

Turbūt daugelis iš čia dalyvaujančių prisimena dienas, kai automobilių gatvėse buvo nedaug, ir dauguma žmonių keliaudavo tik naudodamiesi viešuoju transportu – ir keliaujant mieste, ir tarp miestų. Tai sąlygojo ir apribotos galimybės turėti asmeninį transportą, ir lėtesnis gyvenimo tempas. Visgi, tai turėjo ir teigiamą pusę – kadangi viešuoju transportu keliaudavo didžioji dalis žmonių, gatvės ir keliai nebūdavo perkrauti, o viešasis transportas buvo gan patogus, nes dėl didesnių keleivių srautų ir transportas važinėjo dažniau. Deja, prasidėjus visuotinei automobilizacijai ir vis spartėjant gyvenimo tempui, o viešojo transporto įmonėms dėl įvairių priežasčių nespėjant atsinaujinti ir pateikti patogią keleiviui paslaugą, naudojimasis viešuoju transportu Lietuvoje, ir deja Vilniuje, nuolat mažėja.

Remiantis Eurostat duomenimis (sausumos kelių keleivinio transporto rūšių pasiskirstymas), jau 2000 m. Lietuvoje kelionės automobiliais buvo beveik pasiekę ES vidurkį, o iki 2010 m. ES vidurkį stipriai viršijo (net 7 procentiniais punktais) – jei ES vidurkis padidėjo tik 1,1 procentinio punkto, tai Lietuvoje jis padidėjo 8,9 procentinio punkto ir Lietuva atsirado pirmoje vietoje ES pagal individualaus transporto priemonių skaičių.

Dar įdomiau atrodo keliavimo sausumos kelių keleivinio transportu skaičiai pagal BVP 2000-2010 m. Jei bendras ES vidurkis nežymiai mažėjo, Lietuvoje jis buvo išaugęs net 46,6 procentinio punkto 2006-taisiais metais.

Nuosavo transporto naudojimosi lygio didėjimo rezultatai didmiesčiuose – vis didesnis miestų užterštumas, spūstys gatvėse, padidėjęs avaringumas, greitesnis gatvių dangos susidėvėjimas, nuolatiniai automobilinekų reikalavimai tiesti naujas ir platinti esamas gatves ir t.t. Viešasis transportas, kurio dalis keleivių atsisakė (tikėtina) dėl jų lėtumo, dėl perkrautų gatvių dar labiau lėtėja, o tai yra viena iš priežasčių ir likusiems jo naudotojams, atsiradus progai, pereiti prie individualaus transporto.

Tačiau ar vien tik greitis lemia pavojingai mažėjantį viešojo transporto populiarumą?

Remiantis ekonomine logika, mažėjant keleivių srautui – retinamas ir maršrutas, dėl ko jis tampa vis mažiau patrauklus ir likusiems keleiviams, o tai sąlygoja dar spartesnį maršruto nykimą bei tai, kad keleiviai atranda kitas keliavimo alternatyvas, kurios nebūtinai susiję su viešuoju transportu. Nors tai galima matyti ir miestų maršrutuose (vargu ar galima laikyti patraukliu maršrutą, kuriuo transporto priemonė kursuoja kas pusvalandį ar dar rečiau), visgi geriausiai tai galima matyti priemiesčių („vietinio susisiekimo“) ar tarp miestinių („tolimojo susisiekimo“) maršrutuose. Taigi, kaip antrąją viešojo transporto populiarumo mažėjimo priežastį galime įvardinti per retą kursavimą / nepatogius grafikus.

Kitas dalykas, aktualus Lietuvos gyventojui – išlaidos. Šiuo metu Vilniaus viešojo transporto keleivis per mėnesį už keliones moka 100 Lt. Visgi jei paimsime pavyzdį, kad tai yra 4 asmenų šeima (tėvai su 2 vaikais), jų išlaidos mėnesiui sudarys 236 Lt. Turintiems nuosavą transportą ir tik retkarčiais naudojantis viešuoju transportu tai nemaža suma – o kaip puikiai žinome keliauti naudojantis vienkartiniais (ar valandiniais) bilietais nėra pigu. Vilniuje, ruošiantis elektroninio bilieto sistemos diegimui, buvo žadama daug ir patogių bilietų rūšių – deja, su šiuo bilietu keleiviai neteko galimybės nusipirkti vienkartinius bilietus, teliko žymiai pabrangintų bilietų įsigijimo pas vairuotojus galimybė. Kaip bebūtų keista, sumažinus PVM kelionėms viešuoju transportu, kai kurie miestai kelionių kainų nesumažino, bet paliko jas tokias pačias ar atvirkščiai – jas padidino. Tik ar didesnė kelionės kaina garantuoja, kad viešasis transportas taps patogesniu?

Trečioji priežastis susijusi ir su ketvirtąja – komfortas. Komfortas – ne tik galimybė kelionės metu atsisėsti, ne tik važiuoti saugiai (be neblaivių ar agresyvių bendrakeleivių), ne tik važiuoti švarioje transporto priemonėje. Tai tuo pačiu ir ne per toli nuo keleivių gyvenamosios/darbo vietos ar kito kelionės tikslo esančios stotelės. Pripažinkime, kad pastaraisiais metais stotelės dažniausiai tiesiog pervadinamos, o ne atsiranda prie naujų (planuojamų) namų kvartalų, prekybos /pramogų centrų ar kitų traukos vietų. Sutikime, jei keleiviui iki stotelės reikia eiti neapšviestais šaligatviais su ištrupėjusiomis plytelėmis – tai irgi nesukelia malonių emocijų.

Pastaraisiais mėnesiais viešojoje erdvėje galima rasti daugybę keleivių nusiskundimų dėl viešojo transporto. Kai kurie skundai būna gan abejotini, visgi kai ant keliaujančio keleivio ima kristi detalės (ar dėl nekokybiškos kelio dangos, ar dėl transporto priemonės konstrukcijos trūkumo, ar nepakankamos priežiūros), ar keleivis skundžiasi per brangia kelione iš oro uosto su persėdimu (nes tenka mokėti ne tik už save, bet ir kiekvienoje transporto priemonėje pirkti bilietą savo lagaminui, kurio nėra kur pasidėti, nes transporto priemonė perpildyta) – tokie nusiskundimai skamba logiškai.

Sugrįžkime prie pradžioje minėto klausimo – mažo viešojo transporto greičio. Kas jį lemia?

Paimkime vieną pavyzdį – Antakalnio gatvę Vilniuje. Kas ja važiavo – žino, jog net jei visur degs žalias šviesoforo signalas, greit nepavažiuosi dėl kelio dangos kokybės ir duobėtų šulinių dangčių. Tačiau vien tam, kad įveikti 700 metrų atstumą nuo Klinikų iki Šilo stotelių, tenka pravažiuoti tris šviesoforus (o 800 metrų nuo Tverečiaus iki Klinikų stotelės – net penkis) – kad jie visi degs žalia šviesa, šansų nedaug (ir tokių atkarpų Vilniuje labai daug). Ar buvo analizuota, kiek laiko prie šviesoforų prastovi viešasis transportas? Kur dingo prieš keičiant šviesoforus moderniaisiais žadėti specialūs pulteliai viešojo transporto vairuotojams, kurie įtakotų šviesoforo veiklos ciklą? Kodėl nepasinaudojama viešojo transporto priemonėse esančia įranga, kuri siunčia GPS signalus, kad šviesoforai į tai atsižvelgtų ir raudonas šviesoforo signalas užsidegtų pravažiavus autobusui ar troleibusui pro šviesoforą?

Vilniuje buvo nuspręsta, kad viešasis transportas bus greitesnis, jei nestos dalyje „nesvarbių“ stotelių. Tačiau ar tai tikrai patogiu keleiviams, ir ar tai veikia? Ne kartą teko važiuoti troleibusu, kurį stotelėje pralenkia G autobusas, kuris to paties troleibuso pasivejamas prie kito šviesoforo ar kitoje stotelėje. Kodėl nebuvo pasirinktas daugelyje Europos miestų naudojamas modelis, kai priemonė stotelėje sustoja tuomet, jei paspaudžiamas specialus mygtukas salone ar stotelėje žmogus iškelia ranką?

Nepamirškime ir dar vieno itin svarbaus dalyko. Viešojo transporto vairuotojai privalo laikytis grafikų. Ir jei už vėlavimus nėra baudžiama (nes spūstys, avarijos ir panašūs dalykai ne visuomet prognozuojami) – už važiavimą greičiau nei nurodyta pagal grafiką vairuotojai yra baudžiami.

Autobusas ir troleibusas (ne taip, kaip lengvasis automobilis) sveria bent po keliolika tonų – ir tai savaime lemia didesnį greitėjimo ar stabdymo laiką. Ir nors pagal KET išvažiuojantį iš stotelių viešąjį transportą privaloma praleisti – individualaus transporto vairuotojai šią taisyklę linkę primiršti.

Neseniai Vilniuje ir Kaune buvo bandomas elektrinis autobusas ir valdžios atstovai garsiai kalbėjo, kad tuoj jie atsiras miestų gatvėse. Bet buvo tylima apie tai, kad bandymų metu buvo patirtas fiasko, kai Vilniuje autobusas nors važiuodamas paprasta trasa be didelių įkalnių, tesugebėdavo dirbti apie 3 valandas, o Kaune, veždamas vos kelis keleivius, nesugebėjo įkopti į kalną? Nepamirškime, kad tokio transporto energijos suvartojimas būtų daug didesnis įjungus kondicionierius ar šildytuvus, o akumuliatorių talpa ženkliai smunka šaltos žiemos metu. O gal visgi Vilniui derėtų kelis elektrinius autobusus nusipirkti, prasikeikti ir gal tuomet bus įvertinta turima ir laiko išbandyta infrastruktūra?

Sugrįžkime prie jau ne kartą kalboje minėtos lėto viešojo transporto iliuzijos. Daugybė politikų ir kitų asmenų kaip lėčiausius, nesugebančius greit važiuoti, nuolat vadina troleibusus. Tačiau ar iš tiesų jie yra ir gali būti tik lėti? Be to, ar didelį greitį (kartais viršijant leidžiamą) galima pateisinti jų priešpastatant keleivių saugumui? Čia matote iliustracijas, padarytas vieną dieną, naudojantis stops.lt esančia galimybe matyti realų transporto judėjimą. Joje yra troleibusų greičiai. Ir tai tikrai nėra jų galimybių ribos. Vieną dieną teko įsėsti į 10 maršruto troleibusą, dėl avarijos vėlavusį 10 minučių – nuvažiavus 8 stoteles, jam tebuvo likęs vos 1 minutės vėlavimas nuo grafiko. Kitą vakarą po avarijos skubantis 14-tojo maršruto troleibusas nuo Gerosios vilties iki Tverečiaus stotelės atvažiavo per 26 minutes, kai grafike jam skiriama 40 minučių. Ir šį sąrašą galima tęsti, tačiau grafikai kaip buvo, taip yra „ištempti“, dėl ko viešasis transportas niekaip negali atsikratyti lėto transporto etiketės.

Puiku, kad keleiviai turi galimybę planuoti keliones ir matyti transporto priemonių judėjimą realiu laiku internete. Internete skelbiamos (tiesa, kartais ir kiek pavėluotai) ir naujienos. Visgi kodėl pamirštama, kad nemaža dalis keleivių nesinaudoja išmaniaisiais telefonais bei internetu- kodėl jie paliekami informaciniame užribyje? Tiesa, net ir moderniomis technologijomis besinaudojantieji pakeitus eismą renginių metu ar po avarijų, paliekami informacinėje blokadoje – informacija apie tai nei vienoje iš kelių viešojo transporto svetainių nepateikiama, kaip ir stotelėse esančiose švieslentėse.

Deja, tenka pripažinti, kad su gyvenimo tempu nespėja ne tik viešojo transporto organizavimas savivaldybių lygmenyje, tačiau ir įstatyminė bazė. Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekse yra toks troleibuso apibrėžimas: „Troleibusas - autobusas, varomas kontaktiniu tinklu tiekiamą elektros energija“. Taigi, įstatymas nežino, kad šiuo metu gaminami troleibusai, galintys važiuoti dalį trasos naudodami akumuliatoriuje sukauptą energiją ar rezervinį vidaus degimo (dyzelinį) variklį, nenaudojant kontaktiniu tinklu tiekiamos elektros energijos.

Pirmadienį buvo oficialiai paskelbta, kad kitais metais privačiam verslui bus atiduoti 24 miesto maršrutai (19 privežamųjų ir 5 pagrindiniai), sutartys bus bent 7 metams + galimybė pratęsti dar iki 3 metų. Be abejo pasigirs nuomonių, kad tai yra teigiamas dalykas, į rinką ateis privatus vežėjas, kuris suteiks geresnę paslaugą už mažesnę kainą. Tačiau ar tikrai yra daug tikinčių Kalėdų seneliu? Bent jau iš oficialaus pranešimo atrodo, kad bus skelbiamas vienas konkursas ir bus pasirinktas vienas nugalėtojas, tad smulkusis verslas, kuris galbūt tikėjosi patekti į šią sistemą, turės nusivilti. Tai, kas kitamet bus pradėdama Vilniuje, yra viešojo transporto privatizacijos pradžia. Kitais metais (be 19-os privežamųjų) 5 maršrutai, po to dar keli, ir taip per kelis metus visas viešasis transportas gali būti perduotas privačiam vežėjui į rankas. Nepamirškime – privatus verslas nesitaikstys su tuo, kad savivaldybė nesumokės visų jiems turinčių priklausyti lėšų (ką turi metų metus kentėti savivaldybei priklausanti įmonė), tuo tarpu savivaldybės biudžete liks dar mažiau lėšų sumokėti savo valdomai įmonei, kas ją kasmet stums į vis didesnę prarają. Nesunku prognozuoti, koks likimas numatomas šioje schemoje troleibusų sistemai – vargu ar atsirastų privatus vežėjas, kuris įsipareigotų vežti keleivius savo turimais troleibusais ar garantuoti nulinę taršą gatvės lygmenyje reisų metu...

Prieš 68 metus, 1945-tųjų lapkritį, į Vilniaus gatves išriedėjusius autobusus, o po 11 metų, 1956-tųjų lapkritį, pasirodžiusius troleibusus galima vadinti šiandieninio Vilniaus miesto viešojo transporto pradžia. Neabejotina, kad autobusai vienokia ar kitokia forma (didesniais ar mažesniais kiekiais, priklausantys savivaldybei ar privačiam vežėjui, dyzeliniai ar dujiniai), mieste išliks. Norisi tikėtis, kad Vilniuje, nepaisant dabartinės miesto valdžios siekių, savo vietą po saule iškovos ir troleibusai.