 valandas (darbo sąnaudos – 52,44 Eur).

Jeigu yra matomas poreikis įsitikinti įmonės pateiktų dokumentų teisingumu atliekant įmonėje patikrinimą, patikrinimas ir pinigų išmokėjimas yra atliekamas per 18 valandų, kurių darbo sąnaudos – 157,32 Eur. Jeigu yra matomas poreikis įsitikinti įmonės pateiktų dokumentų teisingumu raštu, pranešimo rengimas bei dokumentų tikrinimas būtų atliekamas per 3,5 valandų, kurių darbo sąnaudos siektų 30,59 Eur. Jeigu patikrinimo metu nebūtų užfiksuota pažeidimų, vežėjui per 4 valandas (sąnaudos – 34,96 Eur) būtų išmokami pinigai. Pasirinkimas neskirti kompensacijos būtų atliekamas per 2 valandas (sąnaudos – 17,48 Eur).



103 paveikslas. Regioninio centro proceso negautų pajamų kompensavimo dalis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vežėjų negautų pajamų kompensavimo veikloje vežėjo parengta ataskaita taip pat būtų automatiškai patikrinama sistemos. Tikrinimas užtruktų 4 valandas bei darbo sąnaudomis kainuotų 34,96 Eur. Tuo atveju, jeigu ataskaita būtų pateikiama ne laiku, būtų priimamas sprendimas ataskaitą grąžinti, kas užtruktų apie 2,5 valandas ir darbo sąnaudomis kainuotų 21,85 Eur. Jeigu ataskaita būtų teisinga ir pateikiama laiku, negautų pajamų atlyginimas užtruktų 6 valandas ir kainuotų 52,44 Eur.

Pastebėjus ataskaitoje tam tikrų trūkumų, jų taisymas užtruktų 7,5 valandas ir darbo sąnaudomis kainuotų 65,55 Eur.

39 lentelė. Regioninių centrų modelio procesų laiko ir finansinių sąnaudų apibendrinimas

Etapas	Veikla	Laikas, val.	Kaina, Eur
I	Plano rengimas	130 – 146	1 136,22 – 1 276,06
	Finansavimo planavimas	52	454,49
II	Poreikių išsiaiškinimas	82	716,69
	Duomenų kaupimas ir apdorojimas	–	–
III	Maršruto projekto parengimas	8	69,92
	Konsultacijų vykdymas	–	–
IV	Projekto derinimas	4,5	39,33
	Pasirengimas pirkimui	187 – 211	1 634,4 – 1 844,17
V	Pirkimų skelbimas	5	43,70
	Pasiūlymų rengimas	0	0
VI	Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas	22 – 41	192,28 – 358,34
	Sutarties sudarymas	26	227,24
VII	Leidimų išdavimas	1	8,74
	Integracija į bendrą informacinį tinklą	–	–
VIII	Ataskaitos rengimas	0	0
	Ataskaitos tikrinimas	10	87,40
IX	Patikrinimo organizavimas	5,5 – 18	48,07 – 157,32
	Ataskaitos rengimas	0	0
X	Ataskaitos tikrinimas	6,5 – 10	56,81 – 87,40
	Trūkumų taisymas	7,5	65,55
XI	Patikrinimo organizavimas	–	–
	Neteisingai atliktų mokėjimų taisymas	–	–

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vežimas pagal užsakymą

Nėra visuotinai priimto viešojo transporto pagal pareikalavimą apibrėžimo (kartais vadinamas transportu, atitinkančiu paklausą). L.E.K. Consulting⁶¹ apibrėžia, kad viešasis transportas pagal pareikalavimą yra viešojo transporto subsidijuojama transporto rūšis, kuria keli keleiviai nustatytoje vietovėje, esant galimybei, vežami iš vienos vietos į kitą. Paprastai paslauga teikiama vežant į miesto centrą ar lankytiną vietovę arba iš jos. Viešasis transportas pagal pareikalavimą yra tinkamiausias ten, kur nepakanka dažno ir tiesioginio masinio viešojo transporto maršrutų tinklo. Viešojo transporto pagal pareikalavimą daugiausia dėmesio skiriama kelionių optimizavimui keleivių grupėms, vykstančioms į centrą ar iš jo už subsidijuojamą kainą.

Viešasis transportas pagal pareikalavimą suteikia naujų galimybių spręsti kai kurias problemas:

- Internetu išmanieji telefonai leidžia keleiviams realiu laiku ekonomiškai pranešti apie savo transporto poreikius.
- Transporto priemonių maršrutus galima optimizuoti realiu laiku efektyviai surinkti keleivius skirtingose vietose.
- Žemėlapių programinė įranga gali nukreipti transporto priemones į reikiamą vietą ir taip pat patarti klientams apie efektyviausią paėmimo punktą.

⁶¹ L.E.K. Consulting. 2019. On-Demand Public Transport: Key Learnings from Global Pilots

Viešasis transportas pagal pareikalavimą gali geriau tenkinti nepakankamai aptarnaujamų bendruomenių poreikius, užtikrinti sklandesnę susisiekimą, sumažinti nereikalingas keliones, geriau pritaikyti transporto priemonės tipą kelionės poreikiams bei sumažinti bendras viešojo transporto pristatymo išlaidas.

Bendros viešojo transporto pristatymo išlaidos yra didelės. L.E.K. patirtis rodo, kad skirtingais maršrutais gali labai skirtis keleivio kaina. Jei paslaugas pagal pareikalavimą vietovėse, kuriose šiuo metu teikiamos paslaugos, galima pakeisti labai brangiomis fiksuoto tvarkaraščio paslaugomis už mažesnę kainą nei operacijos, tai turėtų sumažinti bendras viešojo transporto pristatymo išlaidas.

Pagal užsakymą teikiamų viešojo transporto sprendimų pagrindiniai aspektai labai skiriasi. Maršrutai gali būti aiškūs (atsižvelgiant į klientų pasirinktą paskirties vietas) arba daliniai (pvz. iš ar į viešojo transporto stotis ir kitus centrus). Nors tarnybose paprastai nustatytos darbo valandos, daugumos tarnybų faktinis transporto priemonės išvykimo laikas priklauso nuo poreikio. Paslaugos skiriasi priklausomai nuo naudojamų transporto priemonių tipo, dydžio ir kuro rūšies (pvz., benzininės, dyzelinės, elektra varomos transporto priemonės). Atsižvelgiant į vietinę aplinką ir partnerystę, naudojamos įvairios transporto priemonių markės, modeliai ir dydžiai.

Kaip matyti iš pasaulinės patirties, viešasis transportas pagal pareikalavimą priklauso nuo didelių transporto tinklo dalių pertvarkymo, siekiant naudoti klientams ir pinigų sutaupymo. Tačiau šis modelis neturėtų būti vertinamas atskirai, diskretiškai ar kaip aukščiausios kokybės atskiras transporto produktas.

Taikant šį modelį, turi būti išspręsti tokie klausimai, kaip:

- Kainodara, nes nėra aišku, ar kainodara turėtų būti tokia pati kaip esamos viešojo transporto kainos, ar pagal poreikį viešasis transportas turėtų taikyti kitokią kainodaros struktūrą.
- Subsidijų modeliai – esamos bendrosios kainos sutartys, mokant autobusų kilometrais ar autobusų valandomis, gali būti taikomos, tačiau modelis turėtų keistis, jei sistema nebūtų veiksminga.
- Sutarčių sudarymo strategija – nėra aišku, ar pagal užsakymą teikiamos paslaugos turėtų būti sudaromos kaip su pagal tvarkaraštį nustatytą maršrutų vežėjais, ar atskirai su kitais paslaugų teikėjais.

Nepaisant daugybės klausimų, į kuriuos dar neatsakyta, viešasis transportas pagal užsakymą vis dažniau laikoma, kad tai leidžia geriau pristatyti ir efektyviau teikti viešojo transporto paslaugas ir papildyti aukšto dažnio / didelės talpos viešojo transporto tinklą. L.E.K. Consulting tikisi, kad prireiks dar maždaug trejų ar penkerių metų eksperimentų visame pasaulyje, kol bus žinoma tikroji ekonomika ir naudingumas. Pilotinių ir eksploatuojamų viešojo transporto paslaugų pagal poreikį patirtis, atsirandanti visame pasaulyje, greičiausiai pertvarkys naujos kartos autobusų sutartis ir judumo erdvę. Valdžios institucijos ir paslaugų teikėjai, kurie aktyviai dalyvauja bandomuosiuose projektuose, galės geriausiai įvertinti besikeičiančio kraštovaizdžio vertę.

3.2.3 Esamos situacijos ir alternatyvų procesų palyginimas

Siekiant identifikuoti geriausią alternatyvą ir įvertinti skirtingų alternatyvų veiklų skirtumus, pateikiamas esamos situacijos ir parengtų alternatyvų palyginimas. Alternatyvos lyginamos per skirtingas veiklas, kurios yra pateikiamos laiko ir finansinių kaštų išraiškomis. Lentelėse mėlna spalva yra žymimos sutaupytos valandos ir finansai, rausva – viršytos valandos ir finansai, o balta spalva pažymėtuose veiklose pokyčių nėra numatoma.

Įgyvendinus esamų procesų optimizavimą, 59 proc. atliekamų veiklų būtų trumpesnės ir reikalaujančios mažesnių finansinių resursų (žr. toliau esančią lentelę).

40 lentelė. Esamos situacijos ir optimizuotų procesų palyginimas

Veiklos	Esami procesai		Optimizuoti esami procesai			
	Laikas	Kaina	Laikas	Pokytis	Kaina	Pokytis
I						
Plano rengimas	–	–	–	–	–	–
Finansavimo planavimas	–	–	–	–	–	–
II						
Poreikių išsiaiškinimas	–	–	–	–	–	–
Duomenų kaupimas ir apdorojimas	–	–	–	–	–	–
III						
Maršruto projekto parengimas	24	209,76	8	16	69,92	139,84
Konsultacijų vykdymas	–	–	9	9	78,66	78,66
Projekto derinimas	9	78,66	6	3	52,44	26,22
IV						
Pasirengimas pirkimui	202 – 226	1 765,5 – 1 975,26	187 – 211	15	1 634,4 – 1 844,16	131,1
Pirkimų skelbimas	5	43,70	5	0	43,70	0
Pasiūlymų rengimas	0	0	0	0	0	0
V						
Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas	23 – 42	201,02 – 367,08	23 – 42	0	201,02 – 367,08	0
VI						
Sutarties sudarymas	42	367,09	26	16	227,24	139,85
Leidimų išdavimas	3	26,22	3	0	26,22	0
Integracija į bendrą informacinį tinklą	–	–	–	–	–	–
VII						
Ataskaitos rengimas	0	0	0	0	0	0
Ataskaitos tikrinimas	30	262,2	22	8	192,28	69,92
Patikrinimo organizavimas	14 – 21	122,36 – 183,54	11 – 18	3	96,14 – 157,32	26,22
VIII						
Ataskaitos rengimas	0	0	0	0	0	0
Ataskaitos tikrinimas	28 – 33	244,72 – 288,42	20 – 22	8 – 11	174,8 – 192,28	69,92 – 96,14
Trūkumų taisymas	15	131,10	13	2	113,62	17,48
Patikrinimo organizavimas	19 – 22	166,06 – 192,28	13 – 16	6	113,62 – 139,84	52,44
Neteisingai atliktų mokėjimų taisymas	17 – 18	148,58 – 157,32	9 – 13	5 – 8	78,66 – 113,62	43,7 – 69,92

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Esama situacija ir optimizuoti procesai skiriasi daugiausia dėl optimizuotuose procesuose sutaupomo veiklų atlikimo laiko. Maršruto projekto parengimas ir jo suderinimas yra atliekamas greičiau dėl IS „Vintra“ esamų funkcionalumų išnaudojimo ir naujų funkcionalumų įdiegimo (dalies proceso automatizavimas, vidinė komunikacija). Pasirengimas pirkimui būtų atliekamas greičiau numatant aiškius veiklos atlikimo terminus teisės aktuose, o ataskaitos tikrinimas būtų pagreitinamas teisiškai įpareigojant ataskaitas pateikti lengvai redaguojamais ir koreguojamais Microsoft Word arba Excel formatais. Sutarties sudarymo veikla būtų pagreitinama sutarties projektą pateikiant su kitais viešojo pirkimo dokumentais. Kitos veiklos – patikrinimo organizavimas, trūkumų taisymas, mokėjimų taisymas – būtų pagreitinamos atsisakant dalies komunikacijos oficialiais raštais ir pereinant prie komunikacijos elektroniniu paštu.

Optimizuotuose procesuose atsiranda viena papildoma veikla, kuri šiuo metu nėra vykdoma ir dėl kurios optimizuotų procesų alternatyvoje atsiranda papildomi laiko ir finansiniai kaštai – konsultacijų vykdymas. Kita vertus, nors veikla ir sukuria papildomas laiko sąnaudas, konsultavimasis su įmonėmis leidžia tikslingiau

ir efektyviau rengti maršrutų projektus ir jų tvarkaraščius, taip tiksliau atliepiant gyventojų poreikius ir sumažinant keleivių vežimo sąnaudas (jeigu atsisakoma neefektyvių maršrutų).

Igyvendinus Regioninių agentūrų alternatyvą, 58 proc. atliekamų veiklų būtų trumpesnės ir reikalaujančios mažesnių finansinių resursų, tačiau papildomai būtų įvestos 5 naujos veiklos (žr. toliau esančią lentelę).

41 lentelė. Esamos situacijos ir Regioninių agentūrų alternatyvos palyginimas

Veiklos	Esami procesai		Alternatyvos „Regioninės agentūros“ procesai			
	Laikas	Kaina	Laikas	Pokytis	Kaina	Pokytis
I						
Plano rengimas	–	–	130 – 146	130 – 146	1 136,22 – 1 276,06	1 136,22 – 1 276,06
Finansavimo planavimas	–	–	30	30	262,20	262,20
II						
Poreikių išsiaiškinimas	–	–	77	77	672,99	672,99
Duomenų kaupimas ir apdorojimas	–	–	66	66	576,85	576,85
III						
Maršruto projekto parengimas	24	209,76	8	16	69,92	139,84
Konsultacijų vykdymas	–	–	–	–	–	–
Projekto derinimas	9	78,66	6	3	52,44	26,22
IV						
Pasirengimas pirkimui	202 – 226	1 765,5 – 1 975,26	187 – 211	15	1 634,4 – 1 844,17	131,1
Pirkimų skelbimas	5	43,70	5	0	43,70	0
Pasiūlymų rengimas	0	0	0	0	0	0
V						
Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas	23 – 42	201,02 – 367,08	23 – 42	0	201,02 – 367,09	0
Sutarties sudarymas	42	367,09	26	16	227,24	139,85
VI						
Leidimų išdavimas	3	26,22	1	2	8,74	17,48
Integracija į bendrą informacinį tinklą	–	–	42	42	367,09	367,09
VII						
Ataskaitos rengimas	0	0	0	0	0	0
Ataskaitos tikrinimas	30	262,2	8	22	69,92	192,28
Patikrinimo organizavimas	14 – 21	122,36 – 183,54	5,5 – 18	3 8,5	48,07 – 157,32	26,22 – 74,29
Ataskaitos rengimas	0	0	0	0	0	0
Ataskaitos tikrinimas	28 – 33	244,72 – 288,42	8	20 – 25	69,92	174,8 – 218,5
VIII						
Trūkumų taisymas	15	131,10	3	12	26,22	104,88
Patikrinimo organizavimas	19 – 22	166,06 – 192,28	–	19 – 22	–	166,06 – 192,28
Neteislingai atliktų mokėjimų taisymas	17 – 18	148,58 – 157,32	–	17 – 18	–	148,58 – 157,32

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Lyginant su šiuo metu vykdomomis veiklomis, Regioninių agentūrų alternatyvoje būtų atliekami du papildomi viešojo transporto organizavimo etapai – plano rengimas ir poreikių išsiaiškinimas. Kadangi regioninės agentūros būtų finansuojamos iš kelių skirtingų šaltinių (savivaldybių), alternatyvoje būtų papildomai atliekamas agentūros veiklos ir finansavimo planų rengimas, kuris nors ir sukurtų papildomas laiko ir finansines sąnaudas, tačiau padėtų tiksliai iš anksto suplanuoti agentūros veiklą ir numatyti visus viešojo transporto organizavimui reikalingus kaštus. Poreikių išsiaiškinimo etapas, nors taip pat kainuotų papildomas laiko sąnaudas, tačiau leistų tiksliau ir efektyviau organizuoti viešąjį transportą, jį paremiant

konkrečiais surinktais duomenimis ir gyventojų apklausomis. Pastarieji duomenys būtų gautami iš keleto skirtingų šaltinių, iš kurių vežėjų bilietų pardavimo sistemos integracija ir jutiklių sumontavimas transporto priemonėse kainuotų papildomas laiko sąnaudas, tačiau tai suteiktų galimybę automatiškai gauti tam tikrus duomenis apie vežėjų vykdomą veiklą bei palengvintų vežėjo kontrolę.

Regioninių agentūrų alternatyvoje nemažai laiko sąnaudų būtų sutaupoma pasitelkiant naują daugiavandinę informacinę sistemą. Informacinė sistema pagreitintų maršrutų projektų parengimą ir jo suderinimą, suteiktų funkciją efektyviau paskirstyti užduotis, numatyti terminus jų atlikimui, užtikrintų vidinę komunikaciją ir kontrolę. IS prisidėtų ir prie leidimų išdavimo paspartinimo, kadangi popierinius leidimus pakeistų elektroniniai leidimai išduodami per IS, bei prie ataskaitų tikrinimo, kadangi turint visus duomenis apie vežėjo veiklą, ataskaitos būtų sugeneruojamos ir įvertinamos pačios agentūros, taip gerokai sutrumpinant procesų grandinę.

Įgyvendinus Regioninių centrų alternatyvą, 71 proc. atliekamų veiklų būtų trumpesnės ir reikalaujančios mažesnių finansinių resursų, tačiau papildomai būtų įvestos 3 naujos veiklos (žr. toliau esančią lentelę).

42 lentelė. Esamos situacijos ir Regioninių centrų alternatyvos palyginimas

Veiklos	Esami procesai		Alternatyvos „Regioniniai centrai“ procesai			
	Laikas	Kaina	Laikas	Pokytis	Kaina	Pokytis
I						
Plano rengimas	–	–	130 – 146	130 – 146	1 136,22 – 1 276,06	1 136,22 – 1 276,06
Finansavimo planavimas	–	–	52	52	454,49	454,49
II						
Poreikių išsiaiškinimas	–	–	82	82	716,69	716,69
Duomenų kaupimas ir apdorojimas	–	–	–	–	–	–
III						
Maršruto projekto parengimas	24	209,76	8	16	69,92	139,84
Konsultacijų vykdymas	–	–	–	–	–	–
Projekto derinimas	9	78,66	4,5	4,5	39,33	39,33
IV						
Pasirengimas pirkimui	202 – 226	1 765,5 – 1 975,26	187 – 211	15	1 634,4 – 1 844,17	131,1
Pirkimų skelbimas	5	43,70	5	0	43,70	0
Pasiūlymų rengimas	0	0	0	0	0	0
V						
Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas	23 – 42	201,02 – 367,08	22 – 41	1	192,28 – 358,34	8,74
Sutarties sudarymas	42	367,09	26	16	227,24	139,85
VI						
Leidimų išdavimas	3	26,22	1	2	8,74	17,48
Integracija į bendrą informacinį tinklą	–	–	–	–	–	–
Ataskaitos rengimas	0	0	0	0	0	0
VII						
Ataskaitos tikrinimas	30	262,2	10	20	87,40	174,8
Patikrinimo organizavimas	14 – 21	122,36 – 183,54	5,5 – 18	3 – 8,5	48,07 – 157,32	48,07 – 157,32
Ataskaitos rengimas	0	0	0	0	0	0
VIII						
Ataskaitos tikrinimas	28 – 33	244,72 – 288,42	6,5 – 10	21,5 – 23	56,81 – 87,40	187,91 201,02
Trūkumų taisymas	15	131,10	7,5	7,5	65,55	65,55
Patikrinimo organizavimas	19 – 22	166,06 – 192,28	–	19 – 22	–	166,06 – 192,28

Veiklos	Esami procesai		Alternatyvos „Regioniniai centrai“ procesai			
	Laikas	Kaina	Laikas	Pokytis	Kaina	Pokytis
Neteisingai atliktų mokėjimų taisymas	17–18	148,58 – 157,32	–	17–18	–	148,58 – 157,32

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Regioninių centrų alternatyvoje taip pat atsiranda papildomi veiklos ir finansavimo plano rengimo bei poreikių išsiaiškinimo etapai. Centro veiklos ir finansavimo planų rengimas sukurtų papildomas laiko ir finansines sąnaudas, tačiau planai taip pat padėtų tikslingai iš anksto suplanuoti centro veiklą ir numatyti visus viešojo transporto organizavimui reikalingus kaštus. Poreikių išsiaiškinimo etapas, nors taip pat kainuotų papildomas laiko sąnaudas, tačiau leistų tikslingiau ir efektyviau organizuoti viešąjį transportą, jį paremiant konkrečiomis centro atliktomis gyventojų apklausomis.

Regioninio centro alternatyvoje, lyginant su esama situacija, veiklos būtų atliekamos su mažesnėmis laiko ir finansinėmis sąnaudomis. Maršrutų projektų rengimas ir derinimas būtų atliekamas sparčiau su IS „Vintra“ pagalba bei dėl pačio centro specifikos, kai centras koordinuotų VT organizavimą kelių savivaldybių teritorijose. Sutarties sudarymo veikla būtų atliekama sparčiau sutarties projektą pateikiant kartu su kitais viešojo pirkimo dokumentais. Leidimų išdavimo veiklos laiko sąnaudos taip pat būtų mažesnės, nes popierinius leidimus pakeistų elektroniniai leidimai išduodami per specifinę licencijų teikimo ir kontrolės informacinę sistemą. Ataskaitų tikrinimo veiklos taptų spartesnės teisės aktuose numatant, kad ataskaitos turi būti teikiamas numatytais koreguotiniais formatais ir turi būti keliamos į numatytą informacinę sistemą, kuri gebėtų ataskaitą įvertinti automatiškai. Kitos veiklos taip pat būtų atliekamos su mažesnėmis sąnaudomis jeigu Regioniniai centrai tarpusavio komunikacijai naudotų vieningą dokumentų valdymo ir komunikacijos sistemą, kurioje tam tikri veiksmai (pvz. dokumentų registravimas) būtų automatizuotas.

Toliau esančioje lentelėje yra lyginami optimizuotų esamų procesų ir parengtų dviejų alternatyvų procesų laiko ir finansinių sąnaudų pokyčiai lyginant su esamais procesais (žr. toliau esančią lentelę).

43 lentelė. Procesų palyginimas

Veiklos	Esami procesai		Alternatyvos „Regioninės agentūros“ procesai		Alternatyvos „Regioniniai centrai“ procesai	
	Laiko pokytis	Kainos pokytis	Laiko pokytis	Kainos pokytis	Laiko pokytis	Kainos pokytis
I Plano rengimas	–	–	130 – 146	1 136,22 – 1 276,06	130 – 146	1 136,22 – 1 276,06
II Finansavimo planavimas	–	–	30	262,20	52	454,49
III Poreikių išsiaiškinimas	–	–	77	672,99	82	716,69
IV Duomenų kaupimas ir apdorojimas	–	–	66	576,85	–	–
V Maršruto projekto parengimas	16	139,84	16	139,84	16	139,84
VI Konsultacijų vykdymas	9	78,66	–	–	–	–
Projekto derinimas	3	26,22	3	26,22	4,5	39,33
VII Pasirengimas pirkimui	15	131,1	15	131,1	15	131,1
VIII Pirkimų skelbimas	0	0	0	0	0	0
IX Pasiūlymų rengimas	0	0	0	0	0	0
X Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas	0	0	0	0	1	8,74
XI Sutarties sudarymas	16	139,85	16	139,85	16	139,85

Veiklos	Esami procesai		Alternatyvos „Regioninės agentūros“ procesai		Alternatyvos „Regioniniai centrai“ procesai	
	Laiko pokytis	Kainos pokytis	Laiko pokytis	Kainos pokytis	Laiko pokytis	Kainos pokytis
Leidimų išdavimas	0	0	2	17,48	2	17,48
Integracija į bendrą informacinį tinklą	–	–	42	367,09	–	–
Ataskaitos rengimas	0	0	0	0	0	0
VII Ataskaitos tikrinimas	8	69,92	22	192,28	20	174,8
Patikrinimo organizavimas	3	26,22	3 – 8,5	26,22 – 74,29	3 – 8,5	48,07 – 157,32
Ataskaitos rengimas	0	0	0	0	0	0
Ataskaitos tikrinimas	8 – 11	69,92 – 96,14	20 – 25	174,8 – 218,5	21,5 – 23	187,91 – 201,02
Trūkumų taisymas	2	17,48	12	104,88	7,5	65,55
VIII Patikrinimo organizavimas	6	52,44	19 – 22	166,06 – 192,28	19 – 22	166,06 – 192,28
Neteisingai atliktų mokėjimų taisymas	5 – 8	43,7 – 69,92	17 – 18	148,58 – 157,32	17 – 18	148,58 – 157,32
Iš viso:	73 – 79	638,03 – 690,47	200 – 201,5	1 745,04 – 1 760,15	121,5 – 126,5	1 022,61 – 1 040,09

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Įvertinus visas analizuojamas alternatyvas, didžiausia laiko ir finansų sutaupymai pastebimi optimizuojant esamus procesus, tačiau Regioninės agentūros arba Regioninio centro alternatyvos, nors ir pasižymi didesnėmis laiko sąnaudomis, papildomai užtikrina, kad viešojo transporto paslaugos būtų paremtos duomenimis ir gyventojų lūkesčiais, būtų organizuojamos efektyviai bei kokybiškai. Be to, kadangi agentūrų ir centrų alternatyvos sumažina bendrą VT organizatorių skaičių nuo 60 (savivaldybių) iki 10 agentūrų arba 6 centrų (rekomenduotina), tikėtina, kad alternatyvose bendros laiko ir finansinės sąnaudos skiriamos viešojo transporto organizavimui būtų mažesnės nei optimizavus esamus procesus.

Siekiant papildomai įvertinti siūlomų alternatyvų veiklas atrasti optimaliausią alternatyvą yra atliekamas alternatyvų įvertinimas balais. Atliekant vertinimą, veiklos, kurios sumažina laiką ir reikalingų finansų sumą, vertinamos 1; veiklos, dėl kurių laikas pailgėja ir reikalingų finansų suma išauga, vertinamos -1; veiklos, kurios neturi pokyčių, vertinamos 0.

44 lentelė. Procesų vertinimas

Veiklos	Esami procesai		Alternatyvos „Regioninės agentūros“ procesai		Alternatyvos „Regioniniai centrai“ procesai	
	Laiko pokytis	Kainos pokytis	Laiko pokytis	Kainos pokytis	Laiko pokytis	Kainos pokytis
I Plano rengimas			-1	-1	-1	-1
Finansavimo planavimas			-1	-1	-1	-1
II Poreikių išsiaiškinimas			-1	-1	-1	-1
Duomenų kaupimas ir apdorojimas			-1	-1		
III Maršruto projekto parengimas	1	1	1	1	1	1
Konsultacijų vykdymas	-1	-1				
Projekto derinimas	1	1	1	1	1	1
IV Pasirengimas pirkimui	1	1	1	1	1	1
Pirkimų skelbimas						

Veiklos	Esami procesai		Alternatyvos „Regioninės agentūros“ procesai		Alternatyvos „Regioniniai centrai“ procesai	
	Laiko pokytis	Kainos pokytis	Laiko pokytis	Kainos pokytis	Laiko pokytis	Kainos pokytis
Pasiūlymų rengimas						
V Pasiūlymų nagrinėjimas ir vertinimas					1	1
Sutarties sudarymas	1	1	1	1	1	1
VI Leidimų išdavimas			1	1	1	1
Integracija į bendrą informacinį tinklą			-1	-1		
Ataskaitos rengimas						
VII Ataskaitos tikrinimas	1	1	1	1	1	1
Patikrinimo organizavimas	1	1	1	1	1	1
Ataskaitos rengimas						
Ataskaitos tikrinimas	1	1	1	1	1	1
Trūkumų taisymas	1	1	1	1	1	1
VIII Patikrinimo organizavimas	1	1	1	1	1	1
Neteisingai atliktų mokėjimų taisymas	1	1	1	1	1	1
Iš viso:		18		12		18

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Balais įvertinus laiko ir finansinių sąnaudų pokyčius, vertinama, kad optimaliausios alternatyvos yra optimizuoti esami procesai bei Regioninių centrų alternatyva. Nepaisant vienodo surinktų balų skaičiaus, vertinama, kad optimizuoti esami procesai sukuria gerokai mažesnį bendrą poveikį nei Regioninių centrų alternatyva. Regioninių centrų alternatyva pasižymi tuo, kad centras apima keletą savivaldybių, todėl pasižymi didesne koordinuojama teritorija ir didesniais disponuojamais finansais, alternatyvoje centro veikla būtų nuosekliai planuojama, maršrutų projektų ir tvarkaraščių rengimas bei kitos veiklos būtų atliekamos išmanių informacinių sistemų pagalba. Alternatyvoje viešasis transportas būtų organizuojamas remiantis gyventojų apklausomis ir kitais duomenimis, todėl atlieptų gyventojų lūkesčius ir mažintų neefektyvių maršrutų vykdymą. Alternatyva taip pat gerokai sumažintų administracines sąnaudas, kadangi vietoje 60-ties viešąjį transportą organizuojančių savivaldybių, VT būtų organizuojamas 6 (rekomenduotina) Regioninių centrų.

Susijusių teisės aktų pokyčių palyginimas

Optimizuotų esamų procesų ir dviejų parengtų alternatyvų įgyvendinimas reikalautų skirtingų teisės aktų pokyčių dėl skirtingos savo specifikos ir veikimo principų. Optimizuoti esami procesai reikalautų mažiausiai teisės aktų pokyčių, kadangi viešojo transporto organizavimo funkcijos liktų savivaldybių administracijoms (arba savivaldybių įmonėms, kurioms šios funkcijos yra perleistos), nebūtų kuriamos naujos organizacijos. Pasirinkus optimizuotų esamų procesų alternatyvą keistųsi šie teisės aktai: Leidimų išdavimo taisyklės, Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašas, Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašas.

Regioninių agentūrų ir Regioninių centrų alternatyvos savo ruožtu reikalautų daugiausia teisės aktų pokyčių dėl funkcijų iš savivaldybių administracijų perkėlimo į atskiras, nepriklausomas viešojo transporto organizavimo institucijas. Pasirinkus šias alternatyvas turėtų būti keičiamas Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas, Leidimų išdavimo taisyklės, Negautų pajamų atlyginimo tvarkos aprašas, Nuostolių kompensavimo tvarkos aprašas. Taip pat, remiantis gerosiomis užsienio praktikomis, pasirinkus šias

alternatyvas siūloma viešąjį transportą reglamentuoti atskirame Viešojo transporto įstatyme, kuris reglamentuotų ne tik viešojo transporto organizavimo tvarką, bet ir Regioninių agentūrų arba Regioninių centrų funkcijas ir atsakomybes, santykius su kitomis atsakingomis institucijomis.

Organizacinių struktūrų palyginimas

Siūloma Optimizuotų esamų procesų alternatyva bei dvi naujos viešojo transporto organizavimo alternatyvos tarpusavyje skiriasi ne tik VT organizavimo tvarka, bet ir VT organizuojančiųjų institucijų struktūromis. Optimizuotų esamų procesų alternatyva organizacinės struktūros aspektu nesiskiria nuo šiuo metu egzistuojančios struktūros, kai vietinis viešasis transportas yra organizuojamas savivaldybių administracijų arba savivaldybių įmonių, kurioms yra pavestos VT organizavimo ir planavimo funkcijos.

Pasirinkus Regioninių agentūrų alternatyvą viešasis transportas būtų organizuojamas 10 (dabartinių apskričių ribose) arba 6 (pagal geografinį artumą didiesiems miestams) Regioninių viešojo transporto organizavimo agentūrų pagrindu. Agentūros VT organizuotų kelių savivaldybių arba regiono teritorijoje, derinant savivaldybių poreikius bei užtikrinant efektyvumą. Agentūros turėtų disponuoti tam tikra autonomija, laisvai planuoti ir organizuoti viešąjį transportą nepriklausomai nuo savivaldybių. Agentūros turėtų būti įkuriamos regionų centruose, centralizuojant regiono VT organizavimą.

Pasirinkus Regioninių centrų alternatyvą viešasis transportas būtų organizuojamas nenustatyto skaičiaus (nors rekomenduojami 6) Regioninių centrų, savarankiškai steigiamų savivaldybių iniciatyva, pagrindu. Regioniniai centrai būtų steigiami remiantis skatinamąja finansavimo sistema. Centrai, nors būtų paremti kelių savivaldybių bendradarbiavimo pagrindu, turėtų būti autonomiški, turėtų organizuoti ir planuoti viešąjį transportą nepriklausomai nuo savivaldybių. Centrų dydžiai, veikimo teritorijos ir administracijos vietos priklausytų nuo savivaldybių susitarimo, tačiau siūloma Centrus steigti didžiuosiuose miestuose, regionų centruose.

Išvados

Projekte buvo atliktas Lietuvos gyventojų mobilumo poreikių ir keliavimo ypatumų tyrimas, siekiantis įvertinti Lietuvos gyventojų viešojo transporto naudojimo įpročius ir pasitenkinimą šiomis paslaugomis. Tyrime iš viso dalyvavo 3186 respondentai. Vertinant respondentų atliekamų kelionių poreikį, o ypač kokiais būdais jie keliauja, nustatyta, kad populiariausia transporto rūšis yra nuosavas (šeimos) automobilis (2127 respondentai), o autobusais ir troleibusais keliauja mažesnis kiekis gyventojų - 1301. Analizuojant, keliavimo būdus, buvo analizuojamos ir paslaugos, kuriomis vartotojai dažniausiai naudojami ir kurias laiko svarbiausiomis.

Projekte buvo atlikta teisinio reglamentavimo analizė, kurios metu buvo identifikuoti, išanalizuoti bei įvertinti Europos Sąjungos, nacionaliniai bei savivaldos (Projekte analizuotų 3 Lietuvos savivaldybių) teisės aktai reglamentuojantys viešojo transporto organizavimą bei konkrečius viešojo transporto organizavimo procesus. Procesai, susiję su vietinio (miesto ir priemiesčio) reguliaraus susisiekimo maršrutų organizavimu, yra apibrėžti skirtinguose teisiniuose dokumentuose, o tai apsunkina tiek savivaldybių ir jų įgaliotų įstaigų, organizuojančių viešąjį transportą, specialistus, peržiūrinius ir keičiančius teisinius dokumentus.

Projekte buvo išanalizuoti esami Lietuvos viešojo transporto organizavimo procesai, buvo parengti šių procesų žemėlapiai. Buvo identifikuotos pagrindinės viešojo transporto organizavimo procesuose dalyvaujančios institucijos, buvo įvertintas kompetencijų tarp šių institucijų pasidalinimas. Nustatyta, kad viešojo transporto organizavimo tiesioginė nauda – pervežamas didesnis keleivių skaičius, vežėjai uždirba daugiau veiklos pajamų, sumokama didesnė mokesčių dalis, sukuriamos papildomos darbo vietos, didinama paslaugų kokybė ir vartotojų pasitenkinimas paslaugomis, didinamos keliavimo galimybės, užtikrinamas didesnis paslaugos prieinamumas įvairioms socialinėms grupėms bei kuriamos sąlygos socio-ekonominei gerovei augti. Pagrindinės rekomendacijos: keisti derinimo tarp kompetentingų institucijų tvarką, sukurti vieningą viešojo transporto organizavimo sistemą, panaikinti neelektroninių leidimų išdavimą, standartizuoti ataskaitų rengimo formą, ją pritaikant patogesniai nagrinėjimui ir analizei, atsakyti privalomo raštiško įmonių informavimo bei įdiegti automatizuotą finansinių ataskaitų tikrinimo sistemą.

Projekte buvo išnagrinėtos ir pasirinktos užsienio šalys (Estija, Austrija, Švedija), šių šalių viešojo transporto organizavimo teisinė aplinka, pagrindinės institucijos, šių institucijų tarpusavio sąveika. Buvo išnagrinėti šių šalių viešojo transporto organizavimo metodai, atskiri procesai. Buvo nustatyti kiekvienos šalies viešojo transporto finansavimo modeliai, nustatyti viešojo transporto organizavimo privalumai ir trūkumai. Atlikus Estijos, Austrijos ir Švedijos administracinio suskirstymo pagal viešąjį transportą egzistuojančias institucijas, matomos dvi tendencijos: 1) viešasis transportas efektyviausiai organizuojamas regioninių institucijų pagrindu; 2) yra atskiriami regioninio ir vietinio transporto poreikiai. Visose trijose analizuotose užsienio valstybėse skiriasi viešojo transporto organizavimo centralizacijos lygis ir skirtingus procesus atliekančios kompetentingos institucijos, tačiau visos yra orientuotos perleisti organizavimo funkcijas stambesniems veikėjams.

Atsižvelgiant į atliktą Lietuvos viešojo transporto organizavimo procesų analizę, gerąsias ir blogąsias praktikas, buvo paruoštas optimizuotų viešojo transporto procesų žemėlapis. Lygiagrečiai, papildomai remiantis teisės aktų ir užsienių šalių viešojo transporto organizavimo procesų analizėmis buvo paruoštos dvi viešojo transporto organizavimo alternatyvos. Pirmojoje alternatyvoje viešojo transporto organizavimas būtų paremtas Švedijos patirtimi ir būtų organizuojamas regioninių agentūrų pagrindu, o antrojoje alternatyvoje viešasis transportas būtų paremtas Estijos viešojo transporto organizavimo modeliu, kai viešasis transportas yra organizuojamas regioninių viešojo transporto centrų pagrindu.

Literatūra

1. 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų.
2. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaišias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones.
3. 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles.
4. 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių.
5. 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių.
6. 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/27/ES dėl energijos vartojimo efektyvumo.
7. 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų.
8. 2017 m. gegužės 2 d. Pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų, įstatymas Nr. XIII-328.
9. Abdulhafedh, A. 2017. Financing Public Transit in the US, Sweden, and the UK.
10. Austrijos Ekonomikos rūmų pateikiama informacija. Prieiga per internetą: <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/autobus/tarife.html>
11. Austrijos Federalinis variklinių transporto priemonių įstatymas. Prieiga per internetą: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=2000098>
12. Austrijos Federalinis vietinio ir regioninio viešojo transporto organizavimo įstatymas. Prieiga per internetą: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=2000097>
13. Austrijos Transporto, inovacijų ir technologijų ministerijos internetinės svetainė. Prieiga per internetą: <https://www.bmk.gv.at/en/topics/transportation/publicpassenger.html>
14. Buehler, R., J. Pucher. 2018. Verkehrsverbund: The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland.
15. Cats, O. et. Al. 2016. The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn.
16. Centrinės projektų valdymo agentūros investicijų projektų, kuriems siekiama gauti finansavimą iš Europos Sąjungos struktūrinės paramos ir/ ar valstybės biudžeto lėšų, rengimo metodika. Prieiga per internetą: <https://www.pplietuva.lt/lt/viesuju-investiciju-projektu-rengimas/rengimas-ir-vertinimas-1>
17. Estijos Ekonomikos reikalų ir susisiekimo ministerijos Reglamentas „Dėl viešojo transporto subsidijų ir viešojo transporto subsidijų grąžinimo“. Prieiga per internetą: <https://www.riigiteataja.ee/akt/82902>
18. Estijos viešojo transporto įstatymas.

19. Fabianski, C. 2018. Partnering for quality and performance: A standpoint for enhanced services.
20. Häädemeeste rajono savivaldybės tarybos memorandumas „Dėl dalyvavimo Pärnu apskrities viešojo transporto centro steigime“. Prieiga per internetą: https://haademeeste.kovtp.ee/documents/381466/4363119/Seletuskiri+nr+33_+P%C3%9CTK+a+sutamisel+osalemine.pdf/a496c0de-83a1-434f-b534-2b9ca7dcae9e
21. Hansson, L. 2012. Hybrid steering cultures in the governance of public transport: A successful way to meet demands?
22. Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“.
23. Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. gruodžio 7 d. nutarimu Nr. 1434 „Dėl Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklių patvirtinimo“.
24. L.E.K. Consulting. 2019. On-Demand Public Transport: Key Learnings from Global Pilots.
25. Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 „Dėl leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo“.
26. Mid-Atlantic Universities Transportation Center. 2015. Regional Coordination in Public Transportation Lessons from Germany, Austria and Switzerland.
27. Mitterer, K. et al. 2016. Stadtreionaler öffentlicher Verkehr: Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtreionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtreionen.
28. Nemokamo viešojo transporto problematika. Prieiga per internetą: <https://news.err.ee/684791/introduction-of-free-public-transport-in-counties-riddled-with-problems>
29. Nemokamo viešojo transporto reforma. Prieiga per internetą: https://www.huffpost.com/entry/estonia-free-public-transportation-tallinn-paris-germany_n_5b0e7519e4b0802d69cfecaf
30. Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. 3-457 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.
31. Pikner, T. et al. 2017. Free public transport (FFTP) in Tallinn.
32. Reikalavimai gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarusis keleivinio transporto eismas, patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. lapkričio 29 d. įsakymu Nr. 3-747 „Dėl Reikalavimų gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarusis keleivinio transporto eismas, patvirtinimo“.
33. Šiaurės Estijos viešojo transporto centras. 2020 m. vasario 6 d. viešojo konkurso dokumentai. Prieiga per internetą: <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/1644340/documents?group=B>

34. Švedijos Infrastruktūros ministerijos įstatymas „Dėl aplinkos apsaugos reikalavimų taikymo kelių transporto priemonių ir viešojo transporto paslaugų viešiesiems pirkimams“. Prieiga per internetą: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2011846-om-miljokrav-vid-upphandling-av_sfs-2011-846
35. Švedijos Vyriausybės agentūros „Transport Analysis“ vietinio ir regioninio viešojo transporto 2014–2019 metų ataskaitos.
36. Van de Velde, D. 2014. Market initiative regimes in public transport in Europe: Recent developments.
37. Vežėjų išlaidų (negautų pajamų), susijusių su transporto lengvatų taikymu, kompensavimo (atlyginimo) tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 478 „Dėl Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo įgyvendinimo“.
38. Von Rosing, M. et al. 2015. The Complete Business Process Handbook.

Priedai

1 priedas. Tyrimo klausimynas

1. Jūsų lytis:

- Vyras;
- Moteris.

2. Jūsų amžius (įrašykite).

3. Nurodykite, kokioje savivaldybėje šiuo metu gyvenate

- Akmenės r. savivaldybė
- Alytaus m. savivaldybė
- Alytaus r. savivaldybė
- Anykščių r. savivaldybė
- Birštono savivaldybė
- Biržų r. savivaldybė
- Druskininkų savivaldybė
- Elektrėnų savivaldybė
- Ignalinos r. savivaldybė
- Jonavos r. savivaldybė
- Joniškio r. savivaldybė
- Jurbarko r. savivaldybė
- Kaišiadorių r. savivaldybė
- Kalvarijos savivaldybė
- Kauno m. savivaldybė
- Kauno r. savivaldybė
- Kazlų Rūdos savivaldybė
- Kėdainių r. savivaldybė
- Kelmės r. savivaldybė
- Klaipėdos m. savivaldybė
- Klaipėdos r. savivaldybė
- Kretingos r. savivaldybė
- Kupiškio r. savivaldybė
- Lazdijų r. savivaldybė
- Marijampolės savivaldybė
- Mažeikių r. savivaldybė
- Molėtų r. savivaldybė
- Neringos savivaldybė
- Pagėgių savivaldybė
- Pakruojo r. savivaldybė
- Palangos m. savivaldybė
- Panevėžio m. savivaldybė
- Panevėžio r. savivaldybė
- Pasvalio r. savivaldybė
- Plungės r. savivaldybė
- Prienų r. savivaldybė
- Radviliškio r. savivaldybė
- Raseinių r. savivaldybė
- Rietavo savivaldybė
- Rokiškio r. savivaldybė
- Skuodo r. savivaldybė
- Šakių r. savivaldybė
- Šalčininkų r. savivaldybė
- Šiaulių m. savivaldybė
- Šiaulių r. savivaldybė
- Šilalės r. savivaldybė
- Šilutės r. savivaldybė
- Širvintų r. savivaldybė
- Švenčionių r. savivaldybė
- Tauragės r. savivaldybė
- Telšių r. savivaldybė
- Trakų r. savivaldybė
- Ukmergės r. savivaldybė
- Utenos r. savivaldybė
- Varėnos r. savivaldybė
- Vilkaviškio r. savivaldybė
- Vilniaus m. savivaldybė
- Vilniaus r. savivaldybė
- Visagino savivaldybė
- Zarasų r. savivaldybė

4. Nurodykite, kokiame mieste ar kitoje gyvenvietėje šiuo metu gyvenate

- Akmenės r. sav.:
 - i. Akmenė
 - ii. Naujoji Akmenė
 - iii. Papilė
 - iv. Venta
 - v. Kita (įrašykite)
- Alytaus r. sav.:
 - i. Miklusėnai
- Pasvalio r. sav.:
 - i. Joniškėlis
 - ii. Pasvalys
 - iii. Kita (įrašykite)
- Plungės r. sav.:
 - i. Varkaliai
 - ii. Plungė
 - iii. Kita (įrašykite)

- ii. Daugai
 - iii. Simnas
 - iv. Kita (įrašykite)
- Anykščių r. sav.:
 - i. Anykščiai
 - ii. Kita (įrašykite)
- Birštono sav.:
 - i. Birštonas
 - ii. Kita (įrašykite)
- Biržų r. sav.:
 - i. Biržai
 - ii. Biržai (Širvėnos sen.)
 - iii. Vabalninkas
 - iv. Kita (įrašykite)
- Druskininkų sav.:
 - i. Druskininkai
 - ii. Leipalingis
 - iii. Viečiūnai
 - iv. Kita (įrašykite)
- Elektrėnų sav.:
 - i. Elektrėnai
 - ii. Vievis
 - iii. Kita (įrašykite)
- Ignalinos r. sav.:
 - i. Didžiasalis
 - ii. Ignalina
 - iii. Kita (įrašykite)
- Jonavos r. sav.:
 - i. Jonava
 - ii. Rukla
 - iii. Kita (įrašykite)
- Joniškio r. sav.:
 - i. Joniškis
 - ii. Žagarė
 - iii. Kita (įrašykite)
- Jurbarko r. sav.:
 - i. Jurbarkas
 - ii. Kita (įrašykite)
- Kaišiadorių r. sav.:
 - i. Gudiena
 - ii. Kaišiadorys
 - iii. Rumšiškės
 - iv. Žiežmariai
 - v. Kita (įrašykite)
- Prienų r. sav.:
 - i. Jieznas
 - ii. Prienai
 - iii. Veiveriai
 - iv. Kita (įrašykite)
- Radviliškio r. sav.:
 - i. Baisogala
 - ii. Radviliškis
 - iii. Šeduva
 - iv. Kita (įrašykite)
- Raseinių r. sav.:
 - i. Ariogala
 - ii. Raseiniai
 - iii. Viduklė
 - iv. Kita (įrašykite)
- Rietavo sav.:
 - i. Rietavas
 - ii. Kita (įrašykite)
- Rokiškio r. sav.:
 - i. Juodupė
 - ii. Obeliai
 - iii. Kavoliškis
 - iv. Rokiškis
 - v. Kita (įrašykite)
- Skuodo r. sav.:
 - i. Mosėdis
 - ii. Skuodas
 - iii. Kita (įrašykite)
- Šakių r. sav.:
 - i. Gelgaudiškis
 - ii. Kudirkos Naumiestis
 - iii. Lukšiai
 - iv. Šakiai
 - v. Kita (įrašykite)
- Šalčininkų r. sav.:
 - i. Baltoji Vokė
 - ii. Eišiškės
 - iii. Jašiūnai
 - iv. Šalčininkai
 - v. Kita (įrašykite)
- Šiaulių r. sav.:
 - i. Ginkūnai
 - ii. Gruzdžiai
 - iii. Kairiai
 - iv. Kuršėnai
 - v. Kužiai

- Kalvarijos sav.:
 - i. Kalvarija
 - ii. Kita (įrašykite)
- Kauno r. sav.:
 - i. Akademija
 - ii. Mastaičiai
 - iii. Babtai
 - iv. Domeikava
 - v. Ežerėlis
 - vi. Teleičiai
 - vii. Garliava
 - viii. Karmėlava
 - ix. Karmėlava II
 - x. Ramučiai
 - xi. Kulautuva
 - xii. Lapės
 - xiii. Neveronys
 - xiv. Raudondvaris
 - xv. Ringaudai
 - xvi. Šlienava
 - xvii. Užliedžiai
 - xviii. Vilkija
 - xix. Kita (įrašykite)
- Kazlų Rūdos sav.:
 - i. Kazlų Rūda
 - ii. Kita (įrašykite)
- Kėdainių r. sav.:
 - i. Josvainiai
 - ii. Kėdainiai
 - iii. Pelėdnagiai
 - iv. Vilainiai
 - v. Kita (įrašykite)
- Kelmės r. sav.:
 - i. Kelmė
 - ii. Tytuvėnai
 - iii. Kita (įrašykite)
- Klaipėdos r. sav.:
 - i. Dovilai
 - ii. Gargždai
 - iii. Dercekliai
 - iv. Priekulė
 - v. Vėžaičiai
 - vi. Kita (įrašykite)
- Kretingos r. sav.:
 - i. Darbėnai
 - ii. Kretinga
 - iii. Kretingsodis
 - iv. Padvariai
- Meškuičiai
 - vi. Meškuičiai
 - vii. Aukštelkė
 - viii. Vijoliai
 - ix. Kita (įrašykite)
- Šilalės r. sav.:
 - i. Kvedarna
 - ii. Šilalė
 - iii. Kita (įrašykite)
- Šilutės r. sav.:
 - i. Rusnė
 - ii. Šilutė
 - iii. Traksėdžiai
 - iv. Švėkšna
 - v. Žemaičių Naumiestis
 - vi. Kita (įrašykite)
- Širvintų r. sav.:
 - i. Širvintos
 - ii. Kita (įrašykite)
- Švenčionių r. sav.:
 - i. Pabradė
 - ii. Švenčionėliai
 - iii. Švenčionys
 - iv. Kita (įrašykite)
- Tauragės r. sav.:
 - i. Skaudvilė
 - ii. Tauragė
 - iii. Taurai
 - iv. Kita (įrašykite)
- Telšių r. sav.:
 - i. Telšiai
 - ii. Tryškiai
 - iii. Varniai
 - iv. Kita (įrašykite)
- Trakų r. sav.:
 - i. Lentvaris
 - ii. Rūdiškės
 - iii. Senieji Trakai
 - iv. Trakai
 - v. Kita (įrašykite)
- Ukmergės r. sav.:
 - i. Ukmergė
 - ii. Kita (įrašykite)
- Utenos r. sav.:
 - i. Utena
 - ii. Kita (įrašykite)

- v. Vydmantai
- vi. Kūlupėnai
- vii. Salantai
- viii. Kita (įrašykite)
- Kupiškio r. sav.:
 - i. Kupiškis
 - ii. Subačius
 - iii. Kita (įrašykite)
- Lazdijų r. sav.:
 - i. Lazdijai
 - ii. Veisiejai
 - iii. Kita (įrašykite)
- Marijampolės sav.:
 - i. Marijampolė
 - ii. Mokolai
 - iii. Kita (įrašykite)
- Mažeikių r. sav.:
 - i. Mažeikiai
 - ii. Seda
 - iii. Tirkšliai
 - iv. Vieکشniai
 - v. Kita (įrašykite)
- Molėtų r. sav.:
 - i. Molėtai
 - ii. Kita (įrašykite)
- Neringos sav.:
 - i. Neringa
 - ii. Kita (įrašykite)
- Pagėgių sav.:
 - i. Pagėgiai
 - ii. Kita (įrašykite)
- Pakruojo r. sav.:
 - i. Linkuva
 - ii. Pakruojis
 - iii. Kita (įrašykite)
- Palangos m. sav.:
 - i. Palanga
 - ii. Kita (įrašykite)
- Panevėžio r. sav.:
 - i. Krekenava
 - ii. Piniava
 - iii. Ramygala
 - iv. Dembava
 - v. Velžys
 - vi. Kita (įrašykite)
- Varėnos r. sav.:
 - i. Matuizos
 - ii. Merkinė
 - iii. Senoji Varėna
 - iv. Varėna
 - v. Kita (įrašykite)
- Vilkaviškio r. sav.:
 - i. Kybartai
 - ii. Pilviškiai
 - iii. Vilkaviškis
 - iv. Virbalis
 - v. Kita (įrašykite)
- Vilniaus m. sav.:
 - i. Grigiškės
 - ii. Vilnius
 - iii. Kita (įrašykite)
- Vilniaus r. sav.:
 - i. Avižieniai
 - ii. Riešė
 - iii. Juodšiliai
 - iv. Valčiūnai
 - v. Kalveliai
 - vi. Maišiagala
 - vii. Galgiai
 - viii. Mickūnai
 - ix. Nemenčinė
 - x. Nemėžis
 - xi. Skaidiškės
 - xii. Pagiriai
 - xiii. Vaidotai
 - xiv. Didžioji Riešė
 - xv. Rudamina
 - xvi. Grigaičiai
 - xvii. Buivydishkės
 - xviii. Gineitishkės
 - xix. Zujūnai
 - xx. Kita (įrašykite)
- Visagino sav.:
 - i. Visaginas
 - ii. Kita (įrašykite)
- Zarasų r. sav.:
 - i. Zarasai
 - ii. Kita (įrašykite)

5. Ar paskutinę savaitę iki karantino paskelbimo dirbote bent vieną valandą ir už atliktą darbą gavote (gausite) atlyginimą, turėjote (turėsite) pelno, pajamų? (atsakykite TAIP ir tuo atveju, jeigu padedate šeimos nariams ūkyje ar šeimos versle, negaudami tiesioginio atlyginimo, bet šeima kartu naudojasi gautomis pajamomis)
- TAIP
 - NE, nes atlikau privalomą karo tarnybą
 - NE, dėl kitų priežasčių
6. Nors atsakėte, kad praėjusią savaitę nedirbote, galbūt turite darbą?
- TAIP, tačiau šiuo metu esu išėjęs (-usi) vaiko priežiūros atostogų arba nėštumo ir gimdymo atostogų
 - TAIP, tačiau laikinai nedirbau dėl kitų priežasčių (atostogų, laikino nedarbingumo, prastovos ir panašių priežasčių)
 - TAIP, tačiau praėjusią savaitę dar nebuvo pradėjęs dirbti naujajame darbe
 - NE
7. Kuriai grupei save priskirtumėte?
- Esate samdomas darbuotojas (dirbate pagal darbo sutartį, esate valstybės tarnautojas, pareigūnas, profesionalus karys, sportininkas, einate renkamas pareigas ir pan.)
 - Esate darbdavys (turite savo verslą arba ūkį, kuriame dirba ir samdomi darbuotojai)
 - Esate užimtas savarankiškai (dirbate pagal autorines sutartis, verslo liudijimą, individualios veiklos pažymą, ūkininkaujate, tačiau nesamdote darbuotojų)
 - Padedate šeimos nariams, giminaičiams ūkininko ūkyje ar versle
 - Esate nedirbantis mokinys arba studentas
 - Esate dirbantis mokinys arba studentas
 - Esate senatvės pensininkas
 - Nedirbate dėl negalios
 - Atliekate privalomą karo tarnybą
 - Nedirbate, nes auginate vaiką iki 2 metų, prižiūrite ligonį ar neįgalų asmenį
 - Esate namų šeimininkas (-ė)
 - Esate bedarbis
 - Kita grupė
8. Kokį esate įgiję aukščiausią išsilavinimą?
- Baigta doktorantūra, aspirantūra
 - Baigtos magistrantūros ar jai prilyginamos studijos
 - Baigtos bakalauro studijos universitete (akademijoje, institute, seminarijoje)
 - Baigta kolegija, aukštesnioji mokykla (iki 2006 m.), specialioji vidurinė mokykla arba technikumai (iki 1995 m.)
 - Vidurinį išsilavinimą ir profesinio mokymo įstaigoje įgytą profesiją
 - Vidurinį išsilavinimą
 - Pagrindinį išsilavinimą ir profesinio mokymo įstaigoje įgytą profesiją
 - Pagrindinį išsilavinimą
 - Profesiją (tačiau pagrindinio arba vidurinio išsilavinimo neturite)
 - Esate baigę pradinę mokyklą

- Nebaigėte pradinės mokyklos
9. Kokiame būste šiuo metu gyvenate?
- Name, bute, studijoje, "lofte", kitokiame nuosavame arba nuomojame būste
 - Viešbutyje, studentų bendrabutyje, jaunimo nakvynės namuose ar kitoje panašioje įstaigoje
 - Nakvynės, globos namuose, ligoninėje, vienuolyne, kolonijoje ir ar kitoje panašioje įstaigoje
10. Ar su Jumis kartu gyvena šeimos nariai, giminaičiai ar kiti asmenys, su kuriais dalinatės išlaidas, bendrai apsirūpinate maistu ir gyventi būtinomis priemonėmis?
- TAIP (Įrašykite kiek tokių asmenų, įskaitant Jus patį gyvena kartu? ...)
 - NE, gyvenu viena (-as)
11. Ar prižiūrite jaunesnius kaip 16 metų amžiaus vaikus?
- TAIP, prižiūriu pats (pati) arba pareigas dalinamės (Įrašykite skaičių: ...)
 - TAIP, tačiau vaiko (-ų) auginimu ir priežiūra daugiausiai rūpinasi kiti šeimos nariai ar namiškiai
 - NE
12. Gal galite patikslinti – kokio amžiaus yra Jūsų auginami ir prižiūrimi vaikai:
- Jaunesni kaip 2 metų. Įrašykite vaikų skaičių: ...
 - Nuo 2 metų iki 6 metų. Įrašykite vaikų skaičių: ...
 - 7 metų, bet dar nesimoko mokykloje. Įrašykite vaikų skaičių: ...
 - 7 metų ir jau mokosi mokykloje. Įrašykite vaikų skaičių: ...
 - Nuo 8 iki 15 metų, mokosi mokykloje. Įrašykite vaikų skaičių: ...
13. Ar iki karantino paskelbimo bent vienas Jūsų prižiūrimas vaikas lankė vaikų lopšeljį, darželį ar priešmokyklinę grupę?
- TAIP. Jeigu daugiau kaip 1, įrašykite vaikų skaičių: ...
 - NE
14. Ar iki karantino paskelbimo bent vienas Jūsų prižiūrimas vaikas lankė būrelį, studiją, meno, sporto, technikos mokyklą ar kitus popamokinius užsiėmimus (išskyrus pačioje mokykloje ar darželyje vykstančius užsiėmimus)?
- TAIP. Jeigu vaikų yra ne vienas, įrašykite vaikų skaičių: ...
 - NE
15. Ar iki karantino paskelbimo bent vienas Jūsų prižiūrimas vaikas lankė kitus reguliariai (bent kartą per mėnesį) vykstančius užsiėmimus ar procedūras (pavyzdžiui logopedo pamokėles, terapijos, gydymo procedūras)?
- TAIP. Jeigu vaikų yra ne vienas, įrašykite vaikų skaičių: ...
 - NE
16. Ar paskutinį kartą iki karantino paskelbimo bent vienam Jūsų prižiūrimam vaikui reikėjo vykti į kitais, aukščiau nenurodytais tikslais (pavyzdžiui susirgus reikėjo vykti į polikliniką (ambulatoriją), nuvykti į spektaklį, draugo (-ės) gimtadienį, kirpyklą ir pan.)?
- TAIP. Jeigu vaikų yra ne vienas, įrašykite vaikų skaičių: ...

- NE
17. Kada iki kol šalyje nebuvo įvestas karantinas Jums reikėjo vykti kartu su vaiku (-ais) į tą pačią įstaigą, nuvežti ar palydėti vaiką (-us)?
- Prieš savaitę iki karantino paskelbimo (mažiau kaip prieš 7 dienas)
 - Prieš mėnesį iki karantino paskelbimo
 - Daugiau kaip prieš mėnesį iki karantino paskelbimo
18. Kaip Jūsų prižiūrimas vaikas (-ai) keliavo ilgesnį kaip 15 minučių kelionės atstumą paskutinį kartą iki karantino paskelbimo?
- Jūs pavežėte vaiką (-us) automobiliu
 - Vaiką (-us) automobiliu pavežė vyras (žmona), partneris (-ė), sūnus (dukra) ar kitas kartu gyvenantis asmuo
 - Vaiką (-us) automobiliu pavežė pakeliui vykęs draugas, giminaitis, kaimynas
 - Kartu su vaiku (-ais) keliavote viešuoju transportu (autobusu, troleibusu, traukiniu, keltu)
 - Vaikas savarankiškai keliavo viešuoju transportu (autobusu, troleibusu, traukiniu, keltu)
 - Kartu su vaiku (-ais) ėjote, važiavote dviračiu, paspirtuku
 - Vaikas (-ai) nuėjo (nuvažiavo dviračiu, paspirtuku) be Jūsų pagalbos
 - Vaiką (-us) pavežė "geltonasis autobusiukas"
 - Vaiką (-us) pavežė privatus pavežėjas arba taksi
 - Vaikas (-ai) daugiau kaip mėnesį niekur nekeliavo
 - Netinka nei vienas variantas
19. Kaip vertinate Jūsų vaiko (-ų) gaunamų paslaugų visumą? (5 balė skalė, kur 5 - esu patenkintas visomis paslaugomis, o 1 - nesu patenkintas visomis paslaugomis)
20. Ar kartu su Jumis gyvena suaugusių asmenų, kurie be Jūsų priežiūros negalėtų savimi pasirūpinti (dėl sveikatos būklės, negalios, senatvės, kitų priežasčių)?
- TAIP - Įrašykite skaičių: ...
 - NE
21. Ar iki karantino paskelbimo bent vienas Jūsų prižiūrimas asmuo reguliariai lankė bendruomenės centrą, dienos centrą, neįgaliųjų užimtumo centrą ar panašią įstaigą?
- TAIP. Jeigu tokių žmonių yra ne vienas, įrašykite skaičių ...
 - NE
22. Ar bent vienas Jūsų prižiūrimas asmuo serga chroniška liga arba turi ilgalaikių sveikatos sutrikimų, dėl kurių reguliariai (bent kartą per mėnesį) reikia vykti į gydymo įstaigą?
- TAIP. Jeigu tokių žmonių yra ne vienas, įrašykite skaičių ...
 - NE
23. Ar paskutinį kartą iki karantino paskelbimo bent vienam Jūsų prižiūrimam suaugusiam asmeniui (-ims) reikėjo kur nors vykti kitais, aukščiau nenurodytais tikslais (pavyzdžiui į bažnyčią, banką, seniūniją, biblioteką ar kitą įstaigą, keliavote aplankyti artimųjų kapų)?
- TAIP
 - NE
24. Ar prižiūrimam asmeniui (-ims) yra teikiama pagalba į namus (atvyksta slaugytojas (-a), socialinis darbuotojas (-a) ar kitas specialistas)?

- TAIP
 - NE
25. Kada iki kol šalyje nebuvo įvestas karantinas Jums reikėjo vykti kartu su prižiūrimu asmeniu į tą pačią įstaigą, jį nuvežti ar palydėti?
- Prieš savaitę iki karantino paskelbimo (mažiau kaip prieš 7 dienas)
 - Prieš mėnesį iki karantino paskelbimo
 - Daugiau kaip prieš mėnesį iki karantino paskelbimo
26. Kaip Jūsų prižiūrimas asmuo (-ys) keliavo ilgesnį kaip 15 minučių kelionės atstumą paskutinį kartą iki karantino paskelbimo?
- Jūs pavežėte prižiūrimą asmenį (-is) automobiliu
 - Prižiūrimą asmenį (-is) automobiliu pavežė vyras (žmona), partneris (-ė), sūnus (dukra) ar kitas kartu gyvenantis asmuo
 - Prižiūrimą asmenį (-is) automobiliu pavežė pakeliui vykęs draugas, giminaitis, kaimynas
 - Kartu su prižiūrimu asmeniu (-is) keliavote viešuoju transportu (autobusu, troleibusu, traukiniu, keltu)
 - Prižiūrimas asmuo (-ys) savarankiškai keliavo viešuoju transportu (autobusu, troleibusu, traukiniu, keltu)
 - Kartu su prižiūrimu asmeniu (-is)ėjote, važiavote dviračiu, paspirtuku
 - Prižiūrimas asmuo (-ys) nuėjo (nuvažiavo dviračiu, paspirtuku) be Jūsų pagalbos
 - Prižiūrimą asmenį (-is) pavežė savivaldybės, neįgaliųjų centro ar kitos įstaigos autobusiukas, socialinis taksi
 - Prižiūrimą asmenį pavežė privatus pavežėjas arba taksi
 - Prižiūrimas asmuo (-ys) daugiau kaip mėnesį niekur nekeliavo
 - Netinka nei vienas variantas
27. Kaip vertinate Jūsų prižiūrimo asmens (-ų) gaunamų paslaugų visumą? (5 balė skalė, kur 5 - esu patenkintas visomis paslaugomis, o 1 - nesu patenkintas visomis paslaugomis)
28. Kada iki kol šalyje nebuvo įvestas karantinas Jūs pirkote maisto produktus ar kitas prekes parduotuvėje arba turguje?
- Prieš savaitę iki karantino paskelbimo (mažiau kaip prieš 7 dienas)
 - Prieš mėnesį iki karantino paskelbimo
 - Daugiau kaip prieš mėnesį iki karantino paskelbimo
29. Kada iki kol šalyje nebuvo įvestas karantinas buvote susitikę su draugais ar giminėmis, kurie negyvena kartu su Jumis?
- Prieš savaitę iki karantino paskelbimo (mažiau kaip prieš 7 dienas)
 - Prieš mėnesį iki karantino paskelbimo
 - Daugiau kaip prieš mėnesį iki karantino paskelbimo
30. Ar mokotės aukštojoje, profesinėje arba bendrojo ugdymo mokykloje?
- TAIP
 - NE
31. Kaip dažnai iki karantino paskelbimo dalyvaudavote paskaitose (pamokose), seminaruose, atsiskaitymuose ar konsultacijose su dėstytojais?

- Kiekvieną darbo dieną
- Bent kelis kartus per savaitę
- Kelis kartus per mėnesį
- Rečiau nei kas mėnesį
- Paskelbus karantiną atostogavote, bet paprastai – dalyvaudavote bent kartą per savaitę

32. Ar Jūs pats sergate chroniška liga arba turite ilgalaikių sveikatos sutrikimų, dėl kurių reguliariai (bent kartą per mėnesį) reikia vykti į gydymo įstaigą?

- TAIP
- NE

33. Kaip dažnai iki karantino paskelbimo lankydavotės gydymo įstaigoje?

- Bent kelis kartus per savaitę
- Bent kelis kartus per mėnesį
- Bent kartą per mėnesį
- Rečiau nei kas mėnesį

34. Kokiomis Jums reikalingomis valstybės, savivaldybių įstaigų, privačių įmonių ar specialistų paslaugomis naudojotės per paskutinį mėnesį iki karantino paskelbimo? (pažymėkite):

- Kreipėtės į komunalinių paslaugų įmonę ar daugiabučio administratorių dėl namo remonto, renovacijos, šiukšlių išvežimo ar panašių klausimų
- Mokėjote už komunalines paslaugas (už dujas, vandenį, elektrą ir kt.)
- Samdėte statybininką, apdailininką, stalių, santchniką ar kitą meistrą
- Kreipėtės į valstybės instituciją, savivaldybę, seniūniją dėl tam tikrų dokumentų, leidimų, mokesčių sumokėjimo, išmokų gavimo ar panašių klausimų
- Kvietėte policiją, ugniagesius-gelbėtojus, greitąją medicinos pagalbą ar kitą specialiąją tarnybą
- Kreipėtės į teismą ar dalyvavote byloje
- Susirgę lankėtės pas šeimos gydytoją, poliklinikoje, ambulatorijoje
- Gydėtės ligoninėje
- Lankėtės pas kitą sveikatos specialistą (odontologą, logopedą, kineziterapeutą, psichologą ir pan.), gydėtės sanatorijoje
- Lankėte kursus, studiją, būrelį
- Naudojotės automobilio, telefono, kito prietaiso remonto paslauga
- Lankėtės kavinėje, restorane
- Keliavote po Lietuvą ir buvote apsigyvenę viešbutyje, motelyje, hostelyje, kempinge ar panašioje įstaigoje
- Tvarkėte reikalus banke, kredito unijoje, draudimo bendrovėje, kitoje finansų įstaigoje
- Lankėtės bažnyčioje (mečeteje, sinagogoje, kinesėje ir kt.), dalyvavote religinėse apeigose
- Lankėtės kirpykloje, grožio salone, SPA centre
- Sportavote sporto salėje, baseine, kitoje sporto bazėje ar sporto klube
- Lankėtės koncerte, spektaklyje, parodoje, kitame kultūros renginyje
- Lankėtės bibliotekoje
- Lankėtės muziejuje, botanikos, zoologijos sode ar pan. objekte
- Lankėtės sporto renginyje (kaip žiūrovas), atrakcionų, pramogų parke, kitoje laisvalaikio pramogų vietoje

- Gavote konsultaciją arba pagalbą (socialines paslaugas) iš socialinio darbuotojo, nevyriausybinės organizacijos ("Carito", "Maisto banko" ir pan.)
 - Naudojotės perkraustymo, daiktų pervežimo paslauga, siuntėte arba gavote krovinį
 - Siuntėte arba atsiėmėte siuntinį, laišką, naudojotės kurjerio paslaugomis, paštomatu
 - Naudojotės teisininko, architekto, buhalterio, vertėjo, viešųjų ryšių specialisto, vadybos konsultanto ar kito savo srities specialisto konsultacijomis ar paslaugomis
 - Gydėte naminį gyvūną pas veterinarą
 - Naudojotės smulkiais buitinėmis paslaugomis (pvz. gaminotės raktus, fotografavotės, kopijavote dokumentus, pridavėte drabužius į valyklą ir pan.)
 - Jeigu naudojotės kita, nepaminėta, paslauga, kuri Jums atrodo svarbi, įrašykite:...
35. Kaip vertinate Jūsų asmeniškai gaunamų paslaugų visumą? (5 balė skalė, kur 5 - esu patenkintas visomis paslaugomis, o 1 - nesu patenkintas visomis paslaugomis)
36. Atsižvelgus į Jūsų, Jūsų vaiko (-ų) ar prižiūrimo asmens (-ų) gautas paslaugas iki karantino paskelbimo, įvertinkite, ar susidūrėte su šiomis problemomis?
- Neradote ar nesupratote apie paslaugą skelbiamos informacijos ir įstaigos darbuotojai nesugebėjo jos suteikti ar paaiškinti.
 - Patalpos buvo nešvarios, netvarkingos, nesuremontuotos
 - Darbuotojai elgėsi nemandagiai, neprofesionaliai, nekėlė pasitikėjimo
 - Sugaišote daug daugiau laiko, negu planavote
 - Paslaugos teikimo vietos negalėjote pasiekti savarankiškai (privažiuoti autobusu, pakilti į reikiamą aukštą ir pan.) ir įstaigos darbuotojai Jums nepadėjo
 - Turėjote nuvykti, pristatyti dokumentus į paslaugos teikimo vietą, nors apskritai tokia paslauga galėtų būti teikiama internetu
 - Kad sumokėtumėte už paslaugą turėjote skolintis pinigų arba atsisakyti kitų būtinų išlaidų
 - Susidūriau su kitomis problemomis
 - Problemų neturėjau
37. Atsakykite atsižvelgdami į Jūsų pastarųjų 12 mėnesių patirtį. Ar yra buvę atvejų, kai Jums, vaikui (-ams) ar Jūsų prižiūrimam asmeniui (-ims) buvo tikrai reikalinga tam tikra valstybės, savivaldybės, privačios įmonės ar specialisto teikiama paslauga, tačiau jos negavote?
- TAIP
 - NE
38. Kokios buvo pagrindinės priežastys, dėl kurių negavote paslaugos? (pažymėkite):
- Nesupratau kur kreiptis, kokius dokumentus pateikti
 - Neturėjau pakankamai pinigų sumokėti už paslaugą
 - Įstaiga dirba netinkamu laiku, negalėjau suderinti su darbo grafiku
 - Reikiama įstaiga buvo per toli
 - Nevairuoju, o paslaugos teikimo vietos pasiekti viešuoju transportu negalėjau
 - Neturėjau laiko dėl pareigų šeimoje (mažų vaikų, slaugomo šeimos nario ir pan.)
 - Dėl sveikatos problemų negalėjau patekti į reikiamą vietą, užlipti laiptas ir pan.
 - Patalpos buvo netvarkingos, nešvarios, atrodė nesaugiai
 - Darbuotojai buvo nemandagūs, nekėlė pasitikėjimo
 - Bijojau (odontologo, gydytojo, pareigūno, diagnozės, galimos baudos ar kitų dalykų)
 - Kitos priežastys

39. Ar turite automobilį?

- TAIP
- NE, tačiau turite motociklą arba motorolerį
- NE, tačiau automobilį turi vyras (žmona), partneris (-ė), sūnus (dukra) ar kitas kartu gyvenantis asmuo
- NE, nes negalite sau leisti įsigyti ar išlaikyti automobilio
- NE, nes automobilio Jums nereikia

40. Kokias būdais per paskutinį mėnesį iki karantino paskelbimo keliavote ilgesnius kaip 15 minučių kelionės atstumus?

- Pėsčiomis
- Dviračiu, paspirtuku
- Baidare, kanoja, valtimi
- Nuosavu (šeimos) automobiliu
- Motociklu ar motoroleriu
- Darbo (tarnybiniu) automobiliu
- Naudojotės automobilių nuomos ar dalinimosi paslauga
- Pavežė draugas, giminaitis, bendradarbis arba kaimynas
- Taksi, pavežėjo automobiliu
- Viešuoju transportu: autobusu, troleibusu
- Viešuoju transportu: traukiniu
- Viešuoju transportu: keltu
- "Geltonuoju autobusiuku"
- Kitu valstybės (savivaldybės) remiamu transportu (socialiniu taksi, dienos centro, bendruomenės autobusiuku ir pan.)
- Tarnybiniu, darbdavio užsakytu autobusu ar mikroautobusu
- Kitu būdu (įrašykite ...)

41. Kaip dažnai naudojotės pasirinktomis transporto rūšimis iki karantino paskelbimo?

- Kasdien ar beveik kasdien (bent 5 kartus per savaitę)
- Bent kartą per savaitę
- Bent kartą per mėnesį
- Bent kartą per metus
- Rečiau kaip kartą per metus arba niekada

42. Kai paskutinį kartą iki karantino paskelbimo Jūs dalyvavote paskaitose (pamokose), seminare, atsiskaityme, pasitarti su dėstytoju, kiek laiko apytiksliai truko Jūsų kelionė?

- Neteko niekur eiti, važiuoti - turėjau galimybę išklausti paskaitą (pamoką), susisiekti su dėstytoju (mokytoju) ar atsiskaityti internetu
- Iki 15 minučių į vieną pusę
- Iki pusvalandžio į vieną pusę
- Iki valandos į vieną pusę
- Daugiau kaip valandą į vieną pusę

43. Kai paskutinį kartą iki karantino paskelbimo apsipirkote, kiek laiko apytiksliai truko Jūsų kelionė?

- Neteko niekur eiti, važiuoti - prekes pristatė kurjeris
- Iki 15 minučių į vieną pusę

- Iki pusvalandžio į vieną pusę
 - Iki valandos į vieną pusę
 - Daugiau kaip valandą į vieną pusę
44. Kai paskutinį kartą iki karantino paskelbimo Jūs vedėte vaiką (-us) į darželį, mokyklą, būrelį, polikliniką ar kitą įstaigą, kiek laiko apytiksliai truko Jūsų kelionė?
- Iki 15 minučių į vieną pusę
 - Iki pusvalandžio į vieną pusę
 - Iki valandos į vieną pusę
 - Daugiau kaip valandą į vieną pusę
45. Kai paskutinį kartą iki karantino paskelbimo Jūs lydėjote prižiūrimą asmenį į polikliniką, ligoninę, socialinių paslaugų ar kitą įstaigą, kiek laiko apytiksliai truko Jūsų kelionė?
- Iki 15 minučių į vieną pusę
 - Iki pusvalandžio į vieną pusę
 - Iki valandos į vieną pusę
 - Daugiau kaip valandą į vieną pusę
46. Kai paskutinį kartą iki karantino paskelbimo Jūs susitikote, bendravote su kartu negyvenančiais artimaisiais, draugais, giminaičiais, kiek laiko apytiksliai truko Jūsų kelionė?
- Neteko niekur eiti, važiuoti - artimieji, draugai ar giminaičiai atvyko į svečius
 - Iki 15 minučių į vieną pusę
 - Iki pusvalandžio į vieną pusę
 - Iki valandos į vieną pusę
 - Daugiau kaip valandą į vieną pusę
47. Kai paskutinį kartą iki karantino paskelbimo Jūs asmeniškai naudojotės valstybės, savivaldybių įstaigų, privačių įmonių ar specialistų paslaugomis, kiek laiko apytiksliai truko Jūsų kelionė?
- Neteko niekur eiti, važiuoti - visus klausimus išsprendžiau internetu ar telefonu
 - Neteko niekur eiti, važiuoti - paslaugos teikėjo darbuotojai atvyko į namus
 - Iki 15 minučių į vieną pusę
 - Iki pusvalandžio į vieną pusę
 - Iki valandos į vieną pusę
 - Daugiau kaip valandą į vieną pusę
48. Kai paskutinį kartą iki karantino paskelbimo Jūs vykote į savo darbovietę, kiek laiko apytiksliai truko Jūsų kelionė?
- Neteko niekur eiti, važiuoti - dirbau iš namų
 - Iki 15 minučių į vieną pusę
 - Iki pusvalandžio į vieną pusę
 - Iki valandos į vieną pusę
 - Daugiau kaip valandą į vieną pusę
49. Ar per pastaruosius 12 mėnesių Jums teko keliauti Lietuvoje darbo reikalais - vykti į komandiruotes, susitikimus su klientais, apžiūrėti objektų ar pan.?
- TAIP
 - NE, per praėjusius metus darbo reikalais po Lietuvą nekeliauvau

50. Patikslinkite, kaip dažnai Jūs keliate darbo reikalais?
- 1-2 kartus per metus
 - 3-5 kartus per metus
 - 6-10 kartų per metus
 - daugiau kaip 10 kartų per metus
51. Dauguma Jūsų darbo kelionių būna:
- Tame pačiame mieste ar kaime, kuriame ir dirbate, arba artimiausiose apylinkėse (apytikriai pusvalandžio kelionės spinduliu)
 - Tame pačiame regione, kuriame dirbate (apytikriai valandos kelionės spinduliu)
 - Į kitus regionus (paprastai keliate ilgiau kaip valandą)
52. Ar per pastaruosius 12 mėnesių Jums teko keliauti Lietuvoje savo malonumui, turistiniais, pažintiniais, laisvalaikio praleidimo tikslais?
- TAIP
 - NE, per praėjusius metus turistiniais tikslais po Lietuvą neteko keliauti
53. Patikslinkite, kaip dažnai Jūs keliate Lietuvoje turistiniais tikslais?
- 1-2 kartus per metus
 - 3-5 kartus per metus
 - 6-10 kartų per metus
 - daugiau kaip 10 kartų per metus
54. Dauguma Jūsų turistinių kelionių Lietuvoje būna:
- Tame pačiame mieste ar kaime arba jo apylinkėse esančias lankytinas vietas
 - Viename regione esančias lankytinas vietas
 - Keletame regionų
55. Kiek vidutiniškai iki karantino paskelbimo užtrukdavote keliaudami Jums įprastą darbo dieną (sudėjus visas keliones)?
- Iki pusvalandžio
 - Iki valandos
 - Iki dviejų valandų
 - Daugiau kaip dvi valandas
56. Kiek vidutiniškai iki karantino paskelbimo užtrukdavote keliaudami Jums įprastą savaitgalio, atostogų, šventinę ar poilsio dieną (sudėjus visas keliones)?
- Iki pusvalandžio
 - Iki valandos
 - Iki dviejų valandų
 - Daugiau kaip dvi valandas
57. Nurodėte, kad naudojate viešuoju transportu. Kaip vertinate gaunamų paslaugų kokybę? (5 balė skalė, kur 5 - puikiai, o 1 - labai blogai)
58. Atsakykite atsižvelgdami į Jūsų pastarųjų 12 mėnesių patirtį. Ar susidūrėte su atvejais, kai ketinote keliauti viešuoju transportu, tačiau dėl tam tikrų priežasčių turėjote pakeisti savo planus arba nutraukti kelionę (kol šalyje nebuvo įvestas karantinas)?

- TAIP
- NE

59. Dėl kokių priežasčių atsisakėte kelionės viešuoju transportu?

- Kelionė buvo per brangi
- Kelionė būtų trukusi per ilgai
- Atstumas iki stoties, stotelės buvo per didelis
- Nebuvo reisų man patogiu metu
- Negalėjau persėsti, pratęsti kelionės
- Nesugebėjau rasti paskelbtų tvarkaraščių
- Turiu sveikatos problemų, negaliu, o transporto priemonė (arba stotis, stotelė) nebuvo pritaikyta mano poreikiams
- Transporto priemonė arba stotis, stotelė buvo nešvari, sena, atrodė nesaugiai
- Darbuotojai elgėsi nemandagiai, neprofesionaliai, nekėlė pasitikėjimo
- Transporto priemonė vėlavo, neatvyko arba sugedo kelionės metu
- Negalėjau kartu pasiimti dviračio, paspirtuko
- Negalėjau įlipti (keliauti) su vaiku vežimėlyje
- Negalėjau kartu pasiimti naminio gyvūno
- Dėl kitų priežasčių

60. Kokie viešojo transporto pagerinimai labiausiai paskatintų Jus naudotis viešuoju transportu?

- Mažesnė kaina
- Didesnis kelionės greitis
- Dažnesni reisai
- Ekologiškos transporto priemonės
- Patogumas, švara
- Mandagesnis aptarnavimas, darbuotojų elgesys
- Geresnis tvarkaraščio suderinimas su mano asmeniais poreikiais
- Arčiau namų (darbo) esanti stotelė ar stotis
- Galimybė lengviau, greičiau persėsti tarp maršrutų
- Vienas bilietas keliaujant keliuose miestuose (savivaldybėse)
- Patogesnis tvarkaraščių, kitos informacijos pateikimas
- Didesnis patikimumas - mažiau gedimų ir vėlavimų
- Pritaikymas turintiems judėjimo sunkumų (pvz. esantiems neįgaliojo vežimėlyje, keliaujantiems su vaiku vežimėlyje), regos, klausos, kitą negalią, sveikatos problemų
- Kiti patobulinimai (kavos aparatas, nemokamas internetas, galimybė gabenti dviratį ar naminį gyvūną)
- Kita (įrašykite ...)

61. Kokie viešojo transporto pagerinimai labiausiai paskatintų Jus dažniau naudotis viešuoju transportu?

- Mažesnė kaina
- Didesnis kelionės greitis
- Dažnesni reisai
- Ekologiškos transporto priemonės
- Patogumas, švara
- Mandagesnis aptarnavimas, darbuotojų elgesys

- Geresnis tvarkaraščio suderinimas su mano asmeniais poreikiais
- Arčiau namų (darbo) esanti stotelė ar stotis
- Galimybė lengviau, greičiau persėsti tarp maršrutų
- Vienas bilietas keliaujant keliuose miestuose (savivaldybėse)
- Patogesnis tvarkaraščių, kitos informacijos pateikimas
- Didesnis patikimumas - mažiau gedimų ir vėlavimų
- Pritaikymas turintiems judėjimo sunkumų (pvz. esantiems neįgaliojo vežimėlyje, keliaujantiems su vaiku vežimėlyje), regos, klausos, kitą negalią, sveikatos problemų
- Kiti patobulinimai (kavos aparatas, nemokamas internetas, galimybė gabenti dviratį ar naminį gyvūną)
- Kita (įrašykite ...)

62. Kokie viešojo transporto pagerinimai labiausiai paskatintų Jus rekomenduoti viešąjį transportą šeimos nariams, giminaičiams ir draugams?

- Mažesnė kaina
- Didesnis kelionės greitis
- Dažnesni reisai
- Ekologiškos transporto priemonės
- Patogumas, švara
- Mandagesnis aptarnavimas, darbuotojų elgesys
- Geresnis tvarkaraščio suderinimas su mano asmeniais poreikiais
- Arčiau namų (darbo) esanti stotelė ar stotis
- Galimybė lengviau, greičiau persėsti tarp maršrutų
- Vienas bilietas keliaujant keliuose miestuose (savivaldybėse)
- Patogesnis tvarkaraščių, kitos informacijos pateikimas
- Didesnis patikimumas - mažiau gedimų ir vėlavimų
- Pritaikymas turintiems judėjimo sunkumų (pvz. esantiems neįgaliojo vežimėlyje, keliaujantiems su vaiku vežimėlyje), regos, klausos, kitą negalią, sveikatos problemų
- Kiti patobulinimai (kavos aparatas, nemokamas internetas, galimybė gabenti dviratį ar naminį gyvūną)
- Kita (įrašykite ...)

63. Kurios iš šių valstybės, savivaldybių įstaigų, privačių įmonių ar specialistų paslaugų Jums atrodo būtinausias? (pasirinkite iki 5 variantų)

- Aplinkos tvarkymas ir priežiūra (gatvių remontas, apšvietimas, valymas, parkų, žaidimų aikštelių priežiūra)
- Komunalinės paslaugos (šildymas, vandens, elektros, dujų tiekimas, šiukšlių išvežimas)
- Statyba, remontas (statybininkų, apdailininkų, santechnikų ir pan. paslaugos)
- Valstybės valdžia ir vietos savivalda (įstatymų priėmimas ir priežiūra, mokesčiai, išmokos ir pan.)
- Gynyba, krašto apsauga
- Pagalba ieškant darbo, įdarbinimo paslaugos
- Visuomenės saugumo užtikrinimas (policija, ugniagesiai, greitoji medicinos pagalba)
- Teismai
- Šeimos gydytojų, kitų poliklinikose, ambulatorijose dirbančių specialistų konsultacijos
- Gydymas ligoninėse
- Odontologų, logopedų ir pan. medicinos specialistų paslaugos

- Sporto, meno, technikos mokyklos, būreliai, studijos, kursai
- Automobilių, buitinės technikos, telefonų ir pan. technikos ar įrangos taisymas
- Restoranai, kavinės
- Bankų, kredito unijų, draudimo biurų paslaugos
- Bažnyčia, religinės apeigos
- Kirpyklos, grožio salonai, SPA
- Sporto paslaugos (sporto salės, klubai, baseinai ir pan.)
- Teatro spektakliai, koncertai, šokio pasirodymai, dailės parodos ir kiti kultūros renginiai
- Bibliotekos
- Muziejų, istorinių objektų, botanikos, zoologijos sodų lankymas, ekskursijos
- Atrakcionai, pramogos, sporto renginiai ir panašūs laisvalaikio užsiėmimai
- Vaikų darželiai
- Bendrojo lavinimo mokyklos
- Profesinės ir aukštosios mokyklos
- Vaikų, senelių, neįgaliųjų globa, kitos socialinės paslaugos
- Krovinių, prekių vežimas, logistika
- Keleivių vežimas (taksi, pavežėjimas, viešasis transportas)
- Paštas
- Radijas, televizija, spauda
- Įvairios specialistų konsultacijos (teisininkai, architektai, buhalteriai ir pan.)
- Veterinarų paslaugos
- Įvairios buitinės paslaugos (raktų gamyba, fotografija, dokumentų kopijavimas, drabužių valymas ir pan.)
- Jeigu nepamirėta Jūsų nuomone būtina paslauga, įrašykite:...

64. Ar esant galimybei gauti geresnį išsilavinimą Jums ar Jūsų vaikams, labiau Jūsų (Jūsų artimųjų) poreikius atitinkančias paslaugas (sveikatos, kultūros ir kt.), svarstytumėte keliauti ilgesnį laiką ar didesnį atstumą?

- TAIP, jeigu tenkintų paslaugų kokybė
- NE, mano (mano vaikų, artimųjų) gaunamos paslaugos mane visiškai tenkina
- NE, nes ir taip keliauju per ilgai (ar per toli)
- NE, dėl kitų priežasčių
- Nežinau

65. Ar gavę geriau apmokamo (geresnio) darbo pasiūlymą, svarstytumėte keliauti ilgesnį laiką ar didesnį atstumą?

- TAIP, jeigu tenkintų papildomas uždarbis ar darbo sąlygos
- NE, nes turimas darbas mane visiškai tenkina
- NE, nes ir taip keliauju per ilgai (ar per toli)
- NE, dėl kitų priežasčių
- Nežinau

2 priedas. Sąnaudų modelis

PASIRINKITE TINKAMAS KATEGORIJAS

Maršruto tipas (miesto / priemiesčio)	<input type="text"/>
Maršrute vyraujantis teritorijos tipas (1H / 1M / 1L / 2H / 2M / 2L / 3M)	<input type="text"/>
Transporto priemonių tipas (mikro / midi / dviašis / triašis)	<input type="text"/>
Kuro rūšis (dyzelinas / dujos / elektra)	<input type="text"/>

UŽPILDYKITE TOLIAU ESANČIUS TUŠČIUS LANGELIUS

Vidutinis mėnesinis 1 vairuotojo DU (bruto)	<input type="text"/>	Eur
Planuojamas vairuotojų sk.	<input type="text"/>	
Vidutinė mėnesinė 1 vairuotojo rida	<input type="text"/>	km
Planuojamą ridą aptarnausiančių TP amžiaus vidurkis	<input type="text"/>	
Planuojama metinė rida	<input type="text"/>	km
Kuro rūšies kaina (dyzelinas – litras, dujos – litras, elektra – kWh) <i>Pastaba: kaina rašoma su kableliu</i>	<input type="text"/>	Eur

	MIESTAS	PRIEMIESTIS	
Transporto energetinės sąnaudos	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Vairuotojų atlyginimai	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Transporto priemonių nusidėvėjimas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Kitos materialinės sąnaudos (padangos, tepalai, atsarginės dalys ir kitos medžiagos)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Remontas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Autobusų draudimas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Autobusų nuoma	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Kitos sąnaudos	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Iš viso	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur

	MIESTAS	PRIEMIESTIS	
Kitų darbuotojų (administracija, techninis personalas) atlyginimai (su Sodra)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Ilgalaikio turto nusidėvėjimas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur
Bendrosios sąnaudos (mokesčiai, komunalinės išlaidos, kanceliarinės išlaidos, skelbimai, reklama, apsauga ir kt.)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Eur

Iš viso Eur

Sąnaudos iš viso Eur

Vieno kilometro sąnaudos Eur