

Gegužės 29 dieną Susisiekimo ministerija (SUMIN) surengė apvalaus stalo diskusiją, skirtą aptarti **vieningos nacionalinės viešojo transporto (VT) kelionių planavimo ir bilieto pirkimo sistemos kūrimą**. Diskusijoje dalyvavo daugiau nei 20 atstovų iš 15 organizacijų – savivaldybių administracijų, viešųjų ir privačių vežėjų įmonių, asociacijų, susijusių valdžios įstaigų ir technologijų kompanijų. Diskusiją moderavo susisiekimo viceministras Juras Taminskas. Žemiau pateikiamas susitikimo apibendrinimas pažymint svarbiausias tendencijas, aptartas temas ir įžvalgas.

Esama situacija ir pozityvios tendencijos:

- Nemaža dalis viešojo transporto operatorių **jau naudoja arba vysto skaitmenines kelionių planavimo ir bilietų pardavimo platformas**. Didžioji dalis vežėjų perka savo platformas (arba jų techninę priežiūrą) kaip paslaugą iš užsienio tiekėjų (pvz. UAB „LTG Link“, UAB „Kautra“ – autobusbilietai.lt), mažesnė dalis – susikūrė savo nuosavas platformas (pvz. UAB „Kauno autobusai“ – „Žiogas“).
- Didžiosios savivaldybės rodo norą **jungtis su žiedinėmis savivaldybėmis** (kaip tai jau padarė Klaipėda bei Tauragės Žalioji regionas), tačiau susiduriama su teisiniais barjeriais (pvz., Kauno miesto „Žiogas“ nepavyko išplėsti į Kauno rajono savivaldybę).
- Kuriami **jungtiniai bilietai** tarp kai kurių vežėjų ir miestų (pvz., UAB „LTG Link“ su 4 didžiųjų miestų VT, UAB „Kautros“ su Klaipėda ir Vilniumi).
- Keli diskusijos dalyviai (pvz. UAB „Kauno autobusai“) pasidalino, kad planuoja įdiegti arba jau **diegia atsiskaitymą bankinėmis kortelėmis** (kaip tai jau padarė „Klaipėdos keleivinis transportas“ ir Vilniaus „JUDU“), akcentuojant, kad tai efektyviausias būdas supaprastinti atsiskaitymą keleiviams.

Pagrindinės temos ir įžvalgos:

1. Keleivis – svarbiausias sistemos dalyvis

- Keli diskusijos dalyviai akcentavo, kad **istema, visų pirma, turi būti orientuota į viešojo transporto patrauklumo naudotojams didinimą**, kad jis taptų realia alternatyva asmeniniam automobiliui (daugiau nei 94 proc. kelionių Lietuvoje vis dar vykdoma asmeniniais automobiliais – tai vienas prasčiausių rodiklių ES ([eurostat, 2022](#))).
- **Pagrindinis prioritetas turi būti keleivio patirties gerinimas**: paslaugų kokybė ir patraukli paslaugų kaina, patogumas, greitis, aiškumas, sklandus planavimas ir paprastas atsiskaitymas.

2. Bendrų duomenų prieinamumas ir standartizacija

- **Visuotinai akcentuota pamatinė problema vieningos sistemos sukūrimui – duomenų stoka**: Daug savivaldybių (tariamai, net 40 iš 60-ies) neturi skaitmenizuotų autobusų tvarkaraščių ar nesidalina jais dėl kompetencijų bei žmogiškųjų resursų trūkumo.

- **Duomenų sujungimas ir prieinamumas – kertinis uždavinys:** pabrėžta būtinybė turėti **vieningą duomenų prieigos tašką** apjungiantį realaus laiko duomenims iš visų savivaldybių ir vežėjų. Kritikuota esama IS „Vintra“ bei kai kurių privačių vežėjų nenoras dalintis duomenimis konkurencingumo sumetimais.

3. Technologinė infrastruktūra ir platformos

- **Naujos sistemos kurti nereikia:** Daugelis iš diskusijos dalyvių akcentavo, kad sistemų, ir kokybiškų, Lietuvoje jau esama pakankamai – reikia išnaudoti turimus sprendimus, juos integruoti, tobulinti ir plėsti.
- **Norint kurti naują sprendimą,** keli diskusijos dalyviai rekomendavo **skirstyti diegimą etapais** – sukurti atskiras kelionių planavimo ir bilietų pirkimo platformas ir tik vėliau jas integruoti.
- **Techniniai aspektai:** Diskusijos dalyviai atkreipė dėmesį į **mokėjimo technologijų** (atsiskaitymas banko kortelėmis, momentiniai mokėjimai vežėjams), **bilieto validavimo priemonių** (komposterių) bei **GPS sekiklių infrastruktūros** (leidžiančios teikti realaus laiko informaciją apie transporto priemonių judėjimą) svarbą sėkmingam vieningos VT sistemos veikimui.
- **Savivaldybės neturi techninių kompetencijų,** todėl yra linkusios pirkti pilnai paruoštus sprendimus ir rizikuoja nusipirkti tokius sprendimus, kurie ateityje gali kelti problemų dėl suderinamumo su pvz. Bilietų validavimo komposteriais.
- „Trafi“, MaaS technologijų vystytojas, akcentavo, kad iš jų tarptautinės patirties **didžiausias iššūkis dažniausiai yra komerciniai, politiniai ir teisiniai dalykai, o ne techninės integracijos,** todėl būtent šie aspektai turėtų būti pirminis fokusas.

4. Administravimas, neutralumas ir atsakomybės

- **Neutralus administravimas – būtina sąlyga sistemos veikimui:** reikalingas nepriklausomas techninis valdymas ir vieningos, visiems galiojančios taisyklės; akcentuotas skaidrumas, pasitikėjimas ir nešališkumas.
- **Pinigų srautų valdymas:** siūlyta naudoti neutralų mokėjimų operatorių (angl., payment provider) sąžiningam pinigų paskirstymui tarp vežėjų. Vežėjai akcentavo, kad jiems ypač svarbus greitas (momentinis) atsiskaitymas.
- **Teisinis aiškumas** įvardytas kaip būtina prielaida sistemai veikti efektyviai visoje Lietuvoje. Siūlyta, kad būtų vienas pagrindinis nacionalinis teisės aktas ir viena atsakinga institucija.

Remiantis šiomis įžvalgomis Susisiekimo ministerija priėmė tolesnius sprendimus dėl šio projekto eigos ir galutinio sprendimo kūrimo. Numatomi pakartotiniai susitikimai su VT ekosistemos dalyviais (tikėtina, kad antrasis bus rengiamas rudens pradžioje), siekiant užtikrinti sėkmingą projekto eigą ir visoms suinteresuotoms šalims maksimaliai palankų rezultatą.