

PRIEDAI

1 priedas

ANKETINĖS APKLAUSOS KLAUSIMAI IR ATSAKYMAI

1. Enter the name of the country that you live in

Venice

ITALY

Latvia

Latvia

Latvia

Latvia

Latvia

Latvia

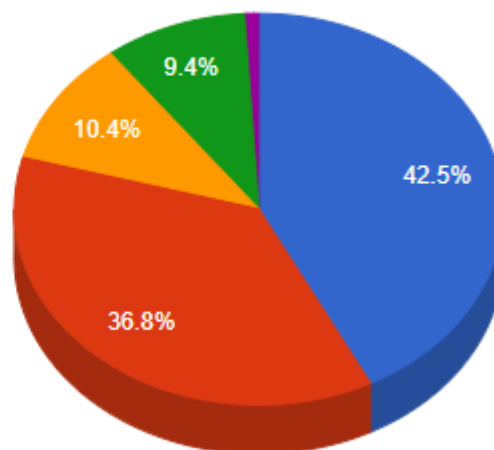
Latvia

GREECE

« 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 »

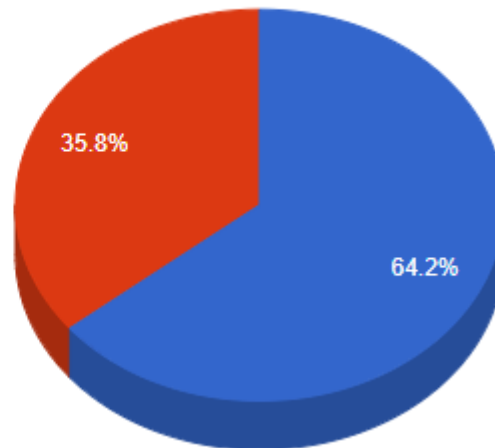
2. What is your age?

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56 and more
- Decline to answer



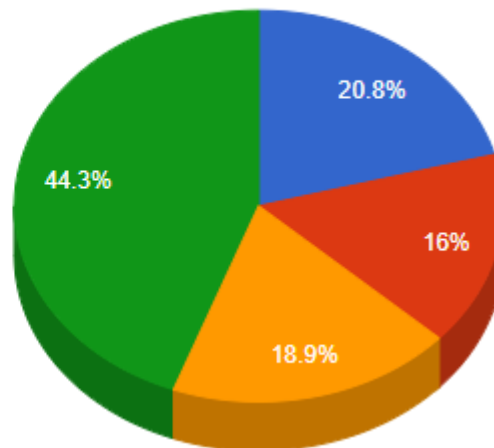
3. Do you own a car?

- Yes
- No



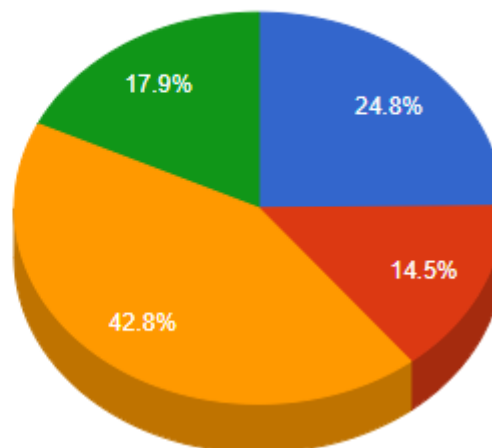
4. How often do you use public transport?

- Daily
- 2-4 times a week
- Several times a month
- Several times / once a year



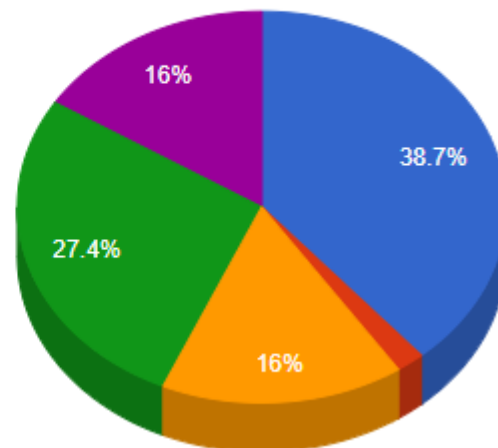
5. What purpose do you usually use public transport for?

- Commute to/from workplace
- Commute to/from school, university or other educational institution
- Go to/from cultural or social events; reach city center; doctor visits; visit family or friends
- Other purposes



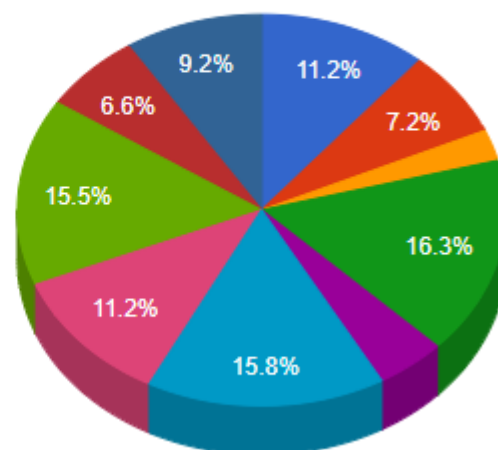
6. What type of public transport do you usually use?

- Bus
- Trolleybus
- Trams
- Metro
- Other



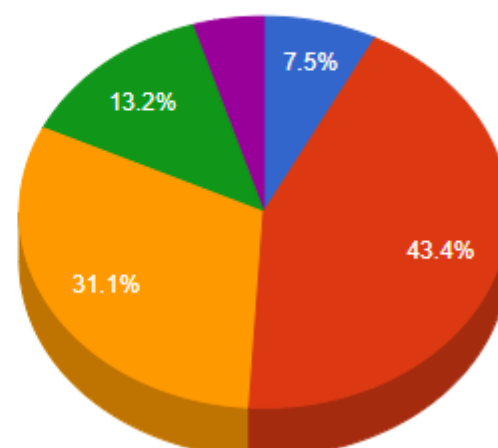
7. Pick 3 factors which to you are the most important when determining the quality of public transport services.

- Presentation of timetables
- Ticketing system
- Behaviour of employees
- Speed
- Coordination of transfers
- Punctuality
- Ticket price
- Frequency of the transportation
- Safety
- Travel comfort (cleanliness, USB connection, comfortable seats and adjustable temper...

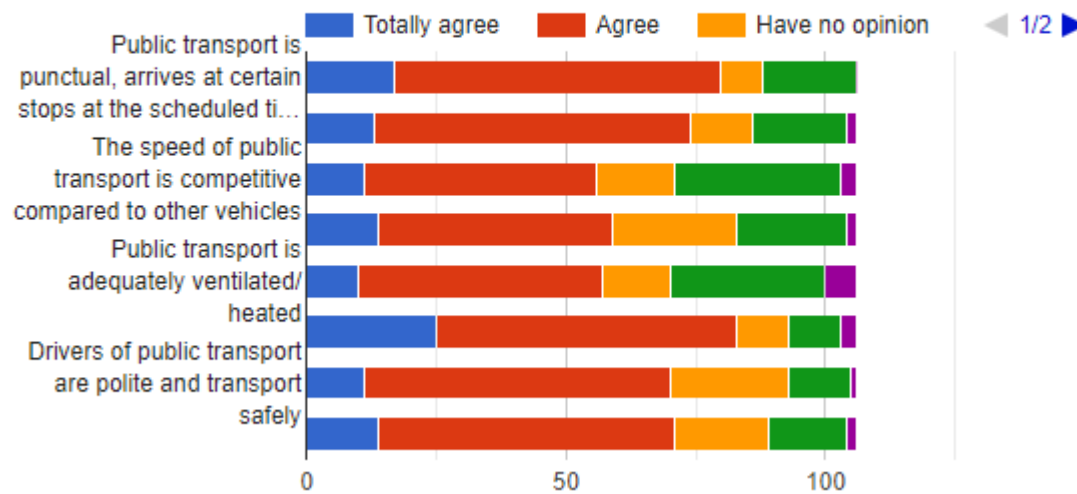


8. How would you evaluate the overall quality of public transport in the country that you live in?

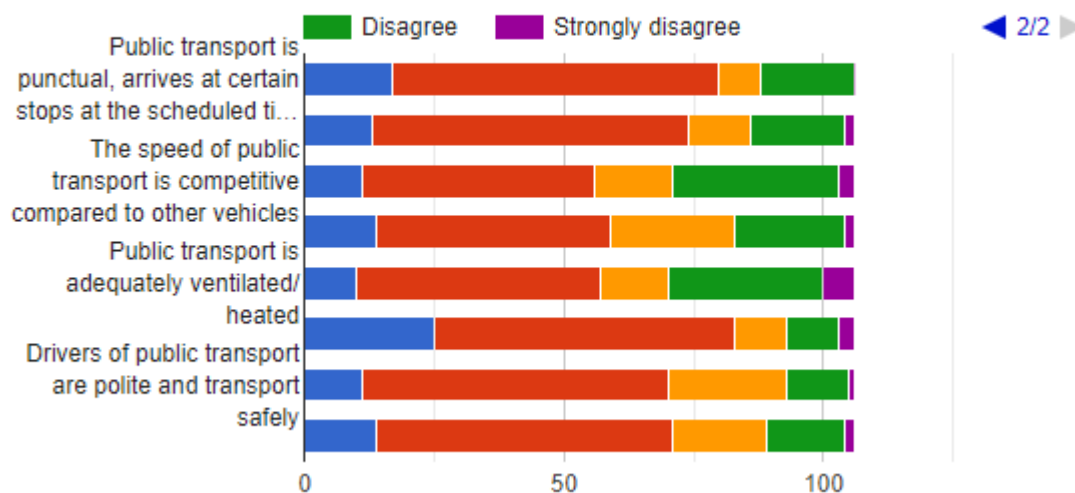
- Perfect
- Very good
- Satisfactory
- Fair
- Poor



9. Please indicate how strongly you agree or disagree with the following statements by selecting:

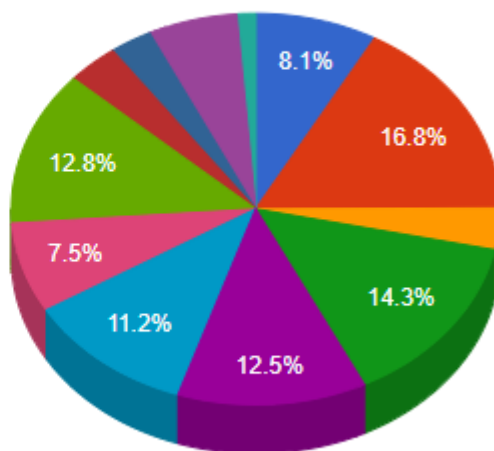


9. Please indicate how strongly you agree or disagree with the following statements by selecting:



10. What would increase the use of public transport (you can choose several options)?

- Renovation of public transport vehicles
- Lower ticket prices
- Shorter distance time to stop...
- Increased travel comfort (cle...
- Shorter travel time
- Improved punctuality and hig...
- More convenient transfer sys...
- New routes
- More accessible ticketing sy...
- Better presentation of sched...
- Electric public transport
- I have no opinion



2 priedas

INTERVIU SU EKSPERTAIS KLAUSIMAI IR ATSAKYMAI

Esu Agnė Rylėškytė, Vilniaus Gedimino technikos universiteto, transporto inžinerinės ekonomikos ir logistikos studijų programos magistrantūros studentė. Šiuo metu atlieku tyrimą, kuriuo siekiu įvertinti viešojo transporto sistemas Europos šalyse ir tobulinimo galimybes pritaikyti Vilniaus mieste. Taigi, man būtų labai svarbi Jūsų, kaip eksperto, profesionali nuomonė. Gauti duomenys bus konfidencialūs, jie bus apdorojami tik tyrimo bendroms išvadoms.

I ekspertas:

1. Įvardinkite vidines ir išorines problemas, su kuriomis, Jūsų nuomone, susiduria atsakingos institucijos ar organizacijos, siekiant gerinti viešojo transporto sistemą Vilniaus mieste?

Išorinės tai būtų susiję su finansais, pvz.: kainodara. Nėra paslaptis, kad didžiojoje dalyje Europos miestų daugiau negu pusę lėšų sudaro savivaldybės ar kitų institucijų dotacijos ar kompensacijos. Dilema kaip nemažinant keleivių pasitenkinimo VT paslaugomis teisingai ir efektyviai sudaryti VT sistemos bilietų kainodarą ir kainodaros modelį (mokėjimai už atstumą, kelionės laiką, maršrutą ir pan.). Taip pat privataus ir municipalinio vežėjo pasirinkimas. Šiuo metu Vilniuje keleivius veža municipalinis ir privatus vežėjas. Problema pasirinkti kokį santykį maršrutų turėtų aptarnauti privatus ir municipalinis vežėjas. Dažnu atveju privataus vežėjo pasirinkimas būna finansiškai efektyvesnis, tačiau atsiranda rizika dėl privataus vežėjo finansavimo ir veiklos tęstinumo. Dar prie išorinių problemų priskirčiau ir teisės aktus, nes atsiranda atvejų kuomet teisės aktai nėra tinkami naujovių ar pilotinių projektų įdiegimui, tuomet, jų atnaujinimas ar pakeitimas užtrunka nemažą laiko dalį ir idėja ar problema gali tapti neaktuali. Taip pat, viešųjų pirkimų procedūros gali užtrukti ilgą laiką ir perkamas objektas gali tapti morališkai pasenęs ar nebe toks aktualus. Na, ir paskutinė būtų VT paslaugų pagerinimas nepabloginant kitų paslaugų (automobilių eismas, pėsčiųjų ir dviratininkų keliavimas). Kyla problema kaip pagerinti VT paslaugas, nepabloginant kitų, kaip pvz. A juostų įrengimas atimant eismo juostą iš automobilių ar įrenginėti papildomą A juostą. Automobilių parkavimo vietų panaikinimas įrengiant „statyk ir važiuok“ aikštes, infrastruktūros auto busų parkams, stotelėms, troleibusų kontaktiniui tinklui įrengimas ir pan.

Vidinės problemos būna susiję su IT sistemų administravimu ir tobulinimu. Technologijoms sparčiai žengiant į priekį prireikia vis didesnių finansinių ir darbuotojų resursų skirtų IT sistemos kurti ir administruoti. Taip pat, paminėčiau dar paslaugų pirkimą iš trečiųjų šalių (outsorce). Problema nustatyti tikslias paslaugas, kurias galėtų atlikti trečiosios šalys taip, kad nenukentėtų jų kokybė – klientų aptarnavimas, sistemų priežiūra ir t.t.

2. Kokie veiksniai, Jūsų manymu, labiausiai daro įtaką Vilniaus esamų keleivių viešojo transporto paslaugų paklausai?

Svarbiausią veiksnių įvardinčiau VT kelionės kokybę.

2.2. O kokie komponentai, Jūsų nuomone, sudaro kokybę, kalbant apie esamų keleivių paklausą?

Pgarindiniai sudedamieji veiksniai būtų:

VT greitis – analogiško laiko arba greitesnė kelionė negu važiuoti kitomis transporto priemonėmis. Papildomai pridėčiau netik kelionę nuo stotelės iki stotelės, tačiau ir atstumą ir infrastruktūrą nuo namų ar biuro iki stotelės; komfortas VT priemonėje – tinkama temperatūra, kvapai ir vairuotojo deramas vairavimas ir nteraktyvios priemonės skirtos bilietų įsigijimui, VT priemonių stebėjimui.

3. Ar sutinkate, kad siekiant sėkmingos viešojo transporto sistemos vieni iš svarbiausių tikslų yra susiję su infrastruktūra (pvz., universalus dizaino stotelių taikymas ir jų integravimas į pėsčiųjų, dviračių takus), informacija (pvz., realaus laiko informacinių sistemų plėtra keleiviams), kelionių funkcionalumu (pvz., jungtys su tolimojo susisiekiimo, geležinkelių transportu), kokybe (pvz., klientų atsiliepimų, kokybės valdymo sistemos) bei viešojo transporto kampanijomis (pvz., tikslinių keleivių grupių švietimas ir skatinimas)?

Taip. Infrastruktūra – vieni iš svarbiausių veiksnių šiuo atveju VT paviljonų įrengimas kur jų nėra ir infrastruktūra patekimui iki VT stotelės. Informacija – realaus laiko informacijos pateikimas tiek el.priemonėmis išmaniuose įrenginiuose, VT paviljnuose (švieslentėse) ir transporto priemonėse. Kelionių funkcionalumas – svarbu bilietų integracija su kitomis transporto priemonių rūšimis ir Vilniaus rajonu. VT kampanijos – svarbiausiomis kampanijomis įvardinčiau švietimą naujų klientų (moksleivių) ir senjorų. Kaip papildyti bilietą ir kaip tinkamai ir efektyviai naudotis VT.

4. Kas, Jūsų nuomone, paskatintų miesto gyventojus dažniau rinktis viešąjį transportą, o ne individualų automobilį?

VT pranašumas prieš automobilį – greitis (greičiau arba labai panašiai keliauti VT). Komfortas – švara ir tinkama temperatūra VT priemonėje. Infrastruktūra – patogus ir greitas pasiekimas VT stotelės. Taip pat, automobilių parkavimo įkainių didinimas centrinėje miesto dalyje.

II ekspertas:

1. Įvardinkite vidines ir išorines problemas, su kuriomis, Jūsų nuomone, susiduria atsakingos institucijos ar organizacijos, siekiant gerinti viešojo transporto sistemą Vilniaus mieste?

Vidinė problema tai būtų žmoniškųjų ir finansinių išteklių trūkumas. Siekiant nuolatos užtikrinti aukštą viešojo transport paslaugų kokybę bei efektyvų išteklių valdymą dažnai trūksta kompetentingų specialistų, kurie turėtų galimybes nuolatos kelti savo kvalifikaciją šioje srityje. Taip pat norint nuolatos gauti korektiškus duomenis (gyventojų judėjimo įpročiai) bei naudoti veiksmingiausias darbo priemones (srautų modeliavimo, duomenų analizavimo, rezultatų atvaizdavimo programines įrangas) reikalingi didesni finansiniai

resursai. mO išorinė problema ta, kad VT operatoriai arba agentūros (pvz. SĮSP) dažniausiai yra priklausomi nuo kitų vietinės savivaldos institucijų, todėl nėra laisvi priimti sprendimus savarankiškai (atsiranda politinis aspektas).

2. Kokie veiksniai, Jūsų manymu, labiausiai daro įtaką Vilniaus esamų keleivių viešojo transporto paslaugų paklausai?

Viešojo transporto paslaugų kokybė: dažnumas, konkurencingas greitis, komfortabilumas keliaujant, laukimo stotelių patogumas, stotelių prieinamumas, transporto priemonių pritaikymas neįgaliesiems ir pan. Susisiekimo infrastruktūros pritaikymas lengviesiems automobiliams: greitas susisiekimas, mažos spūstys, stovėjimo vietos šalia kelionės tikslo, maži (arba jokių) taršos mokesčiai arba mokesčiai už automobilio stovėjimą. Susisiekimo infrastruktūros pritaikymas dviračiams ir pėstiesiems: patogus ir vientisas dviračių ir pėsčiųjų takų tinklas jungiantis pagrindinius gyvenamuosius rajonus su darbovietėmis ir laisvalaikio leidimo (traukos) objektais. Kitaip sakant, kuo geriau bus išvystyta infrastruktūra automobiliams, dviračiams ir pėstiesiems tuo mažesnė VT paklausa.

3. Ar sutinkate, kad siekiant sėkmingos viešojo transporto sistemos vieni iš svarbiausių tikslų yra susiję su infrastruktūra (pvz., universalus dizaino stotelių taikymas ir jų integravimas į pėsčiųjų, dviračių takus), informacija (pvz., realaus laiko informacinių sistemų plėtra keleiviams), kelionių funkcionalumu (pvz., jungtys su tolimojo susisiekimo, geležinkelių transportu), kokybe (pvz., klientų atsiliepimų, kokybės valdymo sistemos) bei viešojo transporto kampanijomis (pvz., tikslinių keleivių grupių švietimas ir skatinimas)?

Sutinku.

4. Kas, Jūsų nuomone, paskatintų miesto gyventojus dažniau rinktis viešąjį transportą, o ne individualų automobilį?

Geresnė VT paslaugų kokybė (toliau atnaujinamas VT priemonių parkas, plečiamas A juostų tinklas, patogesnis atsiskaitymas už keliones, miesto VT integracija į regionus ir pan.) bei didesni apribojimai lengviesiems automobiliams.

4.1. Kokius apribojimus galėtumėte įvardinti?

Tai galėtų būti taršos mokestis, spūsčių mokestis, įvažiavimo į senamiestį mokestis, stovėjimo mokesčio didinimas, stovėjimo vietų skaičiaus maksimalūs, o ne minimalūs reikalavimai naujai statybai ir pan.

III ekspertas:

1. Įvardinkite vidines ir išorines problemas, su kuriomis, Jūsų nuomone, susiduria atsakingos institucijos ar organizacijos, siekiant gerinti viešojo transporto sistemą Vilniaus mieste?

Išorinė problemos būtų - politinė įtaka, lėšų stygius, ilgalaikių projektų tāsos nebuvimas. Vidinės problemos - kompetencijos trūkumas specialistų ir vadovų lygmenyje, kalbu ne tik apie SĮSP, bet ir apie savivaldybę.

2. Kokie veiksniai, Jūsų manymu, labiausiai daro įtaką Vilniaus esamų keleivių viešojo transporto paslaugų paklausai?

Pačio keliavimo poreikio pokytis ir keliavimo kokybės pokytis ir tos kokybės vertinimo pokytis.

2.2. Kokius kokybės elementus galėtumėte išskirti?

Tai būtų greitis, kaina, patogumas, saugumas.

3. Ar sutinkate, kad siekiant sėkmingos viešojo transporto sistemos vieni iš svarbiausių tikslų yra susiję su infrastruktūra (pvz., universalaus dizaino stotelių taikymas ir jų integravimas į pėsčiųjų, dviračių takus), informacija (pvz., realaus laiko informacinių sistemų plėtra keleiviams), kelionių funkcionalumu (pvz., jungtys su tolimojo susisiekimo, geležinkelių transportu), kokybe (pvz., klientų atsiliepimų, kokybės valdymo sistemos) bei viešojo transporto kampanijomis (pvz., tikslinių keleivių grupių švietimas ir skatinimas)?

Nesutinku.

3.3. Gal galite argumentuoti kodėl nesutinkate?

Jūsų išvardintos priemonės, iš principo, geros, bet tik jų įgyvendinimas nebūtinai padaro VT sistemą sėkmingą. Juk net ir visus jūsų išvardintus elementus įgyvendinus tobulai - kelionės viešuoju transportu neprilygs kelionėms nuosavu automobiliu, jei pastaruoju keliavimo sąlygos neblogės. Vadinas, trūksta kitų priemonių, kurių jūs neišvardinate, tam, kad sistema suveiktų sėkmingai. Pvz., finansinės priemonės, kuomet įvedamas mokestis įvažiavimui į senamiestį, didinami parkavimo mokesčiai ir pan. Manau, kad svarbiausiu uždaviniu, siekiant pakeisti gyventojų keliavimo būdą, t.y. didinant VT kelionių skaičių bendrame kelionių skaičiuje, mano manymu, turi būtent į tokį tikslą nukreiptas politikos formavimas, reikalingų šiam tikslui pasiekti priemonių nustatymas ir savalaikis, kompleksinis šių priemonių įgyvendinimas.

4. Kas, Jūsų nuomone, paskatintų miesto gyventojus dažniau rinktis viešąjį transportą, o ne individualų automobilį?

Kompleksinių ilgalaikių sprendimų, numatytų Vilniaus darnaus judumo plane, nuoseklus ir sistemingas įgyvendinimas.