

KONFERENCIJOS

„VIEŠASIS TRANSPORTAS. SITUACIJA IR PERSPEKTYVOS.

INDIVIDUALAUS IR VIEŠOJO TRANSPORTO SANTYKIS“

REZOLIUCIJA

Lietuvos Respublikos Seimas

2013 m. lapkričio 20 d.

Mes, susirinkusieji į konferenciją „Viešasis transportas. Situacija ir perspektyvos. Individualaus ir viešojo transporto santykis“, pripažįstame viešojo transporto svarbą. Vis didėjant automobilizacijai ir daugėjant su ja susijusių problemų (miestų užterštumas, dėl to padidėjęs sergamumas pavojingomis ligomis, spūstys net plačiausiose gatvėse ir kita) viešasis transportas balansuoja ties išlikimo riba. Nors viešasis transportas yra iš dalies socialinė paslauga, Tačiau biudžeto problemų turinčios savivaldybės siekia optimizuoti jo veiklą, t. y., sumažinti maršrutų skaičių ir reisų dažnumą, didėja kelionės kainos – tuo pačiu dar labiau mažėja paslaugos patrauklumas ir didėja automobilizacija.

Vilniuje nuo 2014 metų pradamas miesto maršrutų perdavimas privatiems vežėjams, kas gali dar labiau pabloginti savivaldybės vežėjo būklę ar jį apskritai sužlugdyti. Perdavus viešąjį transportą privačiam vežėjui, tikėtinas paslaugos koncentravimas tik tankiai apgyvendintose ir judriose miesto vietose, tuo pačiu mažinant viešojo transporto kursavimo dažnį ar net didinant paslaugos kainas. Konferencijoje buvo akcentuota, kad neskiriama lėšų esamų transporto rūšių atnaujinimui, tačiau Vilniaus mieste planuojama itin brangi tramvajaus sistema.

Atsižvelgdami į konferencijos metu išsakytus argumentus teikiame Lietuvos Respublikos Vyriausybei ir Lietuvos savivaldybių asociacijai šiuos **siūlymus**:

1. Visas viešojo transporto organizavimas yra perduotas savivaldybėms, kurios ne visuomet suinteresuotos kokybišku viešojo transporto paslaugų tiekimu. Siūlome įsteigti tarpžinybinę darbo grupę, skirtą viešojo transporto klausimams nagrinėti.

2. Įvertinant kaimyninių šalių praktiką, kur viešojo transporto plėtrai skiriama daugiau biudžeto lėšų, siūlome valstybiniu mastu spręsti viešojo transporto išsaugojimo ir populiarinimo klausimą.

3. Reikalingas ilgalaikis transporto sistemos planavimas ir viešojo transporto priemonių reguliarius atnaujinimas. Priimami sprendimai ar specialieji planai neturi prieštarauti Bendrojo plano sprendiniams. Būtina rengti kompleksines transporto bei eismo organizavimo schemas Bendruosiuose planuose priimtų sprendinių pagrindu.

4. Remiantis mokslininkų rekomendacijomis ir Europos Sąjungos politika, prioritetinis vystymas miestuose, turi būti skiriamas elektriniam miesto transportui. Lietuvos sostinė Vilnius turi Europoje mažiausiai žemos taršos zonų (LEZ – *Low Emission Zone*) ir yra pati „nežalčiausia“ sostinė. Europos Komisija siūlo, kad CO₂ kiekis miestuose sumažėtų. „Baltojoje knygoje“ rašoma, kad būtina „didinti visų transporto rūšių transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumą. Kurti ir naudoti tvaraus kuro rūšis ir vadybos sistemas“. Atkreiptinas dėmesys, kad naujausių rūšių vidaus degimo varikliais aprūpintų autobusų efektyvumas yra iki 35 procentų, rinkoje pasirodžiusių elektrinių autobusų (naudojančių elektros variklį ir akumuliatorių) – 52-58%, kai tuo tarpu elektros variklį naudojančių troleibusų - 88%. Tačiau elektrinį viešąjį transportą turinčiuose miestuose per pastaruosius 6 – 7 metus nebuvo įsigyta naujų troleibusų (neskaitant 2 vnt. Vilniuje surinktų troleibusų). Energetiniu požiūriu – naudojant tokias elektrinio transporto sistemas kaip troleibusų, energijos sąnaudos yra apie 2,5 karto mažesnės lyginant su vidaus degimo variklius naudojančiomis transporto priemonėmis. Tuo remiantis miestuose, turinčiuose troleibusų sistemas, būtina sustabdyti troleibusų sistemos naikinimą, užtikrinti jos atnaujinimą ir plėtrą.

5. Viešajam transportui būtinas kompleksinis požiūris: ne tik atnaujinti transporto priemonės, bet ir tuo pačiu skirti viešajam transportui pirmumo teises gatvėse bei sankryžose. Ypač didžiuosiuose miestuose būtinas viešojo transporto eismo koordinavimas ir centralizuoto valdymo sistema.

6. Būtina gerinti keleivių aptarnavimo kokybę: mažinant bendrą kelionės trukmę, didinant vidutinį kelionės greitį. Ir miesto, ir tarp miestiniame viešajame transporte būtinos ekonomiškai pagrįstos viešojo transporto bilietų kainos, o optimalių kainų išlaikymui, viešojo transporto parkų atnaujinimui, nuostolingų (bet būtinų) maršrutų išlaikymui būtinos garantuojamos dotacijos su iš anksto biudžete numatomomis tikslinėmis lėšomis.

7. Viešasis transportas pirmiausia yra socialinė paslauga gyventojams – juo dažniausiai naudojami jauni ar vyresnio amžiaus žmonės bei žmonės, gaunantys mažesnes pajamas. Šios srities stebėsenai ir priežiūrai neskiriamas pakankamas dėmesys, nors situacija metai iš metų nesikeičia, nesiimama priemonių jai taisyti. Būtina užtikrinti nuolatinį viešojo transporto įmonių veiklos stebėjimą, jų veiklos tikrinimą ir gaunamų rezultatų viešinimą. Būtina užtikrinti, kad įmonių vadovai būtų renkami profesionalumo pagrindu, reikalaujant iš jų asmeninės atsakomybės. Svarstyti galimybę atsisakyti įvairių tarpininkų tarp savivaldybių ir vežėjų, kurie didina paslaugos kaštus.

8. ES normos numato galimybę savivaldybėms turėti savo valdomas viešojo transporto įmones, taip pat yra leidžiama neskelbti viešųjų konkursų visiems maršrutams, dalį jų be konkurso paliekant savivaldybės vežėjui. Būtina užtikrinti savivaldybių priimamų sprendimų viešumą ir skaidrumą. Siūlome privatiems vežėjams skelbti konkursus tik privežamiesiems maršrutams.

9. Planuojant permainas viešojo transporto organizavime, būtinos diskusijos ir atsižvelgimas į gyventojų nuomones. Viešojo transporto sistemų reorganizavimo projektai, kurie buvo patvirtinti vienašališkai savivaldybių lygmeniu, turėtų būti persvarstyti, įtraukiant į svarstymus ir gyventojus, ir mokslininkus (ne tik dalyvavusius projekto ruošime), ir kitas suinteresuotas puses, kad būtų rasti priimtinausi sprendimai.

10. Savivaldybės siekia mažinti viešojo transporto 1 km ridos savikainą, tačiau tai neturi būti daroma, mažinant vairuotojų atlyginimus – organizuojant konkursus, būtina atsižvelgti ir į socialinį aspektą (koks, laimėjus konkursą, numatomas vairuotojams minimalus atlyginimas).

11. Kai kuriuose šalyse savivaldybių darbuotojams vietoj išlaidų tarnybiniam automobiliui skiriamos lėšos miesto viešojo transporto bilietų įsigijimui. Tokiu būdu ne tik taupomos biudžeto lėšos, bet ir atsakingi asmenys, naudodamiesi viešuoju transportu, akivaizdžiai matytų problemas ir aktyviau siektų jas taisyti.

Lietuvos Respublikos Seimo narys	Jurgis Razma
Judėjimo „Už troleibusus Vilniuje“ koordinatorius	Marius Markevičius
Lietuvos valstiečių ir žaliųjų sąjungos pirmininko pavaduotojas	Tomas Tomilinas
Nacionalinės viešojo transporto keleivių asociacijos pirmininkas	Julius Majauskas
Technikos mokslų daktaras	Antanas Klibavičius
Lietuvos profsąjungų lygos pirmininkas	Vydas Puskepalis