



Judumas kaip paslauga (JKP) – tai idėja, pagal kurią vartotojams siūlomas individualiai pritaikytų įvairiarūšio transporto (dalijimosi automobiliais, viešojo transporto, taksi, dviračių) paslaugų paketas. Naudodamasis šia paslauga, vartotojas moka ne kiekvienam transporto paslaugos teikėjui atskirai, o už kiekvieną pilną kelionę ar tam tikros trukmės kelionės laikotarpį.

Problemos aprašymas

Šiuo metu už transporto priemones ir kitas judumo paslaugas (taksi, autobusus, viešuosius dviračius, pavėžėjimo paslaugas) vartotojai moka atskirai, todėl dažniausiai įvairiarūšio transporto kelionė turi būti sudaryta iš atskirų kelionės etapų, kurie yra planuojami ir už kuriuos yra mokama atskirai. Tai yra gana sudėtinga ir gali brangiai kainuoti, nes vartotojai turi surasti informaciją apie kiekvieną transporto būdą atskirai bei suplanuoti kaip ir kur iš vienos transporto priemonės pereiti prie kitos. Būtent todėl vartotojai dažnai apsiriboja viena transporto priemone, dažniausiai asmeniniu automobiliu, nors kai kuriais atvejais automobiliui alternatyvios transporto priemonės gali būti pigesnės, greitesnės ir kur kas labiau tinkamos konkrečiai kelionei. Atitinkamai, vartotojai gali nereikalingai leisti pinigų automobilio įsigijimui ar naudojimui bei švaistyti savo laiką kelionėms ir didinti eismo

kamščius ir taršą mieste. Be to, kadangi vartotojams yra sunku rasti informaciją apie įvairiarūšio transporto keliones, automobiliams alternatyvių transporto paslaugų paklausa gali sumažėti, o tai keltų nemenkų problemų šių transporto paslaugų teikėjams.

Kaip tai veikia?

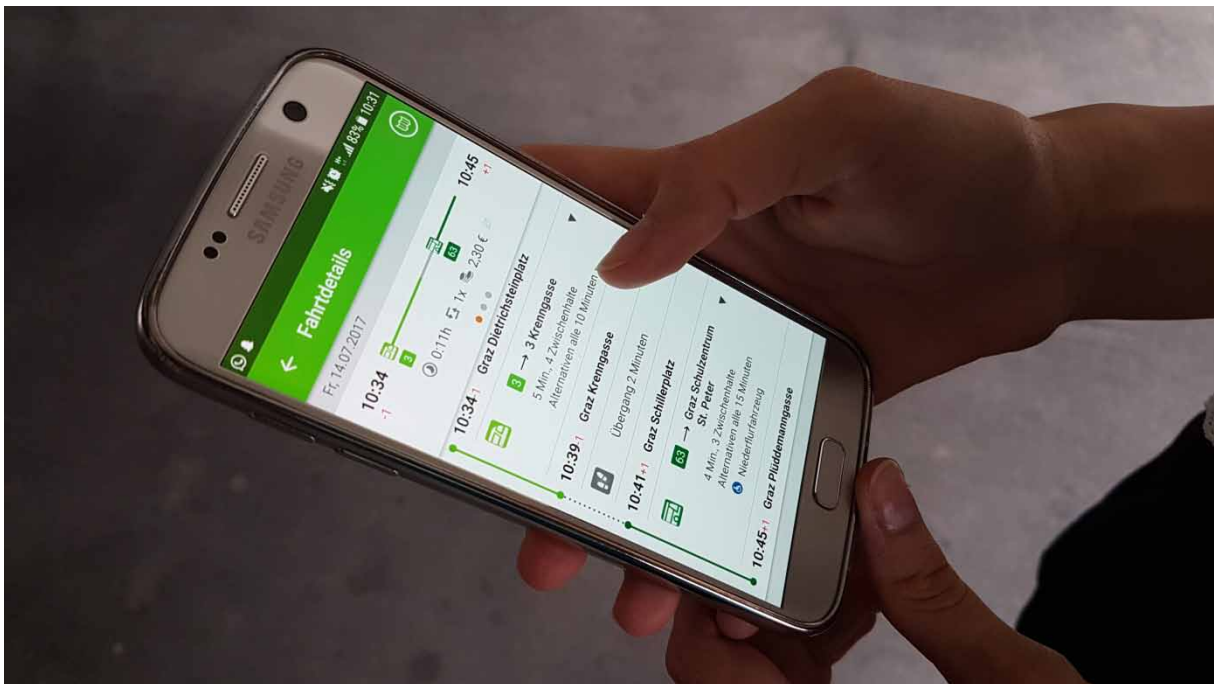
JKP teikėjas veikia panašiu principu kaip „taksi“ paslaugų teikėjas Uber ar apgyvendinimo paslaugų „teikėjas“ AirBNB. Jų dėka sujungiami norintys keliauti asmenys ir kompanijos bei įvairius keleivių (tam tikrais atvejais ir krovinių) transporto būdus siūlantys paslaugų teikėjai. Pasiūdojant tikralaike paklauskos ir pasiūlos analize bei iš anksto žinomais duomenimis apie vartotoją, JKP sukuria tokius kelionių pasiūlymus, kurie kiek įmanoma labiau atitinka vartotojo poreikius (pavyzdžiui, kur ir kada jie nori keliauti) ir jų pasirinkimus (pavyzdžiui, pageidaujamas transporto priemonės, galimus pakeleivius (jei jų norima), papildomas kelionės metu teikiamas paslaugas ir pan.). Šios kelionės gali būti sudarytos iš kelių skirtingų kompanijų vykdomų etapų, tačiau vartotojui tai yra viena kelionė ir vienas – JKP – teikėjas, kuris suplanuoja viską už vartotoją. Paslauga taip pat suderina atsiskaitymo būdus, kuriais galima sumokėti už visą kelionę vienu metu – mokant už šią kelionę prieš ją naudojan-



Pavyzdys kaip JKP padeda vartotojui, norinčiam išvengti situacijos, kuomet automobiliu naudojasi tik vienas žmogus („Katapulta“ transporto sistemos, 2016:16)

tis arba pasirenkant savaitinį ar mėnesinį paslaugos mokestį. Taigi, vartotojas moka ne tiesiogiai paslaugos teikėjui, o JKP operatoriui, kuris iš vartotojo ir/ar transporto paslaugų kompanijos nuskaito suteiktų paslaugų vertę atitinkantį paslaugos mokestį (kelionės kainą ir kliento suradimo įkainį). Svarbiausia yra tai, kad JKP pats neteikia transporto paslaugų, kaip kad Uber pats nevežioja klientų, o AirBNB neteikia apgyvendinimo paslaugų. Transporto paslaugų teikėjai ir toliau prisiima visas paslaugų teikimo sąnaudas ir rizikas, nors JKP gali patirti nuostolių, jei lauktos paslaugos nėra suteikiamos ar jų teikimo kokybė neatitinka vartotojų turimų lūkesčių.

Šiuo metu pasaulyje yra tik viena Judumo kaip paslaugos teikėja pasaulyje – MaasGlobal, kuri 2017 m. vasario mėnesio duomenimis, kiek paradoksaliai, paslaugas planavo teikti tik dalyje Suomijos ir Birminghame Anglijoje. Iš kitos pusės, ši idėja sulaukia nemažai dėmesio dėl savo galimybės reikšmingai pakeisti asmeninių kelionių planavimo ir vartojimo įpročius, o tuo pačiu ir egzistuojančius transporto paslaugų modelius. Nepaisant to, JKP galimybės kol kas yra tokios neaiškios, kad šią idėją pristatančiuose dokumentuose pateikiami tik tokie neapibrėžti teiginiai kaip „JKP rinka Jungtinėje Karalystėje gali siekti milijardus svarų sterlingų per metus“ („Katapulta“ transporto sistemos 2016:28).



Itin naudinga žengti žingsnį atgal ir įvertinti kokius faktorius įtakoja transporto priemonės pasirinkimą bei kaip JKP gali, bent kokybiškai, pakeisti šiuos pasirinkimus. Šių galimybių apibendrinimas pateiktas lentelėje, kurioje transporto priemonių pasirinkimą įtakojančius faktorius yra išvardinti svarbos tvarka. Iš lentelės matome, kad didžiausią poveikį JKP daro tiems veiksniams, kurie mažiausiai veikia kelionės būdo pasirinki-

mus. Bandomoji JKP schema Ubigo (www.ubigo.me) Geteborge Švedijoje susidūrė su šioje lentelėje išvardintais veiksniais. Nors Ubigo pasiūlė pilnai išvystytą JKP pasiūlymą, jiems buvo gana sunku rasti pakankamai vartotojų programos išbandymui, ypač iš tų namų ūkių, kurie turi automobilius. Automobiliais besinaudojantys namų ūkiai nemano, kad JKP palengvintų jų keliones, palyginus su važinėjimu automobiliu.

Transporto rūšių pasirinkimą įtakojantys veiksniai	Kaip JKP gali pakeisti šią situaciją
Kelionės laikas	<p>JKP reikšmingai nepakeis skirtingomis transporto priemonėmis nuvažiuojamos kelionės laiko, nebent sutrumpins laiką, kurį reikia laukti taksi ar viešojo transporto (suteikiant geresnę informaciją tikruoju laiku ir geresnį taksi iškvietimą), ir automobilio pastatymui iki tol skirtą laiką.</p> <p>Nepaisant to, jei keleivis vertina transporto priemones, kuriose kelionės metu jis gali užsiimti kita veikla, pavyzdžiui, dirbti ar bendrauti, JKP pasiūlys daugiau kelionių variantų, įskaitant ir keleivio pageidaujamas, ir taip sumažins kelionėse „švaistomo“ laiko trukmę.</p>
Išlaidos/ kaina	<p>Tikėtina, kad transporto paslaugų operatoriai JKP teikėjams suteiks nuolaidas. Tokiu būdu JKP teikėjai galės užsidirbti. Jei JKP į savo paslaugų paketą įtrauks dalijimosi automobiliu paslaugą, paketo kaina turėtų sumažėti, nes dalijimosi paslaugos kaina išskirstoma visiems keleiviams po lygiai.</p> <p>Bendrai paėmus, bent kuriai įvairiarūšio transporto kelionei JKP galės suteikti tik nedidelę nuolaidą, nes transporto paslaugų operatoriai norės išlaikyti esamą kainų lygį. Ši situacija gali pasikeisti nebent tuo atveju, jei JKP pritrauks tiek daug vartotojų, kad transporto kompanijoms apsimokės sumažinti kiekvieno keleivio kelionės kainą, nes bendras keleivių skaičius bus žymiai padidėjęs.</p>
<p>Persėdimas ir dėl to būtinas naujas kelionės bilietas</p> <p>Tam tikros priemonės patikimas ar nepatikimas</p>	<p>JKP sumažins dėl persėdimų kylančius nesklendumus (pavyzdžiui, netyčia praleistus persėdimus) ir panaikins mokėjimus už kiekvieną įvairiarūšio transporto kelionės dalį atskirai.</p> <p>Tai neturėtų sukelti nepatogumų persėdant tarp įvairių transporto priemonių.</p> <p>JKP siūlys asmeniškai pritaikytas paslaugas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • JKP turėtų „žinoti“ kokioms transporto rūšims kiekvienas keleivis teikia pirmenybę • JKP turėtų skatinti kiekvieną keleivį „išbandyti“ tas transporto rūšis, kuriomis jie paprastai nesinaudoja. Taip pat turėtų suteikti informaciją apie klientams „naujas“ transporto rūšis bei skatinti jas išbandyti. • Transporto paslaugų operatoriams JKP perduos jų paslaugų vartotojų ir tų, kurie šiomis paslaugomis nesinaudoja, atsiliepimus ir paslaugų tobulinimo pasiūlymus. Šioje srityje JKP gali turėti itin didelę įtaką. Šioje srityje JKP gali turėti itin didelę įtaką.
Inercija (tendencija naudotis ta pačia transporto priemone, ypač reguliarioms kelionėm)	<p>Kiekvieną dieną JKP teiks asmeninę informaciją realiuoju laiku apie kiekvieną vartotojo kelionę ir atsižvelgdama į kliento poreikius parinks patį geriausią tos dienos kelionės pasiūlymą. Nepaisant to, vartotojas gali šią kelionę atmesti – daugelyje tyrimų buvo įrodyta, kad kasdienėse kelionėse labai retai pasinaudojama informacija apie kelionių pasirinkimus.</p>

Privalumai arba kodėl tai naudinga?

JKP gali turėti šiuos privalumus

- Vartotojų judumo poreikiai patenkinami ta pačia ar netgi žemesne kaina nei dabar, be to, jiems suteikiama papildoma nauda – sutrumpėjęs ar labiau naudingas/malonus kelionės laikas, sumažintas kelionių skaičius, ir kitos papildomos paslaugos kelionių metu. Pasinaudodami JKP, vartotojai taip pat gali išnuomoti asmenines transporto priemones (pavyzdžiui, mažai naudojamus automobilius) „dalijimosi ekonomikoje“. Hipotetinio atvejo analizė šio skyriaus pabaigoje puikiai iliustruoja šiuos privalumus.
- Transporto paslaugų operatoriams, suteikdama geresnį priėjimą ir daugiau informacijos apie jų rinką, JKP padeda padidinti užimamą rinkos dalį. Nepaisant to, JKP taip pat gali sukurti konkurencijos grėsmę tiems transporto paslaugų operatoriams, kurie nenori ar negali savo paslaugų priderinti prie JKP veiklos modelio.
- JKP teikėjams pagrindinis privalumas yra tai, jog ilgainiui šios paslaugos gali tapti pelningos.
- Organizacijos, kurios renka ir kaupia duomenis tiek apie transporto paslaugų pasiūlą, tiek apie vartotojų kelionių modelius ir pagei davimus, gali šiuos duomenis parduoti kitoms kompanijoms, besidominčioms ar teikiančioms kitas paslaugas šioje milžiniškoje kelionių rinkoje.
- Valdžios institucijoms JKP gali padėti sumažinti privačių automobilių naudojimą, tačiau tai labai priklauso nuo to, kokius privačiam automobiliui alternatyvius transporto būdus JKP galės pasiūlyti. Jei JKP siūlys tokias tradiciniam viešajam transportui alternatyvias paslaugas kaip Uber, tai tik padidins automobiliais nuvažiuojamų kilometrų skaičių ir eismo spūstis. O jei tradicinio viešojo transporto paslaugų teikėjai praras dalį rinkos, nes jiems bus per daug sudėtinga priderinti ar prijungti savo veiklą prie JKP paslaugų paketo, viešųjų transporto paslaugų tik mažės. O tai, savo ruožtu, neigiamai paveiktų JKP nesinaudojančių, dažniausiai senesnių ir neturtingesnių žmonių, nesinaudojančių išmaniaisiais telefonais ar kreditinėmis kortelėmis, judumą. Iš kitos pusės, tų žmonių, kurie neturi automobilio, bet yra pasiruošę naudotis JKP, gyvenimo kokybė turėtų pagerėti, nes jų kelionės galėtų tapti kur kas lengvesnės ir pigesnės.

Hipotetinis JKP besinaudojančios šeimos atvejis

35-ių metų Melinda su vyru ir dviem vaikais gyvena Tyldesley – priemiestyje apie 12 mylių į šiaurės vakarus nuo Mančesterio, kur pati populiariausia transporto priemonė yra privatus automobilis. Melindos šeima turi du automobilius. Vienu automobiliu naudojasi jos vyras Tomas, kuris kiekvieną dieną važinėja į darbą Salforde, apie 10 km. nuo namų. Tomo kelionė užtrunka mažiausiai 35 minutes, tačiau kartais ir visą valandą. Melinda naudoja kitu automobiliu, kuriuo kas rytą veža vaikus į mokyklą Boltone, o paskui važiuoja į darbą Tyldesley. Tiek Melinda, tiek jos vyras patiria daug eismo keliamų problemų, todėl abu nusprendžia, kad reikia ką nors keisti.

Norėdama patirti mažiau streso kasdienėse kelionėse, Melindos šeima užsisako JKP. Pirmiausiai Melinda parsisiunčia JKP mobiliąją programėlę į savo ir savo vyro išmaniuosius telefonus bei joje atidaro savo šeimos sąskaitą. Registracijos metu Melinda atsako į daugybę klausimų ir JKP programėlė sukuria Melindos „šeimos paketą“, kurį visa šeima įvertina labai teigiamai. Paslaugų paketas apjungia keliones geležinkeliu, autobusu, iškviečiamu mikroautobusu ir viešaisiais dviračiais.

Trūkumai ir pavojai

Kai kurie trūkumai, siejami su galimomis eismo spūstimis, buvo paminėti aukščiau.

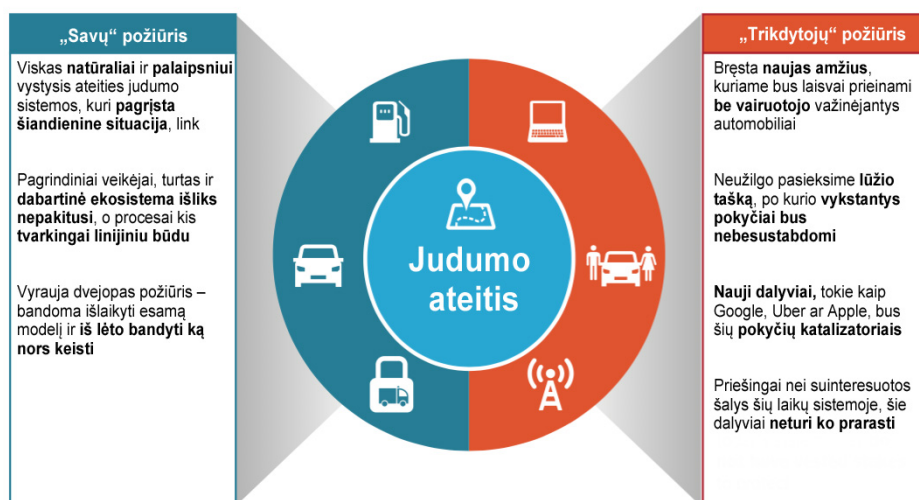
Be to, kadangi JKP operatorių veikla yra virtualaus pobūdžio, paslaugas greičiausiai teks mažus fizinius mokesčius turinčiose šalyse įkurtos didelės tarptautinės kompanijos, kurios mokės tik nedidelius pajamų mokesčius tose valstybėse, kuriose bus vykdoma tikroji veikla. Tai yra didelis informacijos kaupimo principu veikiančių kompanijų trūkumas. Valstybės gali norėti iš šių kompanijų surinktus mokesčius panaudoti socialinės infrastruktūros gerinimui, kurios pagerėjimas, atitinkamai, būtų naudingas toms pačioms kompanijoms, tačiau dažniausiai to padaryti negali, nes mokesčiai yra nesurenkami.

JKP greičiausiai taip pat išvystys ar remis tam tikrų transporto paslaugų, kurių nacionalinės reguliavimo sistemos kol kas nėra pasirengusios tinkamai priimti, teikimą (kaip Uber ar dalijimosi automobiliu paslaugas). Tose šalyse ar miestuose, kuriuose manoma, kad reguliavimas yra būtina visuomenės saugumo ar aplinkos apsaugos priemonė, dėmesys nereguliuojamoms transporto sritims bus akivaizdus JKP trūkumas.

Suinteresuotųjų šalių analizė: kas yra už ir kas yra prieš?

Šalininkai: bendrai paėmus, tai yra tos organizacijos, kurios nori paskatinti laisvą rinką ir geresnį klientų aptarnavimą. Be to, tokios organizacijos kaip Google ar Amazon, taip pat domisi JKP idėja, nes jos pagalba galėtų sužinoti jiems rūpimą informaciją. Sužinoję mūsų kelionių modelius ir asmeninius pageidavimus, šios kompanijos mums galėtų sukurti „asmeninius“ savo paslaugų pasiūlymus.

Kadangi JKP yra nauja ir kol kas plačiai nepriimtą idėja, turinti tik kelias veikimo vietas (pavyzdžiui, Suomijoje: <http://maas.fi>, Vokietijoje: <http://www.uitp.org/news/maas-hannover>, ar Civitas įžvalgoje Nr. 18 pateiktuose pavyzdžiuose), kol kas ji nesulaukė jokio pasipriešinimo. Labiausiai tikėtina, kad ateityje JKP pasipriešins transporto paslaugų teikėjai, kurie šiuo metu yra apsaugoti vietos rinkose ir kurie JKP atėjimą įvertins kaip jiems kylančią grėsmę arba tie operatoriai, kurie negalės savo paslaugų suderinti su JKP veikimo modeliu.



„Savų“ ir „trikdytojų“ požiūris į judumą ateityje. (Deloitte universiteto ataskaita, 2015:5)

Teisinis pagrindas

Kadangi JKP siūlo integruoti ir parduoti jau esančias, egzistuojančių paslaugų operatorių teikiamas, transporto paslaugas, jų veikimą keleivių pervežimo srityje reguliuos jau nusistovėję teisiniai aktai. JKP paslaugų integravimo ir pardavimo viename paslaugų pakete veiklą reguliuoja tokių kaupimo paslaugų teisinė bazė, kuri greičiausiai nebus pilnai išvystyta ir nusistovėjusi, nes yra palyginus nauja. Svarstant nacionalinius teisės aktus, svarbu įvertinti kaip galima pasiekti tinkamą viešosios politikos tikslų reguliavimo ir liberalizavimo balansą, kurio pagalba JKP galėtų veikti pakankamai laisvoje rinkoje. Be to, teisinė bazė turėtų apsaugoti JKP vartotojus, o šiuo metu egzistuojantys aktai tą padaryti nėra pajėgūs.

Miesto politikos pasiūlymai

Miesto politika priklauso nuo kiekvienoje šalyje egzistuojančios JKP veiklą reguliuojančios sistemos ir teisinės bazės. Be to, taip pat svarbu ar miesto administracija gali spręsti šiuos klausimus nepriklausomai, ar, priešingai, ji yra visiškai priklausoma nuo valstybinių teisės aktų. Tikriausiai nebūtų protinga JKP visiškai ignoruoti, nes vienokiu ar kitokiu būdu tam tikros suinteresuotos grupės skatins miesto administraciją priimti aiškią poziciją dėl JKP veiklos mieste. Jei miesto administracija įgyvendins „Kaip inovacija dera su DJMP?“ skyriuje aptartus veiksmus, tuomet mieste bus galima sukurti tinkamas politikos priemones įvairių operatorių bendradarbiavimui JKP veikloje.

Gera ir bloga praktika (trumpi pavyzdžiai)

MaaSGlobal

Tai yra pirmas pilnai veikiantis ir visas specifikacijas turintis JKP operatorius. Labiausiai išvystos paslaugos, plačiau žinomos Whim pavadinimu, bus teikiamos Helsinkio teritorijoje, kur, 2016 m. vasario mėnesio duomenimis, kompanija registravo potencialius vartotojus, tačiau dar neteikė jokių paslaugų. Už tam tikrą mėnesinį mokestį vartotojams bus suteikti „taškai“, kuriuos šie galės išleisti skirtingoms kelionėms. Apytikslė kainodara yra pateikiama paveiksle, kuri taip pat atskleidžia JKP verslo modeliui kylančius iššūkius.

Ubigo

Ši schema 2014 metais buvo išbandoma Geteborgo mieste Švedijoje. Projekto pradžioje apie 400 namų ūkių išreiškė susidomėjimą, tačiau galiausiai tik 86 namų ūkiai, apimantys 195 gyventojus, šią paslaugą užsisakė. Ubigo užsisakę žmonės daugeliu atžvilgių buvo statistiniai Geteborgo gyventojai, tačiau tik nedaugelis jų turėjo ar naudojosi asmeniniais automobiliais. Be to, daugelis jų buvo „novatoriai“ ar „naujųjų pirmieviai“. Apklausus tuos žmones, kurie išreiškė pirminį susidomėjimą, tačiau vėliau šios paslaugos neužsisakė, paaiškėjo, kad „galima išskirti bendresnes atsisakymo kategorijas, tokias kaip ekonominės priežastys, suvokiamas neatitikimas tarp kliento ir paslaugos (pavyzdžiui, tarp esamų kelionės modelių ar gyvenimo būdo ir Ubigo siūlomų paslaugų) ir suvokiamas „alternatyvios“ transporto infrastruktūros

The Whim App Why Whim? Sign Up **whim** Pricing News About Us FAQ

Neribotos kelionės

Mėnesinis mokestis. Jokių apribojimų

Mokėti už kelionę nėra mėnesinio mokesčio	Whim Basic 94 eurų vertės kelionės, įskaitant:	Whim Go 179 eurų vertės kelionės, įskaitant:	Whim Verslas
 naudokitės Whim be įsipareigojimų ir mokėkite už kiekvieną kelionę atskira	 Taksi ir automobilių nuoma iki 39 eurų neribotas viešasis transportas Helsinkyje, 55 eurų vertė	 Taksi ir automobilių nuoma iki 124 eurų neribotas viešasis transportas Helsinkyje, 55 eurų vertė	 Neribotas taksi Neribotas viešasis transportas Išsinuomokite automobilį neribotam dienų skaičiui kiekvieną mėnesį. Kreipkitės dėl pasiūlymo
	89€ eurai per mėnesį	149€ eurai per mėnesį	

2017 m. Whim laimėjo geriausias mobiliosios paslaugos apdovanojimą

nebuvimas“ (Sochor, Strömberg and Karlsson, 2014:4). Iš esmės, dalis žmonių manė, kad paslaugos yra per brangios, dalis manė, kad nėra patenkinami jų turimi judumo poreikiai, o dar kiti manė, kad Ubigo siūlomi variantai nėra pakankamai geri. Akivaizdu, jog JKP susidurs su panašiais iššūkiais bent kurioje jos veikimo vietoje.

Igyvendinimo laikotarpis

JKP funkcionavimui reikalingos technologijos jau yra sukurtos. Pagrindiniai šiuo metu kylančys trukdžiai yra organizacinio pobūdžio – transporto paslaugų operatoriai turėtų pasidalinti informacija apie savo transporto sistemą ir kainodarą. Be to, pačiu didžiausiu trukdžiu yra tai, kad kol nesukurtas tinkamas ir gyvybingas tokių paslaugų teikimo verslo modelis. Kol kas neaišku kuomet pastarasis trūkumas bus panaikintas. Organizacinių klausimų sprendimas, savo ruožtu, gali užtrukti nevienodai ir priklausys nuo nusistovėjusių organizacinių tradicijų (pavyzdžiui, kai kurios transporto kompanijos yra kur kas atviresnės, palyginus su kitomis) ir teisinių reikalavimų tam tikrose vietovėse.

Projekto kaina

Viešajam sektoriui JKP tiesiogiai nieko nekainuoja. Nepaisant to, kol kas tai nėra pilnai išvystytas ir tinkamai veikiantis privatus verslas, todėl šiuo metu neegzistuoja aiškus privačiai finansuojamo verslo modelis. Gali būti, kad JKP teikiamomis galimybėmis norinčios pasinaudoti privačios kompanijos sieks investicijų iš viešojo sektoriaus ir tokiu būdu stengsis šį verslo modelį padaryti patrauklesniu vartotojams. Kol kas nėra aišku ar tokios investicijos turėtų būti valstybiniame ar vietiniame lygmenyje.

Neatsakyti klausimai

Kadangi JKP yra labai naujas dalykas, lieka daug neatsakytų klausimų. Visus juos galima rasti „Katapulta“ transporto sistemų ataskaitoje (2016).

Pasiūlymai ateičiai

Šiuo metu JKP yra tik bandymų etape. Todėl daugelis šiame dokumente pristatytų idėjų turėtų būti vertinamos kaip „pasiūlymai ateičiai“. Akivaizdu, jog ateityje populiarėjant automobiliams be vairuotojo, JKP operatoriai taip pat stengsis pasinaudoti šia naujove ir tokiu būdu sieks sumažinti patiriamas išlaidas bei teikiamų paslaugų kainas vartotojams

Kaip inovacija dera su DJMP?

JKP gali pakeisti naudojimąsi automobiliu, o norėdama tapti sėkminga ir plačiai naudojama, ši paslauga būtent to ir turėtų siekti. JKP taip pat galėtų pagerinti žmonių, dėl prasto judumo rizikuojančių tapti socialiai atskirtais, susisiekimo galimybes. Stipriai skatindama dalijimąsi automobiliais, JKP gali sumažinti automobiliais nuvažiuojamų kilometrų kiekį ar bendrą kelionių skaičių. Tačiau, kaip buvo minėta anksčiau, JKP lygiai taip pat gali padidinti nuvažiuojamų kilometrų skaičių ar spūstis. Akivaizdu, kad visi šie klausimai yra susiję su DJMP nustatytais tikslais, todėl, jei JKP iš tiesų yra tokia gera inovacija kaip teigia jos šalininkai, ji gali labai stipriai įtakoti šių tikslų įgyvendinimą.

Norėdami pasirengti JKP inovacijai ir tinkamai ją priimti, miestai turi peržiūrėti įstatymus ir visas transporto priemones reguliuojančias taisykles bei turi būti pasiruošę bent kada juos pakeisti ir pritaikyti naujoms judumo sąlygoms. Miestai turėtų sukurti ir išnagrinėti scenarijus, kuriuose įvertintų kaip JKP gali pakeisti keliones jų teritorijoje ir/ar regione bei numatyti kaip šiuos pokyčius būtų galima kontroliuoti ar pakreipti norima linkme. Žinoma, tai yra nelengva, nes pasaulyje šiuo metu veikia tik keli JKP modeliai, o tiksliai numatyti kokias paslaugas jie galėtų teikti kiekviename mieste, kiek šios paslaugos kainuotų ir kiek jos sutrikdytų esamą transporto sistemos situaciją beveik neįmanoma.

Kadangi JKP yra besivystantis modelis, miestai turi pakankamai laiko aparti galimą JKP veikimą su potencialiais paslaugų teikėjais ir transporto paslaugų operatoriais vietovėje ir:

- Sutarti dėl bendrų JKP veikimo principų toje vietovėje.
- Numatyti galimus pavojus ar problemas, kurios gali kilti dėl JKP veiklos ir pasiekti susitarimą kaip šias problemas būtų galima spręsti.
- Suinteresuotas šalis, ypač tradicines autobusų kompanijas, paskatinti pamąstyti kaip JKP gali pakeisti jų verslą ir sukurti planą kaip būtų galima bendradarbiauti su JKP.
- Įvertinti ar ir kaip JKP galėtų padėti pasiekti viešosios politikos tikslų, tokių kaip geresnis socialiai atskirtų asmenų judumas, sumažėję kamščiai ar geresnės alternatyvos tradicinėms subsidijuojamoms autobusų paslaugoms

Nuorodos

1. „Katapult“ transporto sistemos ataskaita, 2016, Mobility as a Service: exploring the opportunity for Mobility as a service in the UK, peržiūrėta 2018 m. liepą, https://ts.catapult.org.uk/wp-content/uploads/2016/07/Mobility-as-a-Service_exploring-the-opportunity-forMaaS-in-the-UK-Web.pdf.
2. Deloitte universiteto ataskaita, 2015, The future of Mobility report, Deloitte University Press, peržiūrėta 2018 m. liepą, <https://dupress.deloitte.com/dup-us-en/focus/future-of-mobility/transportation-technology.html>
3. Civitas įžvalgos Nr. 18, 2016, Civitas insight Mobility-as-a-Service: a new transport model, peržiūrėta 2017 m. liepą, http://civitas.eu/sites/default/files/civitas_insight_18_mobility-as-a-service_a_new_transport_model.pdf
4. Sochor, Strömberg and Karlsson, 2014, The added value of a new, innovative travel Service: insights from the UbiGo field operational test in Gothenburg, Sweden, Tarptautinė Judumo ir sumanių miestų konferencija Romoje, peržiūrėta 2018 m. liepą, http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/204389/local_204389.pdf
5. Whim, peržiūrėta 2017 m. liepą, <http://whimapp.com/2017/07/11/whim-wins-the-best-mobile-service-in-finland-2017-award>

Autorius

Prof. Tom Rye

Edinburgh Napier University

Transport Research Institute

Email: t.rye@napier.ac.uk

Internet: www.tri.napier.ac.uk

LEGAL DISCLAIMER: The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein. All images are provided by the respective partners (unless otherwise noted) and are approved for reproduction in this publication.



CIVITAS PROSPERITY has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement N° 690636.