

Vilniaus miesto viešasis transportas. 2015+

Medžiaga susitikimui su Vilniaus m. vicemeru Linu Kvedaravičiumi, 2015-05-18

Viešojo transporto įmonių sujungimas

2011 m. lapkričio 15 d. UAB „Vilniaus troleibusai“ buvo sujungta su AB „Vilniaus autobusai“ ir atsirado nauja UAB „Vilniaus viešasis transportas“. Prieš sujungiant įmones, bendrai jose dirbo **2139** darbuotojai: SoDra duomenimis, įmonėje „Vilniaus autobusai“ buvo 1073 darbuotojai (apdraustieji), įmonėje „Vilniaus troleibusai“ buvo 1066 darbuotojai (apdraustieji). Pabrėžtina, kad tuo metu valymo (patalpų ir transporto priemonių), apsaugos, maitinimo paslaugas suteikė taip pat įmonės darbuotojai, žymiai daugiau meistrų dirbo troleibusų parkuose ir t.t.

Šiuo metu (2015-05-16 duomenimis) įmonės darbuotojų skaičius yra **2216**, tai yra 77 darbuotojais daugiau negu 2011 metų lapkričio viduryje (daugiausia darbuotojų buvo 2015-02-20 – 26 d., **2226**).

Neturime tikslių duomenų, kaip pasikeitė darbuotojų struktūra po įmonių sujungimo, tačiau darome prielaidą, kad garsiai trimituotas įmonių sujungimo pretekstas – biurokratinio aparato mažinimas – nebuvo įgyvendintas.

Prieš sujungimą abi įmonės turėjo daugmaž panašų darbuotojų skaičių. Visgi, mūsų turimais duomenimis, įmonių finansinė padėtis labai skyrėsi („Vilniaus autobusai“ turėjo triskart daugiau skolų negu „Vilniaus troleibusai“), tai buvo galima matyti net iš transporto priemonių būklės.

Troleibusų vaidmuo viešojo transporto sistemoje

Vilniaus miesto viešojo transporto sistema aptarnaujama elektriniais troleibusais ir dyzeliniais bei dujiniais autobusais. Teigiama, kad troleibusais pastaraisiais metais važiuoja mažiau keleivių, visgi tai susiję su labai objektyviomis priežastimis. Taip nėra tik dėl senų troleibusų. Taip toli gražu nėra dėl „lėtų“ troleibusų (skaičiuojantys vidutinį greitį nutyli tai, kad troleibusai važiuoja daugiausia miesto centrinėmis gatvėmis, kuriose yra didelis eismo intensyvumas, daugiau eismo spūsčių, kai tuo tarpu autobusai važiuoja ir priemiesčiuose). Jau virš dešimtmečio nuolat didinamas maršrutuose dirbančių autobusų skaičius, didinama ir jų rida (2000 m. 13,52 mln. km, o 2008 net 20,9 mln. km), tuo tarpu troleibusų rida nuo 2005 metų nuosekliai mažinama (nuo tada pradėjo mažėti ir pervežamų troleibusais keleivių skaičius¹). Akivaizdu, kad kuo mažiau transporto priemonių, kuo jos rečiau važiuoja, kuo daugiau jas dubliuoja tuo tikslu sukurti autobusų maršrutai (autobusas, lyg tyčia, atvažiuoja minutę prieš atvažiuojant troleibusui) – tuo labiau pervežtų keleivių skaičius mažėja. Visgi dera atkreipti dėmesį į tai, kad, pvz., 2012 m. lapkričio mėn. iš 16,94 mln. vnt. parduotų bilietų net 6,95 mln. bilietų (41%) buvo parduota troleibusuose, nors mieste buvo 69 autobusų ir vos 22 troleibusų maršrutai, o mieste važinėjo 278 autobusai ir vos 229 troleibusai.

Informaciją „mitai ir tiesa“ apie troleibusus galime pateikti papildomai, tačiau norime pabrėžti keletą dalykų:

1) troleibusų kontaktinis tinklas nėra susidėvėjęs, kaip kad mėginama įrodyti; pvz., viename Miesto ūkio ir transporto departamento rašte teigiama „didžioji dalis traukos pastočių bei kontaktinio ir kabelinio tinklo sistemų reikalauja kapitalinio remonto“ – tai netiesa, jokios kapitalinės investicijos šiuo metu nėra būtinos, yra užtikrintas stabilus pastočių darbas, pagal būtinumą keičiami laidai ir spec.dalys; vykdamt reguliarią priežiūrą, būtų užtikrintas stabilus sistemos darbas;

2) troleibusai nėra lėti; tokiais juos padaro dirbtinai ištempti tvarkaraščiai, bloga kelio danga;

1 <http://www.vilnius.lt/vaktai2011/DefaultLite.aspx?Id=3&DocId=30203505>

3) troleibusai šiais laikais neprivalo visos kelionės metu būti „prišti“ prie kontaktinio tinklo – net į senuosius Škoda troleibusus (jau nekalbant apie žemagrindžius Solaris) galima įmontuoti nebrangius laisvos eigos akumulatorius, kurie leistų eismo įvykiu atveju troleibusui nuvažiuoti iki 1km be kontaktinio tinklo;

4) kuo intensyviau naudojamas troleibusų tinklas – tuo mažesnė 1km savikaina; kuo daugiau troleibusų išstumiami iš gatvių – tuo didesnė ir likusių troleibusų 1km savikaina, taip pat daugiau tenka mokėti už ir taip brangesnę autobusų eksploataciją;

5) pseudo-ekologija ir tikroji ekologija: Europos Komisija savo „Baltojoje Knygoje“, skirtoje transporto vystymuisi miestuose, nepripažįsta jokio transporto, turinčio vidaus degimo variklius, tinkamu eksploatavimui ateityje². Vilniuje tuo tarpu mėginama įteigti, kad ekologiškas ateities transportas – dujinis autobusas. Yra išbandomos įvairios technologijos, tačiau jos visos yra bandomosios, o tai reiškia – brangios ir ne visuomet patikimos. Troleibusas yra daug metų vystoma transporto rūšis su nuline tarša šalia savęs, taip pat turinti apie 90% naudingumo koeficientą (kai elektriniai autobusai teturi vos ~55% naudingumo koeficientą). Ši transporto rūšis EK laiške buvo patvirtinta kaip viena iš tų, kurias rekomenduojama naudoti miestuose ir po 2030-ųjų metų.

Pajamos ir išlaidos

1. Paslaugų iš kitų įmonių pirkimas: lėšų vargu ar sutaupoma, o kokybė prasta. Troleibusų parkuose valymo paslaugos jau prieš keletą metų perduotos privačiai įmonei, neseniai atsisakyta savo darbuotojų ir apsaugos tarnyboje (pasirašyta bazinės apsaugos sutartis su privačia apsaugos tarnyba). Nors tai atlikus, ir vienos, ir kitos paslaugos kokybė itin suprastėjo, nėra aišku, ar tokie žingsniai sutaupo įmonės lėšų, kaip kad yra skelbiama (ypač atsižvelgiant į tai, kad, remiantis mūsų turima informacija, valymo paslaugų konkursus laimi įmonė, kurios paslaugomis naudotis pasiūlė savivaldybė, mūsų žiniomis, ši įmonė susijusi su viena politine partija; apsaugos paslaugų konkursą laimėjo galimai su VVT vadovybe susijusi įmonė).

2. Viešieji pirkimai, konkursai ir kt. Nors įmonė savo interneto svetainėje viešina vykdomus viešuosius pirkimus, dažnai kyla įtarimų, ar viskas tikrai vyksta skaidriai ir nepermokant. Žinoma, dėl įmonės finansinės būklės (kuri didžiąja dalimi susijusi su milžiniška savivaldybės skola įmonei) tiekėjai, įvertindami riziką, galbūt padidina antkainius (nesitikėdami savalaikio atsiskaitymo), arba išvis su įmone nebendradarbiauja. Visgi net ir atsižvelgiant į tai, kai kurie viešieji pirkimai kelia įtarimų. Mūsų manymu, yra būtina atlikti įvykdytų viešųjų pirkimų, konkursų, neskelbiamų derybų auditą.

Vienas pavyzdys – PR tikslais kasmet nuomojamas „traukinukas“, už kurio 3 žiemų nuomą jau buvo galima įsigyti naujutėlį „traukinuką“. Kaip kitas pavyzdys gali būti 10 vnt. baltų autobusų su „švyturėliais“ nuomos konkursai. Pasak šaltinių įmonėje VVT, būtent šiuos autobusus iš šios įmonės buvo nurodyta nuomotis, o nurodymas atkeliavo iš savivaldybėje aukštas pareigas užimančių asmenų. Gali būti, kad teisiškai prie šio sandorio neprikibsi, tačiau ar jis yra tikrai ekonomiškai pagrįstas, ir ar jis iš tiesų buvo reikalingas?

2013 metai, prašoma kaina 858 858,00 Lt - pasiūlymas atmestas, "Dalyvio pasiūlyta kaina per didelė, perkančiajai organizacijai nepriimtina".³

Po neskelbiamų derybų kaina sumažėjo iki 326 366,00 Lt, sudaryta sutartis 2013-09-02 - 2014-03-01 laikotarpiui (6 mėn), t.y. vieno autobuso nuoma 1 mėnesiui - 4945 Lt.⁴

2 <http://www.troleibusas.lt/?p=2066>

3 http://mw.eviesiejipirkimai.lt/vpm/vpt_pub_print_vppa_new_1_3.asp?DOK_ID=2002744229

4 http://mw.eviesiejipirkimai.lt/vpm/vpt_pub_print_vppa_new_1_3.asp?DOK_ID=2002745072

2014 metai. Už tų pačių autobusų nuomą UAB „Baltic ground services“ (Sutarties sudarymo data: 2014-10-24, numatoma sutarties įvykdymo data 2015-12-24, nuomos terminas – 6 mėn., su galimybe pratęsti 6 mėn.) sutarta sumokėti **993 712,50 Lt.**⁵

Kodėl už labiau nusidėvėjusius autobusus dabar mokama daugiau? Atkreiptinas dėmesys, kad kažkodėl ir kita konkurse pasiūlymus pateikusi įmonė IĮ „Meteorit turas“ (UAB „Meteorit turas“) už autobusų nuomą prašė vienodos sumos.

Šiuo metu VVT yra išsinuomavusi per 3 viešųjų pirkimų konkursus 6+10+10 (iš viso 26) autobusus. Iš viso - už **2 467 129,5 Lt** (t. y., **714 530 eurų**).

Tuo tarpu „nebetinkami naudoti“ troleibusai atiduoti už metalo laužo kainą. Bendra 2014 metų pabaigoje penkiolikos parduotų aukcione troleibusų kaina – 177,8 tūkst. Lt. (51 494 eurai), vieno troleibuso kaina buvo nuo 10,5 tūkst. Lt (3041 euro) iki 13,6 tūkst. Lt (3939 eurų) - nors oficialiai buvo teigiama, kad tai buvo prasčiausios techninės būklės troleibusai, įmonės darbuotojai tai neigė.

3. Tarnybiniai automobiliai. Mūsų žiniomis, yra didžiulis įmonei priklausančių automobilių parkas, jie nuomojami darbuotojams (tarnautojams) už žemesnę nei savikaina kainą, ir naudojami toli gražu ne tik darbo reikalais. Siūlymas – keisti naudojimosi tvarką.

4. Biurokratija. Prieš įmonių sujungimą buvo teigiama, kad po sujungimo sumažės išlaidos įmonėse dirbantiems biurokratams, bus geriau koordinuojama VT veikla. Mūsų duomenimis, tai neįvyko.

a) Apjungus besidubliuojančius skyrius (Buhalterijos, Ekonomikos, Personalo, Eismo, Ūkio, Pirkimų ir kitus) visi anksčiau vadovavę skyrių vadovai liko ir toliau dirbti, tik vieni tapo vadovais, o kiti jų pavaduotojais (biurokratinis aparatas nesumažėjo). Ne kartą buvo kalbėta, kad yra dubliuojamos aukščiausių vadovų funkcijos, parkams vadovauja parkų vadovai, taip pat kiekvienas parkas turi po vyr. Inžinierių, be to, jiems visiems vadovauja Technikos direktorius, kuris dar turi savo pavaduotoją. Be visų techninių vadovų yra ir atskiras technikos skyrius su daugybe etatų, kuris taip pat dubliuoja vyr. Inžinierių funkcijas. Be centrinio sekretoriato, kiekvieno parko vadovas turi dar po vieną asmeninę sekretorę. Generalinis direktorius turi ne tik sekretorę, bet ir padėjėją su vicemero alga.

b) Medicinos tarnyba išpūsta iki daugybės žmonių, nors realiai atlieka vos kelias funkcijas, tikrina vairuotojų blaivumą ir išskviečią greitąją pagalbą. Apsvarstyti galimybę viešojo transporto priemonėse įdiegti nuolat vairuotojo blaivumą tikrinančią įrangą (pavyzdys – Rygos viešasis transportas).

c) Ką veikia ekonomikos skyrius, kiek per metus pateikia veiklos analizių ir kiek suformuoja pasiūlymų bendrovės veiklos gerinimui? Ar analizuojami duomenys, kas labiau apsimoka bendrovei, turėti savus darbuotojus, tarkime valymo ir apsaugos paslaugoms teikti, ar pigiau samdyti kitą kompaniją? Ar labiau apsimoka išlaikyti savo statybininkus, ar taip pat nupirkti šias paslaugas?

d) Dispečerių darbas. Anksčiau dispečeriai dirbo autobusų ir troleibusų įmonėse. Deja, mieste įvykus rimtam incidentui, dėl ko akivaizdžiai eismas bus sutrikdytas ilgam, neretai net ir autobusai valandas stovi įstrigę į spūstis, vietoj to, kad būtų nukreipti kitu maršrutu.

Siūlymas: peržiūrėti įmonės biurokratų darbo pareigas, išanalizuoti darbo krūvius, dirbtinai sukurtas pareigybes naikinti.

5. Pajamos iš reklamos ir kt. Prieš įmonių sujungimą vien įmonė „Vilniaus troleibusai“ vien iš reklamos ant troleibusų uždirbdavo apie **1 mln.** litų per metus. Įmones sujungus, reklamos užsakymo kiekiai drastiškai krito. Kiek išnaudojamas reklamos plotas ant transporto priemonių ir jų viduje, ant kontaktinio tinklo, kodėl nedidindamas reklamos vietų skaičius? Kiek išnaudojama transporto priemonių nuoma? Įmonė galėtų gauti pajamų ir iš papildomos veiklos (pvz., daugiau reklaminių ekranų transporto priemonėse, patalpų nuoma, automobilių techninis aptarnavimas ir remontas, elektrosaugos priemonių bandymai, keltuvų paslaugos ir kt). Kai kuriuose autobusuose ir troleibusuose šiuo metu yra reklaminiai ekranai – kokios yra sutarties sąlygos, galbūt įmanoma skelbti konkursą, kad kartu su šia paslauga būtų teikiamas ir TP

5 http://mw.eviesiejipirkimai.lt/vpm/vpt_pub_print_vppa_new_1_3.asp?DOK_ID=2002814173

salono vaizdo stebėjimas ir pan.? Vienkartinių talonų spausdinimas kainuoja, tačiau kodėl neišnaudojamas plotas ant kitos bilieto pusės reklamai, taip padengiant spausdinimo išlaidas? Kodėl neskelbiamos reklamos stotelėse esančiose švieslentėse?

Kiek netekta pajamų iš jau užsakytos reklamos dėl to, kad transporto priemonė sugedo, o jai nebuvo elementarių detalių operatyviai atliktam remontui (o tai savaime reiškia reklamos užsakovų nusivylimą ir nenorą kitą sykį turėti reikalų)? Dėl to būtina peržiūrėti remontų atlikimo tvarkas, suteikiant pirmenybinį eiliškumą toms transporto priemonėms, ant kurių yra patalpinta reklama. Troleibusų parkuose būtina ir vėl turėti būtiniausių detalių sandėlius, kad operatyviai būtų pašalinami gedimai ir transporto priemonės vėl grįžtų į darbą. Vilniaus troleibusų privalumas yra tas, kad jų eksploatuojami iš esmės 3 modeliai, todėl atsarginių detalių sandėliai vargu ar sudarytų didelius kaštus, tačiau tai žymiai sumažintų nereikalingas prastovas. (Detalių sandėliai kur kas sudėtingiau įgyvendinami autobusų parke dėl itin didelės eksploatuojamų autobusų modelių įvairovės).

6. Lėšos iš nubaustų „zuikių“. Mūsų žiniomis, nors baudas pažeidėjai sumoka į VMI, tačiau pusė sumos yra pervedama į savivaldybės biudžetą, kur šios lėšos ištirpsta. Kadangi kontrolės skyriaus išlaikymo išlaidos tikrai nėra mažos, jas realiai padengia viešojo transporto įmonė, didesnę dalį pajamų už gautus bilietus atiduodama įmonei „Susisiekimo paslaugos“. Mūsų manymu, kontrolės skyriaus išlaikymas turėtų būti finansuojamas iš savivaldybės biudžeto, o ne padengiamas vežėjo.

7. Per brangus „Susisiekimo paslaugų“ tarpininkavimas. Būtina įvertinti, ar tikrai yra pagrįsti įmonės „Susisiekimo paslaugos“ imamų mokesčių už paslaugas dydžiai.

Efektyvesnė keleivių kontrolė, siekiant didesnių pajamų

Šiuo metu keleivių kontrolė yra vien „stacionari“, t.y. šalia stotelės stovi iš tolo matomas keleivių kontrolės autobusiukas, patys kontrolieriai irgi matomi iš tolo. Nors keleivių kontrolė kas kelias valandas keičia dislokacijos vietą, jų darbo vietų skaičius yra labai ribotas, be to, yra daugybė internetinių tarnybų, kuriose operatyviai pranešama apie tai, kur šiuo metu dirba keleivių kontrolė, tokiu būdu tyčiniams pažeidėjams išvengiant atsakomybės. Iki šiol naudojami mechaniniai komposteriai, kurių blokuoti vairuotojai neturi galimybes. Taip pat sukčiavimui yra pritaikyta ir mobili e-bilieto programėlė.

Pasiūlymai:

1. Būtinos bent kelios iš tiesų mobilios keleivių kontrolės grupės, važinėjančios transporto priemonėse be iš tolo matomų skiriamųjų ženklų. Vien informacija apie šį keleivių kontrolės būdą pašalins daug keleivių, „pamirštančių“ sumokėti už kelionę.

2. Siūlytina keisti mechaninius komposterius elektromechaniniais (kurie ant bilietų nurodo laiką, kada bilietas pažymėtas). Patikslinti keleivių vežimo taisykles, nurodant, kiek laiko likus iki kontrolės pasirodymo privalo būti pažymėti visų tipų bilietai.

3. Apsvarstyti galimybę, kad popieriniai vienkartiniai bilietai, įsigijami iš vairuotojo, būtų jo iškart ir pažymimi (tačiau pereinant prie tokios tvarkos, būtini kiti žingsniai – daugiau el.bilieto pardavimo ir papildymo vietų, t.y., kortelių papildymo automatai (pvz – Ryga, kur yra 7 klientų aptarnavimo centrai, taip pat 69 bilietų pardavimo automatai, o iki metų pabaigos jų planuojama naudoti jau 100).

Derėtų apsvarstyti ir vienkartinių popierinių bilietų (kuriuos parduoda vairuotojai) kainos padidinimą – bilietų pardavinėjimas trukdo tiesioginiam vairuotojų darbui, susidaro vėlavimai nuo grafiko. Būtina skatinti keleivius tokius bilietus kuo mažiau pirkti (galbūt pasiūlius didesnę įvairovę elektroninių bilietų), taip pat apsvarstyti priemokos už parduotus vienkartinis bilietus padidinimą vairuotojams.

Dirbtinai sukurtos „lengvatinkų“ grupės

2013 metų rugsėjo 11 d. Vilniaus miesto savivaldybės taryba bendru sutarimu pritarė naujo tipo el.bilieto atsiradimui – nuspręsta, kad nuo 2014 metų sausio 1 dienos vos už 10 Lt (o nuo 2015 metų sausio –

už 2,90 Eur) kainuojantį metinį bilietą Vilniaus m. viešuoju transportu gali važiuoti asmenys, sulaukę 80 metų ir vyresni ir tremtiniai, vėliau pridėti ir dar kelių kategorijų asmenys. Aiškinamajame rašte buvo teigiama: „Ivedus naują bilieto rūšį Vilniaus mieste atsiras galimybė sutaupyti iki 10 mln. Lt Savivaldybės biudžeto lėšų per metus, sumažėjus kompensacijų poreikiui už lengvatinį keleivių vežimą.“ Pristatant sprendimo projektą, savivaldybės specialistas K.Lubys darė prielaidą, kad minėta nuolaida naudosis apie 10 tūkstančių keleivių, per metus bus sutaupoma iki 10 mln. Lt Savivaldybės biudžeto lėšų. Visgi jeigu tikėtume informacija, kuri buvo paskelbta 2014 metų pabaigoje (ivilnius.lt: „Senjorų bilietai įvedus eurą galios kaip įprastai, nuo sausio 1 d. juos bus galima įsigyti už 2,90 EUR“⁶) tokius bilietus turėjo jau beveik 20 tūkstančių keleivių.

Scenarijus pasikartojo ir šį pavasarį paskutiniuose ankstesnės kadencijos tarybos posėdžiuose, kai buvo pasiūlyta įvesti dar vieną lengvatinio bilieto rūšį, t. y., kad nuo 2015 m. rugsėjo 1-osios visi 1-4 klasių moksleiviai galėtų važiuoti Vilniaus m. viešuoju transportu 365 dienas (1 metus) už 10 eurų. Aiškinamajame rašte teigiama, kad iki sprendimo priėmimo galiojusi bilietu su 80% lengvata naudojosi apie ketvirtadalis 1-4 klasių moksleivių, o metinis kompensacijų poreikis, skaičiuojant dešimt mokslo mėnesių, sudarė apie 1 261 317 eurų. Tuo tarpu teigiama, kad įvedus naują 12 mėnesių galiojantį bilietą Savivaldybės biudžetas sutaupys tik šiek tiek daugiau negu 1 mln. eurų, nors tikimasi didesnio šia bilieto rūšimi besinaudojančių pradinukų skaičiaus.

Iki šiol nepavyko gauti atsakymo, kas sumoka už šių keleivių vežimą. Viešojo transporto įmonė? Tokių dalykų negali būti.

Įmonė „Susisiekimo paslaugos“

Įmonės veikla, kiek tai susiję su viešojo transporto organizavimu, jau ne vienerius metus susilaukia daugybės kritikos, nepaisant to, girdisi tik daug formalių kalbų (kurios nežinant situacijos gali skambėti labai įtikinamai), tačiau situacija į gera nesikeičia. Štai tik keletas pagrindinių problemų:

Tvarkaraščių planavimas. a) „Traukinukai“. Susidaro įspūdis, kad planuojant tvarkaraščius yra tyčia stengiamasi skirtingų maršrutų atvykimą į stotelę organizuoti taip, kad arba suvažiuotų kelių maršrutų transportas iškart, arba nebūtų visiškai jokio transporto gan ilgą laiką, o tai ypač jaučiama savaitgaliais. Būtina derinti tos pačios krypties maršrutų tvarkaraščius, siekiant išvengti „traukinukų“ (pvz., iš stoties ir į ją vienu metu važiuoja 2 ir 20 maršrutų troleibusai, Antakalnio gatve tuo pat metu važiuoja 2, 4, 14 troleibusai, 4G autobusas ir 19 troleibusas, 2G autobusas ir 16 troleibusas ir t.t.). Mūsų turima informacija, naudojama kompiuterinė programa leidžia derinti skirtingų maršrutų tvarkaraščius, tačiau tai nėra daroma. **b) Viešasis transportas – ne tik vykti į darbą ir iš jo grįžti.** Peržiūrėti galimybę užbaigti bent pagrindinių miesto VT maršrutų darbą vėliau, ypač ketvirtadienį - sekmadienį. Būtina tankinti tvarkaraščius savaitgaliais ir švenčių dienomis. Nedaryti tokio drastiško tvarkaraščių retinimo vasaros sezono metu. **c) Dirbtinis lėtinimas.** Peržiūrėti laikus, skiriamus reisams – reisams laikai kažkodėl planuojami atsižvelgiant į lėčiausiai važiuojančių vairuotojų darbą, todėl viešasis transportas dažnai važiuoja daug lėčiau, negu galėtų, o kadangi keleiviai moka ne už nuvažiuotą atstumą, o už laiką – tai keleiviams yra labai nepatrauklu. Yra vairuotojų, kurie sąmoningai „šliaužia“, todėl kelionės užtrunka, vėlavimai atsispindi ir statistikoje, skiriama daugiau laiko maršrutui įveikti. Keleiviai nuolat prašo peržiūrėti galimybes labiau „suspausti“ reisui skiriamus laikus, daugiau laiko skiriant atstovai – gerai dirbantis vairuotojas turės daugiau laiko pailsėti, lėčiau važiuojantis (taip pat ir dėl objektyvių priežasčių kaip, pvz, spūstys) turės galimybę vis tiek nepavėluoti pradėti kitą reisą. Deja, į tokius pasiūlymus neatsižvelgiama.

Elektroninis bilietas. Naikinant vienkartinis (kioskuose parduodamus) bilietus buvo žadama didelė e-bilietų įvairovė, tačiau viskas, kas atsirado, tai laikiniai 30 ir 60 min. galiojantys bilietai. Buvo panaikinta netgi galimybė įsigyti atskirą (galiojantį tik troleibusuose arba tik autobusuose) bilietą (mūsų

6 <http://www.ivilnius.lt/suzinok/transporto-naujienos/senjoru-bilietai-ivedus-eura-galios-kaip-iprastai-nuo-sausio-1-d-juos-bus-galima-isigyti-uz-290-eur/69643d32303432>

duomenimis, prieš panaikinant atskirų bilietų rūšis, tokiais bilietais naudojosi ~26% keleivių). E-bilietų komposteriuose dauguma keleivių negali nieko žiūrėti, neretai transporto priemonėse bent vienas ar du komposteriai neveikia išvis, šio tipo e-bilietų nuskaitymas vyksta lėtai (Vilniuje – apie 3-4 sekundes, kai Kaune vos apie sekundę), jie nesuderinami su kituose miestuose naudojamu e-bilietu, todėl negalės būti įtraukti į bendrą sistemą. Internetinėje erdvėje ne kartą buvo publikuotos nuotraukos, kaip e-bilieto galiojimas keleriems metams ar dar ilgesniam laikui⁷, taigi akivaizdu, kad esama galimybių šia sistema manipuliuoti, nėra aiški apskaitos kontrolė. Deklaruojamas modernumas ir progresyvumas, tačiau iki šiol nėra galimybės nusipirkti bilieto SMS žinute, nėra nė vieno bilietų pardavimų automato.

Bilietų spaudintuvai. Autobusuose ir troleibusuose stovi nenaudojami su ES parama įsigyti vienkartiniai bilietų spaudintuvai, kurie taip ir nebuvo pradėti eksploatuoti;

Švieslentės. Vilniaus švieslentės iki šiol nesugeba rodyti net tokios paprastos informacijos, ar atvažiuos žemagrindė, ar pusiau žemagrindė, ar nežemagrindė transporto priemonė (Kaune švieslentėse tokia informacija pateikiama). Iki šiol ne viena švieslentė arba „skuba“ (rodo kaip atvykusią transporto priemonę, kuri atvažiuoja tik po 2-3 minučių), arba „atsilieka“ (rodoma prieš 2-3 minutes nuvažiavusi transporto priemonė). Iki šiol būna atvejų, kai švieslentėje rodomos ne visos transporto priemonės. Nors jas įrengiant buvo žadama pateikti aktualią informaciją apie žymius vėlavimus, neplanuotus maršrutų pakeitimus dėl stambių eismo įvykių – to nebuvo daroma (tėra transliuojami tik iš anksto suprogramuoti pranešimai apie eismo pakeitimus dėl renginių ir nukreipiama į įmonės interneto svetainę, kurią pasiekti gali tikrai ne visi keleiviai). E-bilieto įranga įmonei VVT ir būsimus konkursus laimėsiančiai įmonei - skirtingomis sąlygomis (o galbūt dar ją nemokamai privačiai įmonei turės montuoti VVT darbuotojai?).

Keleivių srautų tyrimai. Nėra aišku, kokios lėšos yra jiems skiriamos, tačiau kai vieną ar dvi dienas po pora valandų vienoje stotelėje vienas žmogus skaičiuoja keleivių srautus – tai negali vadinama patikimu visos viešojo transporto sistemos tyrimu. Neseniai buvo skelbta, kad tokį tyrimą atliks ir vienos tyrimų bendrovės darbuotojai, deja, ne vieno maršruto vairuotojai teigė nematę šių tyrėjų, skaičiuojančių keleivius visų reisų metu (kaip kad turėjo būti).

Stotelių paviljonai. Kai kuriose stotelėse nėra tvarkaraščių cilindruose, jie pritvirtinami ant lentų laukimo paviljone gan aukštai virš suoliuko (todėl žemesnio ūgio žmonėms sudėtinga juos peržiūrėti). Dar daugiau - paviljonus prižiūrinti įmonė kartais šios lentos (atsiradus reklamai paviljone) perkeliama už paviljono - to neturėtų būti. Informacija yra pirmoje vietoje, tik po to reklama. Eismo įvykių metu sulaužyto stulpo su tvarkaraščiais pastatymas iš naujo užtrunka net iki 3 mėnesių miesto centre.

Informacijos nepateikimas. Įmonės internetinėje svetainėje nėra informacijos nei apie viešuosius pirkimus, nei apie įmonės struktūrą, nei apie atlyginimus. Pvz., niekur nėra minimas šios įmonės filialas „Transporto projektai“, kuris skirtas būtent tramvajaus atsiradimui (bandoma aiškinti, neva tai reikalinga didelės talpos elektrinių autobusų įvedimui į eksploataciją – visgi tai netiesa, kadangi Kaunas įsigijo dėvėtus itin didelės talpos autobusus, tačiau tam nereikėjo nei keisti įstatymų, nei kurti filialus).

Vienodos sąlygos darbuotojams, dirbantiems tokį pat darbą

Deja, sujungus viešojo transporto įmones autobusų ir troleibusų parkuose dirbantieji ir toliau yra skirstomi į „lygius“ ir „lygesnius“, į „mėgėjus“ ir „profesionalus“. Už tą patį darbą mokama skirtingai – pvz., standartinės talpos autobuso vairuotojas gauna 15% priedą lyginant su analogiško troleibuso vairuotoju. Tokie skirtumai yra net ir dažytojų ar sėdynių apmušalus siuvančių darbuotojų atlyginimuose. Mūsų manymu, darbuotojų kiršinimo neturėtų būti ir už tokį pat atliktą darbą turi būti mokamas vienodas atlyginimas, vienodi priedai.

7 <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=983664984978049&set=a.577273818950503.133047.100000036690245&type=1>

Kokybės kontrolė

Būtina griežtinti kokybės kontrolę ir atsakomybę už nekokybiškai atliktus darbus.

Švara. Neretai transporto priemonės į reisu iš parko išvažiuoja neplautos (ar valytos atmetinai). Ar bent sykį buvo nubausta atmetinai savo darbą atliekanti privati įmonė „Corpus A“? Didžiausia kaltė dėl nekokybiškai atliekamo darbo pirmiausia tenka šios įmonės vadovybei, kadangi šiuo metu vienam darbuotojui tenka anksčiau 2-3 darbuotojų turėtas darbo krūvis. Šiuo metu kaip tik paskelbtas valymo paslaugų konkursas, kurį turbūt ir vėl laimės ta pati įmonė. Šioje įmonėje įdarbinti ir fizinę, ir protinę negalią turintys neįgalieji; fizinę negalią turintieji (pvz., su traumuotais stuburais) tiesiog fiziškai negali atlikti darbo, turintys protinę negalią rizikuoja įkristi į atviras duobes ar kitaip susižaloti. Klausimas – kas nelaimės atveju būtų kaltinamas viešojoje erdvėje?

Skelbiamas konkursas valymo paslaugoms tik troleibusų parkuose, tačiau autobusų parke laikomas nuosavas personalas, akivaizdu, kad nenorima tokios prastos darbo kokybės ir autobusų parke?

Transporto priemonių išorės ir vidaus išvaizda. Neretai transporto priemonių viduje matyti (ar girdėti) atsilaisvinę tvirtinimo detalės. Neretai nesutvarkoma smulki detalė, dėl kurios vėliau tenka patirti žymiai daugiau išlaidų (pvz., nepriklijuojama pradėjusi irti grindų danga vėliau išdraskoma gabalais, dėl ko tenka dėti neestetiskai atrodančius lopus). Po reklamos nuklijavimo neperdažyti troleibusai taip pat neretai atrodo baisiai – tokių dalykų neturėtų būti.

Remontai

Vilniaus gatvių būklė daugelyje gatvių nėra gera - ištrupėjusi gatvės danga, įlūžę nuotėkų ir ryšių šuliniai. Tai ypač pastebima gatvių pirmosiose juostose, kuriomis dažniausiai ir važiuoja VT. Daug papildomų išlaidų remontui patiriama dėl blogos gatvių būklės (tenka taisyti važiuokles ir kt.). Privati įmonė dėl šių išlaidų turbūt kreiptųsi į teismus, tačiau savivaldybės įmonė nesikreipia, nors ir patiria daug papildomų išlaidų. Sudarant gatvių remontų planus, ypatingą dėmesį atkreipti į gatves, kuriomis važiuoja VT - reguliarios informacijos gavimas apie problemiškas atkarpas/vietas.

Atsisakyta kapitalinio remonto, argumentuojant, kad tai „neapsimoka“ - visgi dauguma troleibusų parkų juos atlieka (negana to, modernizuojant senas transporto priemones, pvz., vietoj įprastų stiklų sudedami stiklo paketai, įrengiamos informacinės švieslentės ir t.t.). Kodėl pas mus situacija kitokia? Neatliekant kapitalinio remonto, transporto priemonė bus sudėvėta daug greičiau, ypač dėl korozijos. Po Vilniuje atliekamo kapitalinio remonto troleibusai gali nuvažiuoti dar bent 200 tūkst. km.

Šiuo metu neretai atliekant įprastinius remontus vietoj naujų detalių naudojamos senos, dėvėtos, netrukus transporto priemonės vėl sugenda, istorija kartojasi. Perkant detales, žiūrima tik į kainą, bet ne kokybę – dėl to patiriama daug daugiau išlaidų (dažnesni remontai, greitesnis susidėvėjimas). Tai sąlygoja ir nuolatinius gedimus reisuose, kai keleiviai nesulaukia atvažiuojančios pagal tvarkaraštį transporto priemonės, tai sąlygoja dideles bereikalingas remonto išlaidas (už kiekvieną remontą, net ir nekokybiškais detalėmis, meistrams yra mokama).

Nustatyti, iki kada TP turi būti paruoštos žiemos / vasaros sezonui. Dabar kondicionierių tvarkymo paslaugų pradeda ieškoti prasidėjus vasarai, o šildytuvai tvarkomi tik rudenį, prasidėjus šalčiams.

Vasaros sezono metu gatvėse važinėja žymiai mažiau viešojo transporto priemonių. Būtina pradėti pradėti ruošti žiemos sezonui transporto priemones vos įsigaliojus vasariniams tvarkaraščiams. Vienas iš reikalingų žingsnių – paruošti darbui pakankamą skaičių 2-ojo troleibusų parko „rezerve“ esančių Škoda troleibusų, kadangi šiuo metu neretai būna rezervinių troleibusų trūkumas.

Viešojo transporto priemonių (parko) atnaujinimas

Po mieste įvykdytos viešojo transporto reformos, padidėjus autobusų skaičiui, žiemos sezono metu darbo dienomis dirba 188 troleibusai, kai iki reformos dirbo 225 troleibusai (palyginimui, autobusų skaičius padidėjo nuo 278 autobusų 2011 m. iki 339 autobusų 2015 m.).

Net ir 20 ar 30 metų amžiaus troleibusai galėtų važinėti žymiai greičiau ir nė kiek nelėtinti ties iešmais, posūkiuose ir t.t., pagerinus gatvių būklę ir modernizavus troleibusų kontaktinį tinklą į greitaeigį.

Vilniuje yra vos 2 troleibusai „Amber“, surinkti 2011 m. pabaigoje, taip pat yra 45 troleibusai „Solaris Trollino 15ac“, pagaminti 2004 – 2006 metais. Visi kiti troleibusai (Škoda 14Tr, Škoda 14TrM, Škoda 15Tr) yra pagaminti 1986 – 1999 metais (tai yra 16 – 29 metų amžiaus).

Nemaža dalis troleibusų Škoda, tinkamai juos prižiūrint, dar galėtų ilgai vežioti keleivius, visgi dėl prastos transporto priemonių priežiūros pastaraisiais metais daugelio jų būklė ypač suprastėjo. Nors dėl savo paprastos konstrukcijos šias transporto priemones lengva ir pigu remontuoti, jos sunaudoja apie 30% daugiau elektros energijos nei atitinkamos talpos ir variklio galingumo nauji troleibusai. Kitas svarbus aspektas – dabartinių reikalavimų nebeatitinkantis komforto lygis (šie troleibusai nėra žemagrindžiai, didesnis triukšmo lygis ir kt.).

Yra keletas būdų transporto priemonių parko atnaujinimui:

a) Naudotų troleibusų iš kitų šalių įsigijimas. Iš pirmo žvilgsnio tai atrodo pigiausias ir greit įgyvendinamas sprendimas. Jau atsiranda miestų, kurie naujais keičia žemagrindžius troleibusus, visgi tokių troleibusų rinkoje nėra daug, o ir norinčių juos įsigyti greit atsiranda. Pvz., Arnhemas (Nyderlandai) šiuo metu parduoda 10 žemagrindžių padidintos talpos troleibusų, pagamintų 1997 – 1998 metais, o šių metų pabaigoje bus parduodami ir 2000 – 2002 m. pagaminti žemagrindžiai padidintos talpos troleibusai.

Tokio sprendimo privalumas – itin mažos išlaidos įsigyjant transporto priemones ir gan trumpas laikas nuo sprendimo įsigyti šią transporto priemonę iki jos eksploatacijos pradžios. Trūkumas – jeigu būtų nusipirkta dar neeksploatuojamo gamintojo transporto priemonė, atsiranda tikimybė turėtų sunkumų su atsarginėmis detalėmis. Antra, nenaujų transporto priemonių įsigijimui negalima pasinaudoti ES struktūrinių fondų parama, kuri padengia iki 85% naujų transporto priemonių kainos.

b) Naujų troleibusų pirkimas. Privalumai: kaip tik artimiausiu metu bus galima teikti paraiškas naujų viešojo transporto priemonių įsigijimui su ES struktūrinių fondų parama. Tokiu būdu už itin nedidelę kainą miestas turės galimybę įsigyti transporto priemones, kurios mieste tarnaus kiekvieną dieną bent 20 metų ir viena transporto priemonė perveš apie 400-500 tūkst. keleivių kasmet. Pasirinkus šį būdą, būtina siekti, kad konkurse dalyvautų bent keli stiprūs ir galintys konkuruoti dalyviai, nes tai gali stipriai įtakoti kainą projektiniuose pasiūlymuose. Pvz., 2011 metais Vilniuje buvo planuota įsigyti troleibusus su ES parama (vėliau šis projektas, pasikeitus miesto valdžiai, buvo atšauktas). Pasiūlymus pateikė vos 2 dalyviai, iš kurių vieno dalyvio pasiūlymas buvo atmestas dėl formalumo – nepateiktos „pasiūlymo užtikrinimo garantijos“, o likusio dalyvio paprašyta kaina buvo per didelė. Net ir tokiomis sąlygomis buvo galima mėginti keisti susidariusią situaciją, kviečiant konkurso dalyvį į derybas dėl pasiūlymo kainos (kaip kad yra buvę kituose ES miestuose), deja, tai nebuvo daroma.

Tai, kad esant konkurencijai pasiūlymai labai skiriasi, galime matyti iš pavyzdžių Lenkijos mieste Liubline. 2013 m., 38 troleibusų pirkimas: troleibusai Solaris (su kokybiška ir brangesne Škoda el. įranga) kainavo vos 2 tūkst. eurų brangiau negu Ursus/Bogdan (su Cegelec įranga). 2014 m., 12 vnt. padidintos talpos troleibusų pirkimas: troleibusas Solaris 18M (su Medcom įranga) – 415 900 € (pagal dabartinį kursą), tuo tarpu Ursus/Bogdan T901.16 (su Cegelec įranga) net 509 466 €. Tuo tarpu Vilniui 2011 m. buvo siūlyta pirkti standartinės talpos Solaris troleibusus (su Škoda el. įranga) po 414 157 € (taigi, Vilniui buvo siūlyta standartinės talpos troleibusus pirkti už beveik tokią pat kainą, už kokią buvo parduodami Liubline prailginti troleibusai).

c) Naujų troleibusų surinkimas. Šis būdas jau išbandytas Vilniuje ir, pasimokius iš sukauptos patirties, tai būtų galima sėkmingai tęsti toliau. Troleibusus Vilniuje būtų galima susirinkti tokios modifikacijos, kokia būtų suplanuota pagal poreikį (troleibusas yra lyg „LEGO“). Pvz., dalis troleibusų turėtų tik 1km laisvos eigos akumulatorius, dalis – leidžiančius nuvažiuoti iki 25 km, dalis troleibusų standartinės talpos (12 metrų), dalis – padidintos talpos (18 metrų) ir t.t. Troleibusų surinkimui jau yra tinkamos patalpos (tai reiškia sutaupyta išlaidas), yra reikiamos kvalifikacijos specialistų. Dar daugiau – galima pasinaudoti ES struktūrinių fondų parama, kas dar labiau sumažintų miesto išlaidas, atnaujinant troleibusų parką naujomis transporto priemonėmis.

Stotelės, laukimo paviljonai, švieslentės, tvarkaraščiai

Vilniuje tėra vos kelios stotelės „Pagal pareikalavimą“ – jų galėtų būti ir daugiau, neišnaudojamas potencialas ištirti besikeičiantiems keleivių srautams.

Kai kurios stotelės, jų buvimo vietą nežymiai pakeitus, taptų daug patogesnės (pvz., Simono Konarskio stotelę (centro link) perkėlus arčiau šviesoforo).

Bloga gatvės dangos kokybė įvažose įtakoja galimybes kuo arčiau privažiuoti prie bordiūro, daug kur (dėl intensyvaus VT eismo, taip pat didesnio skaičiaus ilgų transporto priemonių) įvažas derėtų prailginti. Kai kur – nors įstatymai to reikalauja, atsižvelgiant į eismo intensyvumą – įvažų nėra, nors jos privalo būti (pvz., stotelė „Tuskulėnų rimties parkas“ Žirmūnų g.).

Viešieji ryšiai

Šiuo metu įmonė VVT yra gana uždara, o atsiribojimas nuo keleivių biurokratine siena šiais laikais nėra efektyvus būdas išsaugoti savo keleivius ir pritraukti naujų.

Būtina didinti atvirumą visuomenei. Ieškoti rėmėjų, kurie, pvz., finansuotų nemokamą važiavimą VT vienos ar kitos šventės proga. Ekskursijų į autobusų/troleibusų parkus organizavimas (kurios gali būti ir mokamos, arba gali būti skelbiamos loterijos, pvz., įsigijus 30 dienų el.bilietus), meistrų, vairuotojų varžybos, pakviečiant keleivius, žiniasklaidą. Nors ir simboliškai, tačiau lėšų pritrauktų įvairių suvenyrų pardavimas (jubilejiniai leidiniai apie įmones, nebenaudojamos įrangos komponentai, pvz., mechaniniai komposteriai po to kai jų bus jau atsisakyta).

Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės

Būtina koreguoti keleivių vežimo taisykles. Nors viešojoje erdvėje teigiama apie 10 minučių toleranciją (naudojantis e-bilietu), skiriamą persėdimams – taisyklėse apie tai nėra nė žodžio. Nėra numatytas ir įvairių rūšių bilietų galiojimas ar gražinimas, keičiantis bilietų kainoms. Abejotinas ir vežamo bagažo apmokestinimas (nors jis, remiantis teisės aktais, yra leistinas, tačiau nėra privalomas). Diskutuotini taisyklių punktai, nustatantys gyvūnų vežimą viešuoju transportu (nurodomos tam tikros gyvūnų rūšys ir kt.).

Mūsų pasiūlymai

1. Būtina suvienodinti analogišką darbą dirbančių troleibusų ir autobusų parkų darbuotojų darbo užmokestį.

2. Įmonės darbuotojams sudaryti normalias darbo sąlygas kokybiškam darbui atlikti. Dabartinė vadovybė negali užtikrinti gerų rezultatų, todėl yra būtina pakeisti visus susikompromitavusius vadovus, kurie yra atsakingi už sostinės viešąjį transportą.

3. Reformuoti ne tik VVT administracijos etatus (šiandien ne vieno skyriaus etatai be jokio pagrindo „išpūsti“), bet ir kitų su viešojo transporto Vilniuje organizavimu susijusių vadovų bei tarnautojų veiklą. Tai padėtų sutaupyti daug lėšų, be to, pridaryta daug brangiai kainavusių klaidų, tačiau nebuvo padarytos jokios išvados, neatliktos reformos, nepareikalauta atsakomybės, ir toliau suteikiamas pasitikėjimas.

4. SĮ „Susisiekimo paslaugos“ darbo kokybė turi atitikti lėšas, kurias jai skiria VVT (arba šias lėšas reikia mažinti) – tai susiję su normaliais grafikai, elektroninio bilieto įrangos priežiūra ir t.t. Šios įmonės vadovybė ne kartą demonstravo, kaip nesugeba racionaliai panaudoti gaunamų lėšų. „Elektroninis bilietas“ Vilniuje buvo labai nesėkmingai diegiamas daugybę metų, galutiniame rezultate pabrango kelis kartus ir veikia neefektyviai. Tiek nuostolių įmonei ir visam Vilniaus viešajam transportui atnešusios įmonės vadovų ir su tuo susijusių specialistų kompetencija atrodo abejotina.

5. Vairuotojų parduodamų vienkartinį važiavimo bilietų kaina turėtų būti žymiai didesnė negu kaina važiuojant su e-bilietu. Būtina skatinti keleivius bilietus pirkti ne iš vairuotojų (vairuotojai yra labai blaškomi ir jiems yra trukdoma važiuoti pagal grafikus), o kioskuose ir kituose stacionariuose jų platinimo punktuose. Didelių keleivių srautų vietose būtina pradėti įrengti bilietų įsigijimo automatus.

6. Panaikinti dirbtinai pačios Vilniaus miesto savivaldybės sukurtas lengvatinių grupes. Inicijuoti perėjimą prie tikslinių važiavimo lengvatų, panašių į Socialinių centrų skiriamas išmokas, skiriamų ne pagal statusą, o pagal realią finansinę padėtį (pvz., lengvatos mažas pajamas gaunančių šeimų nariams, bedarbiams ir pan.).

7. Tam, kad VVT sudaryti palankias konkuravimo rinkoje sąlygas su privačiomis organizacijomis ir tolimesnei VVT stabiliai plėtrai, būtina sudaryti aiškų Savivaldybės skolų grąžinimo grafiką VVT įmonei.

8. Būtina naikinti tramvajaus įvedimui sukurtą SĮ filialą „Transporto projektai“, peržiūrėti, ar ir pačioje savivaldybėje nėra prikurta analogiškų pareigybių. Pakeisti su tuo susijusius Vilniaus tarybos sprendimus (Specialusis planas ir kt.).

9. Būtina atnaujinti Vilniaus m. troleibusų parką (vienas iš variantų – nebrangus įvairių modifikacijų troleibusų surinkimas troleibusų parke).

10. Modernizuoti troleibusų kontaktinio tinklo spec. dalis (visame mieste, įskaitant troleibusų parkus, tėra 89 automatiniai iešmai, 101 suėjimo iešmai ir 68 persikirtimai), kurios leistų troleibusams ties spec. dalimis važiuoti nemažinant greičio.

11. Siekti realios viešojo transporto pirmenybės miesto gatvėse. VT priemonėse diegti įrangą, automatiškai fiksuojančią viešajam transportui skirta juosta važiuojančius pažeidėjus, pagaliau įgyvendinti viešojo transporto pirmenybę prie šviesoforų.