

Labą dieną, aš esu Alina Ryžinskaja (Naujosios Profesinės Sąjungos pirmininkė), noriu pakalbėti apie įmonės transporto techninę būklę ir priežiūrą.

Keleiviams yra svarbu ne tik kaip greitai juos nuveš į reikiamą vietą. Keleiviams pirmiausia rūpi jų saugumas kelionės metu, jie nori važiuoti tvarkingu, švari transportu, kuriame žiemą būtų šilta, o vasarą nebūtų karšta.

Nors pastaraisiais metais buvo nupirkta naujų autobusų (troleibusų pirkimo konkursą savivaldybė atšaukė), jie buvo nupirkti kuo pigesnės komplektacijos. Nei vienas jų salone neturi kondicionierių, nors jei suprojektuoti būtų taip, kad kondicionieriai yra privalomi dėl mažų orlaidžių. Miesto savivaldybė nusprendė – kondicionierių nereikia, nes jie neva vis tiek nebus pakankamai efektyvūs, geriau sutaupysim ir įrodysim kokie autobusai yra pigūs.

Vilniuje yra 45 troleibusai Solaris, turintys kondicionierius. Kondicionieriai veikia tik keliuose iš jų, kituose arba sistemą reikia remontuoti, arba tiesiog yra pasibaigęs tam reikalingas freonas. Kadangi vienam troleibusui tai kainuoja apie 800 litų, o įmonėje reikia taupyti – tai ir taupoma.

Bet taupoma ne tik kondicionierių sąskaita. Šių metų pradžioje pasirodė Lenkijoje surinkti dujiniai autobusai „Solaris“, kurie buvo nupirkti vietoj troleibusų. Problema su šiais naujais, tik iš gamyklos gautais autobusais yra ne tik ta, kad juose nėra kondicionierių. Visuose juose buvo sumontuoti nekokybiški tepalo aušintuvai, vandens pompos, variklio pagalvės. Nežinia, kaip jie užsives šaltą žiemą (Kaune analogiškai neužsivedė). Ir toks gamyklinis brokas pastebėtas jau nuo pat eksploatacijos pradžios! Beje, pirmosios bėdos pastebėtos tuomet, kai parko teritorijoje vienas autobusas užsidegė.

Ir tai ne vienintelis miesto autobusas, kuris per pastaruosius metus degė, keli jų užsidegė mieste, vežant keleivius – laimė, per gaisrus nenukentėjo žmonės, tačiau kokios būtų pasekmės, sprogus dujų balionams? Deja, informaciją apie tokius įvykius su autobusais stengiamasi nuslėpti.

Mieste šiuo metu važinėja apie 70 autobusų, kuriuose žiemą – vasarą veikia salono šildymas. Teigiama, kad jų remontas būtų per brangus (nes kainuotų daugiau nei 100 tūkst. litų), todėl keleiviai gali degintis tiesiog važiuodami autobusu, į pajūrį nebereikia.

Ne tik autobusų, bet ir troleibusų techninė būklė yra kritiška. Teigiama, kad atsarginių detalių pirkimui lėšų trūksta, todėl net naujais turimi troleibusai mėnesiais neremontuojami. Senų troleibusų remontui dažniausiai naudojamos iš kitų troleibusų išimtos detalės. Prasidėjo troleibusus prižiūrinčio techninio personalo mažinimas, likusieji fiziškai nespėja remontuoti troleibusų. Tačiau koks remontas, jei jo metu meistrai priversti naudoti senas detales ar nupirkta nekokybiškas naujas? Savivaldybė teigia, kad įmonė VVT sutaupė lėšų. Galbūt. Tačiau kokia to taupymo kaina?

Prieš įmonių sujungimą 2012 metais troleibusų techninė būklė ir priežiūra buvo žymiai geresnė negu dabar. Šiuo metu kasdien būna 4-7 troleibusų prastovos vien tik 1-ajame troleibusų parke – 2-ajame parke reikalai turbūt dar prastesni. Kai kurie vieni naujais turimų Solaris troleibusų stovi patvoryje mėnesiais, ypač sudėtinga situacija 2-ajame troleibusų parke.

Po įmonių sujungimo troleibusų parkų darbuotojai išgyvena psichologinę įtampą ir nuolatinį stresą, kadangi nuolat kalbama apie tai, kad troleibusų parkai bus panaikinti. Apie tai jau kalbama kelis metus. Be to, atėjus naujam generaliniam direktoriui, paaiškėjo, kad autobusų vairuotojai yra aukštos kvalifikacijos vairuotojai, o troleibusų vairuotojai – ne, remontuojantys autobusus autobusų parke – aukštos kvalifikacijos meistrai, o remontuojantys autobusus ar troleibusus troleibusų parkuose – ne. Pagal kokius kriterijus tai nustatoma – neaišku. Mes manome, kad darome vienodą darbą – vežame keleivius, parduodame bilietus – tačiau vadovybei atrodo kitaip.

Nekokybiškai veikia ir yra netvarkomi davikliai, dėl ko nuolat savaime nusiima srovės imtuvai (liaudyje vadinami „ūsais“), streikuoja el. bilieto sistema. Žiemos metu neveikia salonų šildymas, komiška situacija – kad po vadinamo kapitalinio remonto troleibusas į gatves išvažiavo su šildymu iki pusės. Dėl kritiškos kelio būklės (ypač Antakalnio ir Basanavičiaus gatvėse) gadinami viešojo transporto priemonių amortizatoriai. Tokios darbo sąlygos kenkia vairuotojų sveikatai, o keleiviai nepatenkinti, neva vairuotojas blogas, ar transporto priemonė netikusi dėl prastai prižiūrėtų gatvių ar neremontuojamos transporto priemonės.

Matant tokį vaizdą, kyla klausimas, kodėl šis transportas buvo tinkamas daug metų, bet per pastaruosius metus ėmė taip „šlubuoti“? Susidaro įspūdis, kad kažkas stengiasi tyčia įmonę sužlugdyti arba įrodyti, kad dabartinis transportas yra atseit netinkamas. Visgi mes, dirbantys šioje įmonėje jau daug metų, žinome, kad taip nėra.