

Премьер-министру Литовской Республики Альгирдасу Буткявичусу
Президенту Ассоциации самоуправлений Литвы Ричардасу Малинаускасу

РЕЗОЛЮЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

«ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. СИТУАЦИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ.

ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ИНДИВИДУАЛЬНЫМ И ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ»

Сейм Литовской Республики

20 ноября 2013 г.

Мы, участники конференции „Общественный транспорт. Ситуация и перспективы. Отношения между индивидуальным и общественным транспортом“, признаем важность общественного транспорта. Наряду с повышением уровня автомобилизации и связанных с ней проблем (загрязненность городов из-за которой повышается уровень заболевания опасными болезнями, пробки даже на самых широких улицах и пр.) общественный транспорт балансирует на грани выживания. Хотя общественный транспорт отчасти является социальной услугой, однако самоуправления с бюджетными проблемами стремятся оптимизировать его деятельность, т.е. снизить количество маршрутов и частоту рейсов, повышается цена проезда – в то же время сильно снижается привлекательность услуги и повышается автомобилизация.

В Вильнюсе с 2014 года начинается передача городских маршрутов частным перевозчикам, что может еще сильнее ухудшить состояние муниципального перевозчика или вообще его уничтожить. После передачи общественного транспорта частному перевозчику ожидается концентрация услуг лишь в густонаселенных и оживленных местах города, в то же время снижая частоту курсирования общественного транспорта или даже повышая цены за проезд. В ходе конференции акцентировалось, что не выделяются средства на обновление существующих видов транспорта, однако в городе Вильнюсе планируется очень дорогая система трамваев.

Принимая во внимание аргументы, высказанные в ходе конференции, представляем Правительству Литовской Республики и Ассоциации самоуправлений Литвы нижеследующие **предложения**:

1. Вся организация общественного транспорта передана самоуправлениям, которые не всегда заинтересованы в предоставлении качественных услуг общественного транспорта. Предлагаем учредить межведомственную рабочую группу, предназначенную для рассмотрения вопросов общественного транспорта.

2. Оценивая практику соседних стран, где развитию общественного транспорта выделяется больше бюджетных средств, предлагаем на государственном уровне решить вопрос сохранения и популяризации общественного транспорта.

3. Необходимо долгосрочное планирование транспортной системы и регулярное обновление средств общественного транспорта. Принимаемые решения или специальные планы не должны противоречить Решениям общего плана. Необходимо готовить комплексные схемы транспорта и организации движения на основании принятых Решений общего плана.

4. Основываясь на рекомендациях ученых и политике Европейского Союза, приоритетное развитие в городах должно быть предоставлено электрическому городскому транспорту. Столица Литвы Вильнюс располагает наименьшим количеством зон низкого загрязнения в Европе (LEZ – *Low Emission Zone*) и является самой «незеленой» столицей. Европейская Комиссия предлагает, чтобы количество CO₂ в городах уменьшилось. В „Белой книге“ написано, что необходимо „повышать эффективность потребления энергии всех типов транспортных средств. Создавать и использовать устойчивые виды топлива и систем движения“. Обращается внимание, что эффективность автобусов оборудованных новейшими типами двигателей внутреннего сгорания до 35 процентов, электрических автобусов появившихся на рынке (использующих электродвигатель и аккумулятор) – 52-58 процентов, в то же время эффективность троллейбусов использующих электрический двигатель – 88 процентов. Однако в городах, располагающих электрическим общественным транспортом, за последние 6-7 лет не было получено новых троллейбусов (не считая 2 единиц, собранных в Вильнюсе). С точки зрения энергетики – при использовании таких систем электрического транспорта как троллейбусы, расходы на энергию примерно в 2,5 раза меньше по сравнению с транспортными средствами, использующими двигатели внутреннего сгорания. Принимая это во внимание,

в обладающих троллейбусными системами городах необходимо остановить упразднение троллейбусных систем, обеспечить их обновление и развитие.

5. Общественному транспорту необходим комплексный подход: не только обновлять транспортные средства, но и в то же время предоставлять общественному транспорту преимущественное право на улицах и перекрестках. В особенно больших городах необходима координация движения общественного транспорта и централизованная система управления.

6. Необходимо повышать качество обслуживания пассажиров: снижая общую продолжительность поездки, повышая среднюю скорость проезда. В городском и междугороднем транспорте необходимы экономически обоснованные цены билетов, а оптимальные расценки для содержания, обновления общественного транспорта, поддержания убыточных (но необходимых) маршрутов, необходимо гарантировать дотациями с целевыми средствами, заранее предусмотренными в бюджете.

7. Общественный транспорт прежде всего является социальной услугой жителям – им чаще всего пользуются люди молодого или пожилого возраста и люди с наименьшими доходами. Наблюдениям и надзору в этой области не уделяется достаточно внимания, хотя ситуация год от года не меняется, не принимается никаких мер для ее исправления. Необходимо обеспечить постоянный надзор деятельности предприятий общественного транспорта, проверку их работы и огласку полученных результатов. Необходимо обеспечить, чтобы руководители предприятий отбирались на основе профессионализма, требуя от них персональной ответственности. Надо рассматривать возможность отказаться от услуг различных посредников между самоуправлениями и перевозчиками, которые повышают издержки на услуги.

8. Нормы ЕС предусматривают возможность самоуправлениям обладать своими предприятиями общественного транспорта, также позволяется не объявлять публичных конкурсов всем маршрутам, часть их без конкурса предоставляя перевозчикам самоуправлениями. Необходимо обеспечить публичность и прозрачность решений принимаемых самоуправлениями. Предлагаем объявлять конкурсы для частных перевозчиков только на вспомогательные маршруты.

9. При планировании изменений в организации движения общественного транспорта, необходимы дискуссии и принятие во внимание мнения жителей. Проекты реорганизации системы общественного транспорта, которые были приняты на уровне самоуправлениями, в одностороннем порядке должны быть пересмотрены, привлекая в обсуждения и жителей и ученых (не только участвовавших в подготовке проекта) и других заинтересованных сторон, с тем, чтобы были приняты приемлемые решения.

10. Самоуправления стремятся снизить себестоимость 1 км пробега общественного транспорта, однако это не должно осуществляться за счет снижения зарплат водителей – при организации конкурсов необходимо обращать внимание и на социальный аспект (какая минимальная зарплата водителям предусматривается в случае победы в конкурсе).

11. В некоторых странах работникам самоуправлениями вместо компенсации расходов на служебные автомобили выделяются средства на приобретение билетов общественного транспорта. Таким образом не только экономятся средства бюджета, но и ответственные люди, пользуясь общественным транспортом, ясно видят проблемы и активно стремятся их решить.

Член Сейма Литовской Республики	Юргис Разма
Координатор движения „За троллейбусы в Вильнюсе“	Марюс Маркявичус
Заместитель председателя Союза зеленых и крестьян Литвы	Томас Томилинас
Председатель Национальной ассоциации пассажиров общественного транспорта	Юлиус Майаускас
Доктор технических наук	Антанас Клибавичус
Председатель Лиги профсоюзов Литвы	Видас Пускепалис