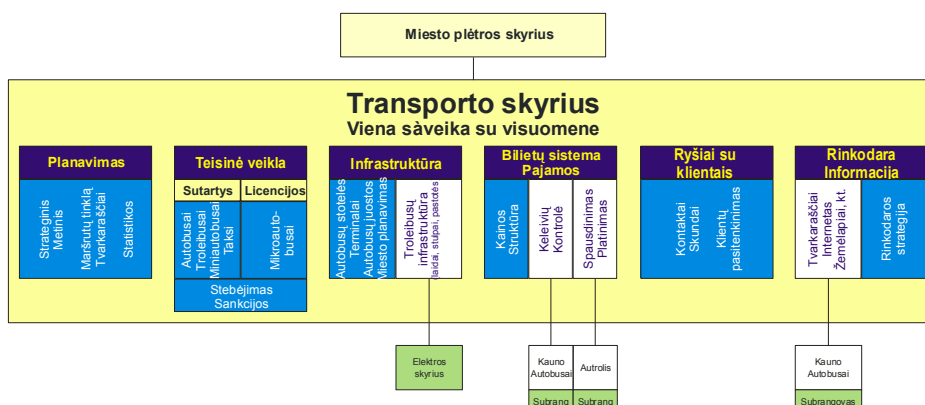


Kauno

Visuomeninio transporto projektas

Organizacinė ir teisinė bazė



Ataskaita 2005:79 – D3
2006 02 03 vers 1.1



Informacija apie dokumentą

Pavadinimas Kauno visuomeninio transporto organizacinė strategija

Projekto Nr. 5037

Ataskaitos Nr. Trivector 2005:79

Autoriai **Dr Eng** PG Andersson, Trivector Traffic
M Sc Lena Fredriksson, Trivector Traffic

Klientas Kauno miesto savivaldybė
Asmuo ryšiams: Karolis Dekeris

Dokumentų istorija

<i>Versija</i>	<i>Data</i>	<i>Keitimasis</i>	<i>Platinimas</i>
0.1	2005-12-09	Ataskaitos projektas	Kauno miestui
1.0	2005-12-23	Ataskaita po pataisymų	Kauno miestui
1.1	2006-02-03	Galutinė ataskaita po pataisymų	Kauno miestui

Įžanga

2005 m. birželį „Trivector“ gavo Kauno miesto užsakymą sudaryti visuomeninio transporto restruktūrizavimo planą. Pagrindinės užduotys – išanalizuoti toliau išvardytus klausimus ir teikti su jais susijusius patarimus:

- Visuomeninio transporto paslaugų koncepcija
- Visuomeninio transporto įmonių struktūra
- Visuomeninio transporto organizacinė ir teisinė bazė
- Vežti keleivius reguliariais maršrutais (mikro)autobusais konkursai
- Reikalingos investicijos ir troleibusų pagrindimas

Galutinis rezultatas bus veiksmų ir įgyvendinimo planas, sudarytas remiantis pirmiau išdėstytomis pagrindinėmis užduotimis.

Šioje ataskaitoje “Visuomeninio transporto organizacinė ir teisinė bazė” pristatomas trečios užduoties rezultatas.

Lund, Švedija, 2006 m. vasaris

Trivector Traffic AB

Turinys

Įžanga

1	Visuomeninio transporto organizavimas Kaune.....	1
1.1	Kauno miesto visuomeninio transporto strategija.....	1
1.2	Pagrindiniai principai.....	2
1.3	Kauno organizacijos vertinimas.....	2
1.4	Rekomenduojama organizacija Kaune	8
1 priedas:	Esamos situacijos analizė	11
A 1.1	Organizacija – struktūra, vaidmenys ir sutartys.....	11
A 1.2	Išorinė įtaka ir bendrosios sąlygos.....	15
A 1.3	Analizė	18
2 priedas:	Visuomeninio transporto organizacijos patirtis.....	21
A 2.1	Kitų Europos šalių ir miestų patirtis	21
A 2,2	Lietuvos patirtis	22

1 Visuomeninio transporto organizavimas Kaune

1.1 Kauno miesto visuomeninio transporto strategija

Visuomeninio transporto sistema turi būti patraukli, saugi ir nekenksminga aplinkai, ji turi būti lengva suprasti ir naudotis. Prireikus važiuoti Kaune, ji turėtų būti pirmasis pasirinkimas. Pagrindinis uždavinys – geriausiai tenkinti keleivių interesus.

2003 m. lapkričio 27 d. susitikime Kauno miesto taryba patvirtino visuomeninio transporto tinklo miste ateities strategiją. Pagrindiniai Kauno visuomeninio transporto principai apibendrinami ir pateikiami kaip 15 punktų. Jie yra ir šios studijos pagrindas.

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Kiek tik galima patenkinti miesto gyventojų transporto poreikius.2. Optimaliai panaudoti savivaldybės lėšas visuomeniniam transportui.3. Keleivių pagrindinių traukos centrų sujungimas.4. Greitas atvykimas į paskirties vietą.5. Minimalus transporto priemonių poveikis aplinkai.6. Operatyvus atsakas į rinkos pokyčius.7. Transporto priemonių punktualumo užtikrinimas – vežėjo darbo kontrolė.8. Optimalus transporto priemonių talpos išnaudojimas.9. Tikslios informacijos pateikimas keleiviams ir jos operatyvus atnaujinimas.10. Visuomeninio transporto, kaip saugiausios transporto rūšies, plėtra.11. Vidinio tranzito transporto srautų sumažinimas miesto centre ir senamiestyje.12. Visuomeninio transporto pirmenybė prieš kitas transporto priemones.13. Pirmenybė tokioms visuomeninio transporto priemonėms, kuriuos leidžia turėti vieningą bilietų sistemą ir keisti transporto priemones.14. Visuomeninio transporto, kaip ekologiškos ir saugios transporto rūšies, skatinimas.15. Visuomeninio transporto, kaip saugaus gyvenimo modelio, reklamavimas. |
|---|

Tačiau visuomeniniam transportui trūksta ilgalaikio, apčiuopiamo ir išmatuojamo tikslo. Tikslų pavyzdžiai:

- | | |
|----------|---|
| 1 lygis: | Šiandien išlaikyti visuomeniniu transportu važinėjančių keleivių skaičių. |
| 2 lygis: | Kasmet padidinti keleivių skaičių X% (3, 4, 5%) |
| 3 lygis: | Visuomeninio transporto rinkos dalis sudaro X% (20, 25, 30%) |
| 4 lygis: | Visos naujai organizuojamos kelionės Kaune turėtų būti visuomeniniu transportu. |

Kiekvienas tikslas reikalauja, kad būtų nustatytas tam tikras visuomeninio transporto standartas, o tam savo ruožtu reikia sprendimo dėl tam tikro biudžeto visuomeniniam transportui Kaune.

1.2 Pagrindiniai principai

Kad būtų sėkmingai plėtojama visuomeninio transporto sistema, labai svarbu, kokia organizacija yra už tai atsakinga. Europos šalių patirtis rodo, kad sėkminga sistema nėra pagrįsta nei grynai rinkos konkurencija, nei vienu “senamadišku” valdžios monopolium.

Remiantis naujausiomis žiniomis apie visuomeninio transporto sektorių, **integruota** transporto sistema yra svarbiausia kliento požiūriu. Labai augantys eismo srautai verčia keistis reikalavimams, susijusiems su bilietų ir paslaugų integravimu mieste. Daugelyje Europos šalių integracija jau peržengia vien miesto transporto ribas ir jau apima regioną.

Kad būtų įvykdytas šis uždavinys, Europos šalys sėkmingai suformavo institucijas, kurioms tenka visa atsakomybė, o tai reiškia, kad jos peržengia ribas tarp operatorių ir tarp vietos politiškai atsakingų administracinių vienetų. Europoje atlikti tyrimai parodė, kad geriausia praktika – tai steigti vieną organizacinį subjektą, kuriam tektų atsakomybė už visą visuomeninį transportą miesto rajone. Sistema taip pat užtikrina, kad, nors toje pačioje vietoje veikia keli operatoriai (net jei operatoriai keičiasi), visuomeninio transporto planavimo institucijos yra atsakingos už visiškai integruotuos ir koordinuotuos paslaugos suteikimą keleiviui (žr. 2 priedą).

1.3 Kauno organizacijos vertinimas

Organizacijos misija – sukurti geriausias įmanomas sąlygas aukštos kokybės visuomeninio transporto sistemai suformuoti ir kontroliuoti.

Kaip minėta pagrindiniuose principuose, siekiant sėkmės svarbu sukurti stiprų vieną subjektą, kuris veiktų, kaip pagrindinis viso visuomeninio transporto organas. Šis subjektas galėtų sudaryti išorines sutartis ir skelbti konkursus daliai savo užduočių, bet svarbu, kad galutinė atsakomybė ir sprendimų priėmimas būtų šiame subjekte.

Kad būtų sukurta integruota sistema, rekomenduojame, kas subjektas būtų atsakingas už šias užduotis, paskirstytas pagal atskiras kategorijas. Bendras tikslas – sukurti vieną su visuomene (klientais, žiniasklaida, politikais, kt.) siejančią organizaciją:

Kategorija	Užduotis
Planavimas	• Ilgalaikis strateginis planavimas • Metinio Referencinio paslaugų plano (RPP) parengimas • Nuolatinis maršrutų tinklo planavimas • Nuolatinis tvarkaraščių planavimas • Statistikos valdymas • Bendradarbiavimas su Kauno rajonu
Teisinė veikla	• Visuomeninio transporto finansavimas (veiklos ir infrastruktūros) • Pajamų surinkimas • Sutarčių su operatoriais sudarymas • Licencijų išdavimas mikroautobusams • Operatorių priežiūra, kartu su visuomeninių paslaugų sutartimis (pvz., paslaugų kokybės rodikliai) • Nuobaudos ir sankcijos ir pagal sutartis, ir pagal licencijas dirbantiems operatoriams
Infrastruktūra	• Integravimas su miesto plėtros planavimu • VT pirmumo priemonių formavimas (autobusų juostos, pirmenybė prie šviesoforais valdomų sankryžų, kt.) • Autobusų stotelių ir terminalų plėtra • Autobusų stotelių ir terminalų priežiūra • Troleibusų infrastruktūros plėtra • Troleibusų infrastruktūros priežiūra
Bilietai sistema/pajamos	• Bilietai gamyba • Bilietai platinimas • Integruotos bilietai struktūros kūrimas • Bendros bilietai sistemos kūrimas • Keleivių kontrolė
Ryšiai su klientais	• Klientų pasitenkinimo stebėjimas (pvz., kokybės matavimo metodas) • Kontaktai su klientais • Skundų (mėnesio) tyrimas
Rinkodara/informacija	• Ilgalaikės rinkodaros strategijos • Nuolatinis marketingas (pvz., reklaminės kampanijos) • Maršrutų žemėlapių ir tvarkaraščių gamyba • Maršrutų žemėlapių ir tvarkaraščių platinimas • Naujausių tvarkaraščių ir maršrutų žemėlapių autobusų stotelėse parūpinimas • Naujausių tvarkaraščių ir maršrutų žemėlapių internete parūpinimas • Spaudos pranešimų ir skelbimų apie pasikeitimus rengimas

Kaune mums buvo paskirta išanalizuoti du skirtingus organizacinės struktūros tipus:

1 alternatyva: Transporto skyriaus stiprinimas (šiandienos organizacija)

2 alternatyva: “valstybinės įstaigos” kūrimas

Šioje lentelėje parodyta struktūra, atsakomybė, užduočių aprašymas, reikalavimai darbuotojams, kt. abiejų alternatyvų atveju.

Komentarai 1 alternatyva: Transporto skyriaus užduotys

Kategorija: planavimas

- Transporto skyriaus planavimo darbuotojai glaudžiai bendradarbiauja su miesto planavimo departamentu.
- transporto skyrius turi nuolat palaikyti formalų dialogą su rajonu (per reguliarius susirinkimus)

Kategorija: teisinė veikla

- pajamų surinkimą turi tvarkyti operatoriai. Suma išskaičiuojama iš mokesčio už paslaugą.
- kontroliuojantis personalas Transporto skyriuje stebi paslaugų kokybės rodiklius, nurodytus miesto ir operatorių paslaugų sutartyje.

Kategorija: infrastruktūra

- Infrastruktūros skyriaus planavimo darbuotojai glaudžiai bendradarbiauja su miesto planavimo departamentu.
- Autobusų stotelių ir terminalų priežiūrą stebi Transporto skyriaus infrastruktūros darbuotojai, tačiau ją atlieka Komunalinio ūkio skyrius.
- Troleibusų infrastruktūros priežiūrą stebi Transporto skyriaus infrastruktūros darbuotojai, tačiau ją atlieka Energetikos skyrius.

Kategorija: bilietų sistema/pajamos

- Asmuo, atsakingas už statistiką Transporto skyriuje, yra taip pat atsakingas už bilietų gamybos ir platinimo (dėl kurių galima sudaryti išorines sutartis) priežiūrą
- Transporto skyriaus vyriausias sutarčių kontrolės darbuotojas taip pat atsakingas už keleivių kontrolės priežiūrą (dėl kurios galima sudaryti išorines sutartis)

Kategorija: ryšiai su klientais

- Transporto skyriaus darbuotojai, priskiriami šiai kategorijai, priima skundus, kaupia juos ir perduoda tinkamam asmeniui skyriuje arba operatoriams. Be to, jie prižiūri, kaip stebimas klientų pasitenkinimas (Kokybės matavimo metodas)
- Ryšių su klientais skyriuje yra vienas telefonas, skirtas klausimams ar skundams, kuri aptarnauja to skyriaus darbuotojai. Ateityje jis turėtų būti transformuotas į integruotą paslaugų klientams centrą, kur būtų pateikiama informacija apie tvarkaraščius, priimami skundai, kt.

kategorija: rinkodara/informacija

- Rinkodaros darbuotojai transporto skyriuje prižiūri maršrutų žemėlapių gamybą ir platinimą bei šios medžiagos pateikimą parduotuvėms ir į Internetą (tam galima sudaryti išorines sutartis).
- Transporto skyriaus rinkodaros darbuotojai gali bendradarbiauti si miesto viešųjų ryšių skyriumi.

[illegible]

Komentaras 2 alternatyva: “valstybinės įstaigos”(VĮ) užduotys

Kategorija: planavimas

- Transporto skyriuje turi būti planavimo koordinatorius, prižiūrintis, ar VĮ veikia pagal miesto tvarkomas sutartis ir licencijas.
- VĮ planavimo darbuotojai turi rasti struktūrą, leidžiančią glaudžiai bendradarbiauti su miesto planavimo departamentu.
- VĮ turi nuolat bendradarbiauti su transporto skyriumi, kad palaikytų formalų dialogą su rajonu (per reguliarius susirinkimus)

Kategorija: teisinė veikla

- (Miesto) transporto skyriaus vadovas parengia ir pateikia visuomeninio transporto biudžetą.
- pajamų surinkimą gali tvarkyti VĮ. Koordinatorius iš VĮ turi tvarkytis su finansiniais išpareigojimais miestui.
- VĮ negali valdyti pagal sutartis ir licencijas dirbančių operatorių, tai turi valdyti miestas.
- VĮ negali kontroliuoti ir bausti privačius operatorius, tai turi daryti miesto darbuotojai. VĮ darbuotojai taip pat stebi paslaugų kokybės rodiklius, nurodytus miesto ir operatorių paslaugų sutartyje.

Kategorija: infrastruktūra

- VĮ infrastruktūros darbuotojai kartu su transporto skyriaus planavimo koordinatoriumi randa struktūrą, leidžiančią glaudžiai bendradarbiauti su miesto planavimo departamentu.
- Autobusų stotelių ir terminalų priežiūrą stebi VĮ infrastruktūros darbuotojai, tačiau ją atlieka Komunalinio ūkio skyrius.
- Troleibusų infrastruktūros priežiūrą stebi VĮ infrastruktūros darbuotojai, tačiau ją atlieka Energetikos skyrius.

Kategorija: bilietų sistema/pajamos

- Asmuo, atsakingas už statistiką VĮ, yra taip pat atsakingas už bilietų gamybos ir platinimo (dėl kurių galima sudaryti išorines sutartis) priežiūrą
- Vyriausias satarčių kontrolės darbuotojas (įdarbintas miesto) taip pat atsakingas už keleivių kontrolės priežiūrą (dėl kurios galima sudaryti išorines sutartis)

Kategorija: ryšiai su klientais

- VĮ darbuotojai, priskiriami šiai kategorijai, priima skundus, kaupia juos ir perduoda tinkamam asmeniui VĮ arba skyriuje arba operatoriams. Be to, jie prižiūri, kaip stebimas klientų pasitenkinimas (Kokybės matavimo metodas)
- Ryšių su klientais skyriuje yra vienas telefonas, skirtas klausimams ar skundams, kuri aptarnauja to skyriaus darbuotojai. Ateityje jis turėtų būti transformuotas į integruotą paslaugų klientams centrą, kur būtų pateikiama informacija apie tvarkaraščius, priimami skundai, kt.

kategorija: rinkodara/informacija

- VĮ gali parengti rinkodaros strategiją, bet ji turi būti suderinta su miestu ir bendru planavimu.
- VĮ rinkodaros darbuotojai prižiūri maršrutų žemėlapių gamybą ir platinimą bei šios medžiagos pateikimą parduotuvėms ir į Internetą (tam galima sudaryti išorines sutartis).
- VĮ darbuotojai gali bendradarbiauti si miesto viešųjų ryšių skyriumi.

Jei valstybinė įmonė (miestui priklausanti bendrovė) galėtų geriau už dabartinę organizaciją susidoroti su silpnomis vietomis ir grėsmėmis ir tuo pačiu turėti tiek pat stipriųjų vietų ir galimybių, ji būtų labiausiai tinkamas organizacijos tipas. Analizuojant ir lyginant abiejų alternatyvų atsakomybę, užduotis ir reikalavimus darbuotojams, taip pat atsižvelgiant į SWOT (stipriosios, silpnosios vietos, galimybės, grėsmės; žr. 1 priedą) analizę akivaizdu, kad taip nėra:

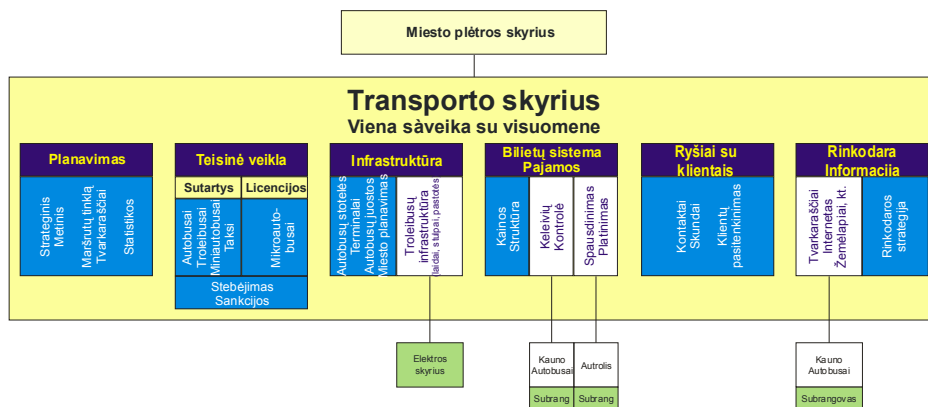
- valstybinė įmonė negalėtų išduoti licencijų privatiems mikroautobusams ir tvarkyti veiklos sutarčių, nes pagal įstatymą tai turėtų daryti miestas. Dėl to sunkiai tikėtina, kad bus galima visiškai kontroliuoti integruotą visuomeninio transporto tinklą.
- Yra pavojus, kad pabrėžiamo integruoto planavimo derinimas tarp visuomeninio transporto ir miesto planavimo sumažėtų, jei būtų įkurta atskira valstybinė įmonė.
- Atsiradus valstybinei įmonei ryšiai su rajonu gali tapti sudėtingesni.
- Valstybinė įmonė galėtų rinkti pajamas, bet šiandienos sistema (operatoriai nurodo skirtumą tarp veiklos pagal sutartis sąnaudų ir pajamų) galėtų būti naudojama ir ateityje.
- Transporto skyrius vis tiek turėtų egzistuoti įsteigus valstybinę įmonę, pvz., egzistuočių dvi paralelinės organizacijos, tik reikėtų labai aiškiai atskirti užduotis ir iš viso įdarbinti daugiau darbuotojų.

1.4 Rekomenduojama organizacija Kaune

Remdamiesi 1.3 skyriuje pateiktu vertinimu, mes rekomenduojame išlaikyti šiandienos organizaciją ir sustiprinti ją. Tai tinkamiausias būdas Kaune sukurti geriausias galimas sąlygas plėtoti ir prižiūrėti integruotą aukštos kokybės visuomeninio transporto sistemą.

Tačiau yra klausimų, kuriuos reikia spręsti šiandienos organizacijoje. Kad būtų galima valdyti visas užduotis, skyriuje reikia struktūrinių pokyčių, pvz., padidinti išteklius, ir aiškaus užduočių atskyrimo tarp miesto darbuotojų, taip pat tarp miesto ir operatorių.

Šioje lentelėje parodyta siūloma organizacijos struktūra. Transporto skyrius yra atsakingas už tamsiai mėlynuose langeliuose nurodytas užduotis. Kai kurioms užduotims (baltuose langeliuose) dėl taisyklių ar išteklių nebuvimo gali būti sudaromos išorinės sutartys. Klausimai žydruose langeliuose turėtų būti tvarkomi transporto skyriaus darbuotojų, nes jos svarbios ir strateginės visuomeniniam transportui.



Paveikslėlis 1.1 Organizacinė struktūra Kaune (pagrindinės užduotys ir atsakomybės)

Santrauka

Organizacija

Bendra atsakomybė transporto skyriuje.

Transporto skyriaus užduotys pateiktos lentelėje 3 psl.

Užduočių pasidalijimas tarp transporto skyriaus ir operatorių pateiktas 1.1. paveikslėlyje (9 psl.)

Teisiniai klausimai

Jokių pasikeitimų savivaldybės lygiu.

Laikantis Lietuvos įstatymų, dėl paslaugų turi būti skelbiamas konkursas.

Darbuotojai

Darbuotojų sukomplektavimo reikalavimai pateikti lentelėje, pateiktoje po 4 psl.

Užduočių pasidalijimas tarp darbuotojų pateiktas lentelėje, pateiktoje po 4 psl.

Reikia skirti išteklių pasamdyti pakankamos kompetencijos darbuotojus arba apmokyti esamus darbuotojus tvarkyti su užduotimis.

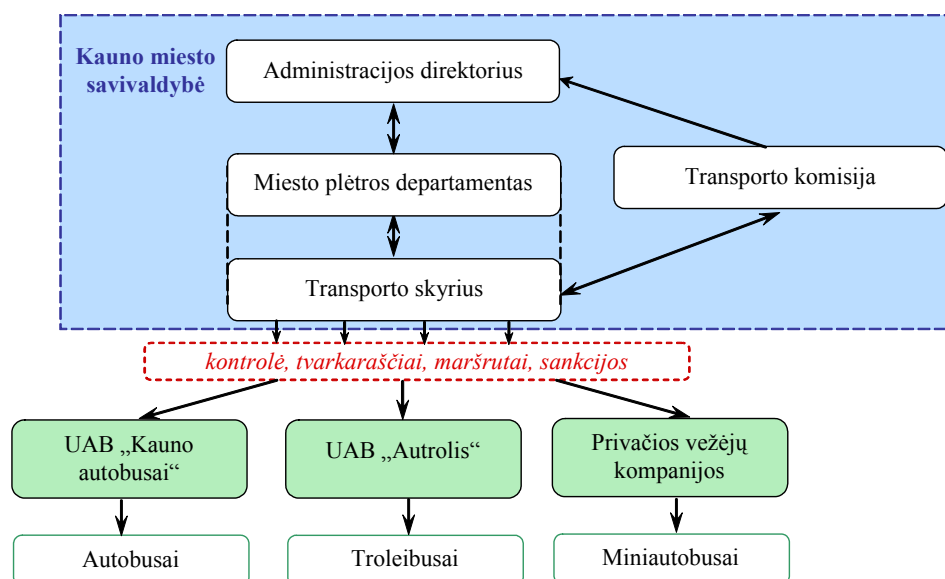
1 priedas: Esamos situacijos analizė

A 1.1 Organizacija – struktūra, vaidmenys ir sutartys

Struktūra

Šioje lentelėje iliustruojama bendra Kauno miesto (savivaldybės) struktūra, tačiau pirmiausia susitelkiama į visuomeninio transporto organizaciją.

Administracinis miesto vadovas yra administracijos direktorius. Administraciją sudaro penki departamentai, kurių vienas yra miesto planavimo departamentas. Šiame departamente iš viso dirba 106 žmonės. Transporto skyrius, atsakingas už visuomeninį transportą, yra miesto planavimo departamento dalis. Faktinę visuomeninio transporto veiklą valdo trys bendrovės: „Kauno autobusai“ (autobusai), „Autrolis“ (troleibusai) ir privatūs vežėjai (mikroautobusai).



Kauno miesto (savivaldybės) visuomeninio transporto organizacijos struktūra

Pagrindiniai ir strateginiai sprendimai dėl visuomeninio transporto pasikeitimų priimami Miesto taryboje balsuojant (pvz., bilietų kainų pasikeitimai, finansavimo modelis, operatorių vaidmenys, keleiviai, t.t.). Taip pat yra Visuomeninio transporto komisija, kur priimami visi mažesni sprendimai dėl visuomeninio transporto (maršrutų pakeitimas, naujų maršrutų autobusams ar mikroautobusams nustatymas, leidimų skaičius tam tikruose koridoriuose, tvarkaraščio patvirtinimas, kt.). Šią

Komisiją sudaro šeši nariai (įprastas skaičius yra 10) iš Miesto tarybos ir pareigūnų iš savivaldybės administracijos. Sprendimai priimami balsuojant. Komisija susitinka mažiausiai kartą per metus. Transporto skyrius rengia klausimus ir būtinas analizes bei dokumentus komisijos susitikimams.

Atrodo, kad Kaune politikai labai dalyvauja sprendžiant visuomeninio transporto klausimus. Gyventojų spaudimas politikams yra didžiulis, o pasekmės – transporto skyrius turi reaguoti į gyventojų reikalavimus, pvz., atidarydami naujus maršrutus arba padidindami dažnį.

Vaidmuo ir atsakomybė

Už transporto klausimus atsakingas transporto skyrius. Pagrindiniai transporto skyriaus uždaviniai:

- planuoti ir suteikti visuomeninį transportą Kauno mieste
- išduoti transporto priemonių leidimus ir maršrutų ar veiklos licencijas visuomeninio transporto operatoriams („Autobusai“, privatūs mikroautobusai ir taksi)
- parengti dokumentus transporto komisijos susirinkimams

Transporto skyriuje dirba 17 žmonių:

- vienas žmogus yra atsakingas už visų transporto rūšių maršrutų planavimą
- du asmenys sudarinėja visus tvarkaraščius tvarkaraščiai keičiasi du kartus per metus (liepos 1 ir rugsėjo 1 d.)
- vienas asmuo dirba su konkursais, teisiniais klausimais ir ataskaitomis
- trys asmenys atsakingi už strateginį planavimą ir administravimą (departamento vadovas, pavaduotojas ir sekretorė)
- keturi žmonės kontroliuoja, kad būtų vykdomi miesto ir operatorių sutartiniai įsipareigojimai
- vienas žmogus vadovauja kontrolieriams
- vienas žmogus transporto valdymui
- vienas žmogus specifiniams projektams (ES ir pan. projektams)
- vienas žmogus atsakingas už dokumentų (licencijų, leidimų, kt.) išdavimą
- vienas žmogus atsakingas už statistiką (keleivius, finansinius reikalus, kt.)
- vienas asistentas

Remiantis transporto skyriumi, dabartinė organizacija turi kelias silpnas vietas:

1. į transporto skyrių sunku pritraukti kvalifikuotų darbuotojų, kadangi atlyginimai mieste nustatyti įstatymų ir gerokai mažesni nei privačiose bendrovėse
2. skyriaus darbuotojai tvarko daug privalomų reikalų (pvz., prašymų tvarkymas, gyventojų skundai) ir neturi pakankamai laiko imtis strateginio planavimo ir analizės
3. įstatymai miestui neleidžia rinkti mokesčių, todėl tai turi būti reglamentuojama sutartyse su operatoriais
4. pagal įstatymus miestas turi rengti konkursą dėl kiekvienos investicijos, o tai reiškia, kad transporto skyrius yra nelankstus ir biurokratiškas

Nors transporto skyrius įeina į miesto plėtros departamentą, erdvinio planavimo ir transporto planavimo derinimas kartais silpnas. Integruotas planavimas nėra labai dažnas, o visuomeninio transporto klausimai dažnai sprendžiami kai sprendimai dėl naujų rajonų jau priimami. Deja tai yra įprastas susirūpinimas daugelyje Europos šalių. Nėra kasdieninio ryšio su kitais miesto planavimo departamento skyriais, bet kartą per savaitę vyksta transporto skyriaus vadovo ir miesto planavimo departamento susitikimai.

Transporto skyriuje nėra darbuotojų, kurie būtų atsakingi tik už rinkodarą ar informaciją, taip pat nėra specialiai rinkodarai skirtos strategijos. Neaišku, kas mieste yra atsakingas už visuomeninį transportą kalbant apie sąveiką su keleiviais. Miestas neturi eilutės biudžete, skirtos rinkodarai, kontrolei, kt. Dėl rinkodaros veiklos sudaromos išorinės sutartys su operatoriais. Iki šių metų operatoriai savo finansiniame biudžete rinkodarai neturėjo jokios atskiros eilutės. 2005 m. jie įtraukė tokią eilutę, bet vis tiek nėra vieningos rinkodaros sistemos. Įvairių operatorių rinkodaros ar informavimo veikla yra neorganizuota ir nevieninga, nors yra ženklų, kad turėtų atsirasti autobusų ir troleibusų bendrovių veiklos derinimas. Bendrovės yra atsakingos už informacijos atnaujinimą (maršrutų schemas ir tvarkaraščiai) autobusų stotelėse, jos taip pat teikia informaciją savo tinklapiuose. Be to, transporto skyrius turi tinklapį apie visą prieinamą visuomeninį transportą (www.kaunas.lt/transportas)

Sutartiniai ryšiai su operatoriais

UAB “Kauno autobusai” (dyzelinių autobusų bendrovė) ir miesto viešųjų paslaugų sutartis galioja nuo 2005 m. balandžio. Ši sutartis yra viena iš sutarčių, įeinančių į 55 naujų autobusų pirkimo už iš ERPB gautą paskolą projektą. Sutartyje numatoma paskatinimo ir baudų už aptarnavimo kokybę sistema. Sutartis galioja 5 metus su galimybe ją pratęsti dar 5 metams. Operatoriams buvo suteikta teisė pasirašyti sutartį įvykus konkursui. Tačiau reikėtų nepamiršti, kad jokių kitų pasiūlymų nebuvo. Operatoriui mokama fiksuota kaina už kilometrą. Fiksuotą kainą sudaro:

1. Pajamos iš bilietų
2. Kompensacijos už nuolaidas bilietams (iš šalies biudžeto, kadangi nuolaidų lygį ir socialines grupes nustato šalies Seimas)
3. Subsidijos iš miesto (miestas padengia operatorių nuostolius, kaip kompensaciją už važinėjimą nepelningais maršrutais, kuriuos operatoriai yra įsipareigoję aptarnauti)

Kadangi kaina yra fiksuota, subsidijų iš miesto dydis skiriasi ir labiausiai priklauso nuo pajamų iš bilietų.

AB “Autrolis” (troleibusų bendrovės) ir miesto viešoji sutartis bus tokia pati nuo 2006 m.

Mokestis už vienkartinį Kauno autobusų ir troleibusų bilietus yra vienodas. Pajamos iš tokių bilietų padalijamos operatoriams pagal jungtinės veiklos sutartį. Operatoriai dalija pajamas susitartomis dalimis.

Kontaktai ir santykiai tarp transporto skyriaus ir „Kauno autobusų“ bei „Autrolio“ labai neformalūs ir dažni. Transporto skyriaus direktoriaus pavaduotojas anksčiau dirbo „Kauno autobusuose“. Nors galutinė atsakomybė už visus klausimus, susijusius su visuomeniniu transportu, tenka transporto skyriui, miestas ir operatoriai glaudžiai bendradarbiauja planuodami tvarkaraščius ir maršrutus. Operatoriai turi artimiausią kontaktą su klientais ir gali miestui perduoti iš keleivių gautą informaciją.

Šiuo metu miesto ir mikroautobusų *operatorių sutartys* yra pasirašytos trejiems metams. Vienam operatoriui tenka viena sutartis. Dabartinė sutartis su mikroautobusų operatoriais baigsis 2006 m. sausio gale. Sutartys apibūdina, kokias paslaugas operatoriai turi teikti ir kokie jų pagrindiniai įsipareigojimai, kuriuos turi įvykdyti (eismo saugumas, vidutinis transporto priemonių amžius, t.t.). Pasak miesto, sutartys nėra efektyvios ta prasme, kad miestas negali kontroliuoti, ar operatoriai vykdo savo įsipareigojimus ir bausti juos. Vienintelė bauda, kurią miestas gali skirti operatoriui, jei šis neišlaiko taisyklių ar sutarties, yra operatoriui išduodamų leidimų skaičiaus sumažinimas (pvz., sumažinti transporto priemonių, kurias jis naudoja tam tikruose maršrutuose, skaičių). Tai tuo pačiu turi poveikį paslaugų kokybei.

Mikroautobusai negauna jokių subsidijų iš miesto. Jie savo veiklą finansuoja pajamomis iš bilietų, bilietų kainą nustato Miesto taryba. bilietų nuolaidos mikroautobusuose negalioja.

Miesto ir rajono veiklos koordinavimas

Kauno rajone egzistuoja tokia pati visuomeninio transporto organizavimo sistema kaip ir Kauno mieste. Rajonas turi transporto skyrių, transporto komisiją (6 nariai) ir rajono tarybą (18 narių). Jie neturi visuomeninio transporto strategijos, tačiau šiuo metu ją kuria. Šiandien jų užduotis – išduoti licencijas ir reaguoti į skundus. Jie neturi jokių šalutinių maršrutų, bet visi maršrutai naudojami komerciniu pagrindu.

Nėra jokios miesto ir rajono veiklos koordinavimo strategijos. Kažkiek bandoma derinti tvarkaraščius ir maršrutus, o miestas bandė susitarti, kad visi rajono maršrutai prasidėtų ir baigtųsi dviejose nustatytose miesto vietose (senamiesčio galutinėje autobusų stotelėje ir traukinių arba autobusų stotyje). Šiandien rajono ir miesto susitikimai rengiami, kai jų reikia. Jei tema yra susijusi su miesto teritorija, jai reikia miesto transporto skyriaus pritarimo ir atvirkščiai. Rajonas, pavyzdžiui, negali išduoti licencijos maršrutui, kuris įeina į miestą, prieš tai negavęs miesto leidimo (komisijos nuomonė). Miestas tikrina ir tvirtina tvarkaraščius ir

maršrutus, kad būtų galima juos derinti su miesto transporto sistema. Jei jie jau patvirtinami, juos sunku atšaukti.

Bilietai sistema nėra integruota, t.y. neegzistuoja toks dalykas, kaip tranzitinių bilietų pardavinėjimas, o kainas nustato miesto taryba ir rajono taryba, nepriklausomai viena nuo kitos. Iškyla problemų su rajono mikroautobusais, aptarnaujančiais miesto dalį už mažesnę kainą, nei mieste nustatyta visuomeninio transporto kaina.

Prieš penkerius metus vyriausybės lygiu vyko derybos dėl “didžiulių miestų” kūrimo. Kauno atveju, tai reikštų Kauno miesto ir rajono sujungimą.

A 1.2 Išorinė įtaka ir bendrosios sąlygos

Visuomeninio transporto organizaciją Kaune veikia nemažai išorinių faktorių ir bendrųjų sąlygų, tokių kaip įstatymai, politiniai sprendimai ir nuomonės, būsimosios iniciatyvos.

Visuomeninio transporto teisės aktai

Visuomeniniam transportui nemažą įtaką daro ES teisės aktai. Pagrindiniai visuomeniniam transportui skirti ES teisės aktai būtų šie:

- ▶ 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių išpareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos
- ▶ 1991 m. birželio 20 d. Tarybos reglamentas Nr. 1893/91, pakeičiantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių išpareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos
- ▶ 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamentas Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui
- ▶ Viešieji pirkimai (Tarybos direktyva 92/50 ir 93/38)
- ▶ 1984 m. gruodžio 19 d. Tarybos direktyva dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais
- ▶ 1996 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva Nr. 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transportu verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojamasi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje
- ▶ 1998 m. spalio 1 d. Tarybos direktyva Nr. 98/76/EB, pakeičianti Tarybos direktyvą Nr. 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transportu verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojamasi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje

Visuomeninio transporto srityje kiekviena valstybė narė turi labai mažai erdvės savo taisyklėms visuomeninio transporto srityje kurti. Taigi

galima sakyti, kad ES principai dėl visuomeninio transporto paslaugų apima visą visuomeninį geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportą.

Dabartinė ES teisinė sistema, taikoma visuomeninėms paslaugoms transporto sektoriuje, yra pagrįsta šiais principais:

- ▶ Visuomeninės paslaugos (*visuomeninė paslauga yra paslauga, kurią, remdamasi bendrojo intereso kriterijumi, valdžia gali norėti suteikti savo gyventojams taip, kad ji būtų prieinama, įperkama, suderinta, reguliari, patikima labiau už kitas rinkoje siūlomas paslaugas*);
- ▶ konkurencija (*konkurencija neturėtų būti ribojama, nebent tai galima pateisinti tuo, kad siūlomi apribojimai duos rezultatą, kurio nebūtų galima veiksmingai pasiekti be šių apribojimų. Nepaisant to, laisvo patekimo į rinką ar į visuomeninio transporto sritį tvarka gali kelti pavojų mažiau pelningų paslaugų finansavimui ir komplikuoti jį.*)
- ▶ proporcingai išskirtinės teisės (*teisių aprašymas visuomeninių paslaugų sutartyse nustato pusiausvyrą tarp konkurencijos ir "de facto" konkurencijos pašalinimo*);
- ▶ sutartys (*visuomeninės paslaugos turėtų būti viešųjų paslaugų sutartyse, kad būtų užtikrintos adekvačios transporto paslaugos teritorijose, kur visuomeninis transportas būtų nepelningas*);
- ▶ paslaugos pobūdis ir standartai (*turi būti numatyti tęstinumo, reguliarumo, talpumo ir kokybės standartai*);
- ▶ finansinė kompensacija (*nuostolius dėl visuomeninio transporto paslaugų teikimo operatoriui privalo kompensuoti vyriausybė ar kita įgaliota institucija*);
- ▶ atskiros sąskaitos ir ekonominės ataskaitos (*operatorius turi atskirti savo veiklos sąskaitas, kad per subsidijas kompensuojamos paslaugos būtų atskirai nuo komercinių*).

Lietuvos Respublikoje buvo padaryta nemaža pažanga taikant ES transporto nuostatas. Visuomeninio transporto paslaugų principus reglamentuoja šie įstatymai:

- ▶ LR Transporto veiklos pagrindų įstatymas – šis teisės aktas nustato bendruosius transporto veiklos ir valdymo principus Lietuvos Respublikoje. Jis aprėpia visuomeninių paslaugų principus, bet tik šalies teritorijoje; jis netaikomas tarptautinėms visuomeninio transporto paslaugoms;
- ▶ Kelių transporto kodeksas, reglamentuojantis keleivių, bagažo, prekių ir pašto siuntų, dokumentų vežimo keliais organizavimą ir vykdymą, taip pat valstybinę vežimo kontrolę ir atsakomybę už turtinę žalą;
- ▶ Transporto lengvatų įstatymas – šis teisės aktas nustato transporto lengvatų subjektus, transporto lengvatų rūšis, kompensacijas operatoriams ir kas yra atsakingas už tokias kompensacijas;
- ▶ Nutarimas dėl Transporto lengvatų įstatymo įgyvendinimo;
- ▶ Vežėjų (operatorių) parinkimo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarka – apibrėžiamos konkurso taisyklės.
- ▶ Viešųjų pirkimų įstatymas – šis įstatymas nustato viešųjų pirkimų tvarką, dalyvių teises, įsipareigojimus, atsakomybę viešųjų pirkimų procedūroje, taip pat viešųjų pirkimų kontrolės ir ginčų sprendimo tvarką;
- ▶ Keleivių ir bagažo vežimo keleiviniu automobilių transportu Lietuvos Respublikoje taisyklės;
- ▶ Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės;
- ▶ Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės – rengiamas naujas projektas, derinant Lietuvos teisinę bazę šioje srityje su ES nuostatomis;
- ▶ Keleivinio kelių transporto vežėjų nuostolių, susidariusių dėl būtinų keleivinio kelių transporto paslaugų teikimo visuomenei, kompensavimo tvarka;

- Kiti teisės aktai.

Pagal LR Transporto veiklos pagrindų įstatymą maksimalų mokestį už keleivių vežimą ir su tuo susijusias vežimo paslaugas, taip pat jų taikymo taisyklės tvirtina LR Vyriausybė. LR Vyriausybė ir savivaldos institucijos nustato lengvatinio važiavimo tvarką. Tokiu atveju transporto priemonių savininkui iš tam tikrų departamentų ir savivaldybių biudžeto turi būti kompensuojama už patirtas išlaidas. Už darbą ir paslaugas, kuriems nenustatyti maksimalūs tarifai, kompensuojama kaina, kurią nustato transporto priemonės savininkas.

Šiame įstatyme numatyta mažiau lengvatų keleiviams, o kompensacijos už kai kuriuos vietiniais maršrutais važiuojančius keleivius turi būti mokamos iš savivaldybės biudžeto. Šiame įstatyme taip pat numatomos kelios socialiai remtinės grupės, turinčios teisę į 50-80% nuolaidą nuo pasirinktų visuomeninio transporto bilietų kainos. Reikia pastebėti, kad nuolaida yra santykinė, kas reiškia, kad kainos neįgaliesiems, važiuojantiems autobusais, įvairiuose miestuose gali skirtis.

Lietuvos valdžia pasiekė daug pažangos priimama su visuomeniniu transportu susijusius ES principus. Visuomeninio transporto paslaugų teisinė bazė yra sukurta, taip pat yra sukurta detalūs vežėjų atrankos ir visuomeninių paslaugų sutarčių sudarymo tvarkos aprašai. Licencijų užsiimti kelių transporto veikla sistema turėtų keistis artimiausioje ateityje.

Ateities iniciatyvos, išorinė įtaka, politinė nuomonė

2007 m. Kaunas įdiegs naują bilietų sistemą, pagrįstą **elektronine bilietų prekyba**. Pirmiausia, autobusuose ir troleibusuose bus įrengta nauja sistema, o mokesčio už važiavimą sistema bus vieninga. Mikroautobusai pradžioje nebus įtraukti. Įvedus elektroninę bilietų sistemą, ateities planavimui svarbu apsvastyti, kokie reikalavimai taikomi statistiniams duomenims, kadangi elektroninė bilietų sistema gali pateikti labai naudingų ir nuoseklių duomenų. Kaune pagrindinė duomenų bazė bus aptarnaujama vieno operatoriaus ("Autrolio"). Tačiau miestas turės galimybes gauti statistinius duomenis iš savo terminalo.

Prieš kelerius metus buvo bandyta Kaune įsteigti transporto bendrovę (instituciją). Ši bendrovė priklausė miestui, bet buvo atskirta nuo transporto skyriaus. Bendrovė veikė labai trumpą laiką, nes jai nepavyko tinkamai atlikti savo užduočių. Tačiau automobilių statymą Kaune organizuoja savivaldybei priklausanti bendrovė. Taip pat yra nauja iniciatyva dėl šviesoforų valdymo, taip pat buvo diskutuota dėl transporto skyriaus ir šios naujos užduoties sujungimo.

Kalbant su **politiniais** dalyviais, nuomonė buvo vieninga:

- visuomeninis transportas yra labai svarbus miesto ateičiai

- visuomeninio transporto paslaugų lygis išaugo dėl geresnio transporto skyriaus ir savivaldybės transporto operatorių veiklos koordinavimo (sutartinių ryšių, kontrolės).
- Yra bendra visuomeninio transporto strategija.
- Sprendimas dėl subsidijų kiekio turėtų būti priimamas politiniu lygiu.

A 1.3 Analizė

Analizė buvo atlikta remiantis dabartine situacija, iš pagrindinių dalyvių gautais duomenimis, pokalbiais su jais, taip pat remiantis sėkmingų Europos organizacijų patirtimi. Vertinimas buvo atliktas kaip SWOT analizė. SWOT elementai:

Stipriosios vietos Faktiniai veiksniai, galintys teigiamai paveikti ateities galimybes Kaune turėti aukštos kokybės visuomeninio transporto organizaciją.	Silpnosios vietos Faktiniai veiksniai, kuriuos gali prirėkti keisti, kad būtų galima Kaune įgyvendinti aukštos kokybės visuomeninio transporto organizaciją.
Galimybės Būsimos tendencijos ir iniciatyvos, galinčios pagerinti aukštos kokybės visuomeninį transportą Kaune.	Grėsmės Būsimos tendencijos ir iniciatyvos, kurios gali būti kliūtys siekiant aukštos kokybės transporto Kaune ir turi būti išspręstos arba bent jau maksimaliai sumažintos.

Toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiami svarbiausi šios analizės metu nustatyti veiksniai. Kai kuriais atvejais veiksniai turi ir neigiamų, ir teigiamų elementų arba yra alternatyvūs vienas kitam, priklausomai nuo to, kurios perspektyvos bus imtasi.

Stipriosios vietos	Silpnosios vietos
Savivaldybė turi specialų transporto skyrių, turintį tiesioginį ryšį su miesto taryba.	Transporto skyriui pagal įstatymą draudžiama teikti pelningas paslaugas, i.e. jis neturi galimybių gauti įplaukų.
Geras bendradarbiavimas tarp operatorių, transporto skyriaus ir kitų Kauno miesto savivaldybės skyrių.	Transporto skyrius neturi biudžeto rinkodaros veiklai.
Visuomeninis transportas yra akcentuojamas (nauji autobusai, nauja bilietų sistema, šis projektas).	Bendras savivaldybės darbuotojų atlyginimų lygis, apsunkinantis kvalifikuotų darbuotojų radimą.

Stipriosios vietos

Visuomeninio transporto paslaugų lygis išaugo dėl geresnio transporto skyriaus ir savivaldybės transporto operatorių bendradarbiavimo (sutartinių ryšių, kontrolės).

Kauno visuomeninis transportas turi politiškai remiamą bendrą tikslą arba strategiją.

Silpnosios vietos

Skirtingos transporto skyriaus ir įvairių operatorių sutarčių rūšys.

Trūksta duomenų planavimui. Turėtų būti nurodyta sutartyse su savivaldybės operatoriais.

Stipriosios dabartinės organizacijos vietos yra geros transporto ir miesto planavimo integracijos galimybė. Šiandienos struktūroje ši stiprioji vieta nėra pakankamai išplėtotą.

Derinimo su Kauno rajonu stoka. Miestas neturi įtakos rajono išduodamoms licencijoms mikroautobusams, kurie dirba ir mieste (daugelis kelionių šiais maršrutais yra mieste).

Galimybės	Grėsmės
Naujo koordinuoto ir integruoto tinklo įgyvendinimas (visos transporto rūšys – autobusai, troleibusai, mikroautobusai)	Nuolatinė transporto sistemos, kaip visumos, koordinavimo ir integravimo stoka (įskaitant mikroautobusus).
Naujos bilietų sistemos įdiegimas, palaikysiantis integruotą visuomeninio transporto sistemą ir pagerinsiantis sąveiką su keleiviais Esminių duomenų patikslinimas įgyvendinant naują bilietų sistemą.	Nacionalinė teisės sistema, susijusi su visuomeniniu transportu, galinti būti kliūtimi kuriant veiksmingą organizaciją savivaldybėje.
Geresnis derinimas su Kauno rajonu, jei “didžiojo” Kauno iniciatyva būtų įgyvendinta.	Politinis nenuoseklumas ir palaikymas visuomeninio transporto srityje.

2 priedas: Visuomeninio transporto organizacijos patirtis

A 2.1 Kitų Europos šalių ir miestų patirtis

Pagrindinis uždavinys – geriausiai tenkinti keleivių interesus. Europos patirtis rodo, kad integruota visuomeninio transporto sistema tampa vis svarbesnė klientų požiūriu. Vis labiau augantys eismo srautai verčia keistis paklausą – nuo vien miesto transporto prie bilietų ir paslaugų integracijos mieste ir rajone. Kad būtų įvykdytas šis uždavinys, Europos šalys sėkmingai suformavo institucijas, kurioms tenka visa atsakomybė, o tai reiškia, kad jos peržengia ribas tarp operatorių ir tarp vietos politiškai atsakingų administracinių vienetų. HiTrans projektas parodė, kad geriausia praktika – tai steigti vieną organizacinį subjektą, kuriam tektų atsakomybė už visą visuomeninį transportą miesto rajone. Geri pavyzdžiai – Skandinavijos visuomeninio transporto valdymo institucijos arba Vokietijos *Verkehrsverbünde*. Šiose šalyse toje pačioje srityje dirba keli operatoriai ir, net jei keičiasi operatorius, visuomeninio transporto planavimo institucija (po vieną kiekvienam administraciniam vienetui Švedijoje ir vadinamasis *Verbund* Vokietijoje) yra atsakinga, kad keleiviai gautų visiškai integruotą ir koordinuotą paslaugą, kad ir kokia būtų transporto forma.

Būtų idealu, jei šis regioninis organas ne tik užtikrintų institucinį įvairių visuomeninio transporto lygių koordinavimą, bet ir derinimą su kitomis su eismu susijusiomis agentūromis (pvz., automobilių statymu ir pėsčiaisiais), taip pat bendresnį miesto planavimą (pvz., eismo greičio mažinimą). Švedijoje ne tik buvo įkurtos visuomeninio transporto institucijos, kad būtų pagerintas visų transporto formų efektyvumas, integracija ir koordinacija. Taip pat pasikeitė savivaldybių (kurios užsiima erdviniu planavimu, specialiomis transporto paslaugomis, mokyklų aptarnavimu, bendravimu su visuomeninio transporto valdymo institucijomis) struktūra – dabar savivaldybėje vietoj įvairių skyrių veikia vienas integruoto valdymo skyrius.

Kai būtina kurti tokias valdymo ar pirkimo organizacijas, reikia pasistengti, kad nebūtų per daug biurokratijos. Kad administracinis mechanizmas nesunaikintų efektyvumo, reikia stengtis, kad įvairiems veikėjams būtų tiksliai paskirstomos užduotys. Reikia išlaikyti egzistuojančių organizacijų stiprias vietas. Jei būtina kurti naujas organizacijas, reikėtų perkelti jau egzistuojančius komponentus, o ne kurti naujus.

A 2.2 Lietuvos patirtis

Vilniuje ir Klaipėdoje galutinė ir teisinė atsakomybė už visuomeninį transportą taip pat tenka miesto transporto skyriui. Darbuotojų skaičius skyriuje yra vis tik mažas (pvz., Vilniuje dirba 7 žmonės), o dėl faktinės veiklos sudaromos išorinės sutartys su miestui priklausančia bendrove, kuri Vilniuje yra “Susisiekimo paslaugos”.

“Susisiekimo paslaugos” buvo įkurtos 1999 m. po konsultantų atlikto tyrimo. Strategija numatė agentūros, kuri būtų atsakinga už visą transportą, ypač visuomeninį transportą, sukūrimą. Tačiau eismo valdymui (šviesoforai, automobilių statymo vietos) yra kita bendrovė.

“Susisiekimo paslaugos” turi įvairių vaidmenų ir atsakomybės rūšių, pvz.:

- ▶ Įplaukų iš bilietų surinkimas
- ▶ Tinklo planavimas. Speciali grupė “Susisiekimo paslaugose” planuoja visų operatorių tinklą ir pateikia jį savivaldybei. Savivaldybė tvirtina tinklo planus.
- ▶ Duomenų rinkimas iš bilietų sistemos. “Susisiekimo paslaugų” darbuotojai rūpinsi visais duomenimis ir rengia analizes. Jie dalyvavo rengiant elektroninę bilietų sistemą.
- ▶ Rinkodara. Nors nėra specialios rinkodaros strategijos, kiekviena dalis (“Susisiekimo paslaugos”, troleibusai, autobusai) užsiima savo rinkodara. Yra dalis koordinuotos veiklos, pvz. “diena be automobilio”, kt.
- ▶ Visą su organizacija susijusią veiklą koordinuoja “Susisiekimo paslaugos”. Bilietų prekyba užsiima “Susisiekimo paslaugos”, bet atsakomybė už bilietų prekybą transporto priemonėse tenka operatoriams (autobusų, troleibusų). Privačių mikroautobusų operatoriai niekada nedalyvauja jokiaje veikloje.
- ▶ Automobilių stovėjimo valdymas.

“Susisiekimo paslaugos” turi specialią sutartį (trijų dalių) su savivaldybe ir savivaldybėms priklausančiomis bendrovėmis (autobusais, troleibusais). Nėra sutarties su privačių mikroautobusų operatoriais, todėl jie niekada nebūna įtraukti į “Susisiekimo paslaugų” veiklą.

“Susisiekimo paslaugos” yra profesionali ir produktyvi bendrovė. Ji labai pritaikyta atlikti plačias visuomeninio transporto organizavimo ir kontroliavimo užduotis, kadangi transporto skyrius Vilniuje yra maža organizacija. Tačiau yra aiškių trūkumų, pvz.:

- ▶ pavojus, kad pritrūks derinimo su kitais savivaldybės skyriais (erdvinio planavimo, kt.)
- ▶ nėra integracijos ar bendradarbiavimo (ir nėra to galimybės ateityje) su privačiais mikroautobusų operatoriais dėl informacijos, rinkodaros, kontrolės, kt.