

Nacionalinė viešojo transporto keleivių asociacija (toliau pranešime – keleivių asociacija) pasisako už darniai vystomą, efektyviai veikiančią ir keleivių interesus tenkinančią viešąjį transportą Lietuvoje.

Kalbant apie Vilniaus viešąjį transportą, šiuo metu matome tokias tendencijas: Daugelis maršrutų trasų dubliuoja viena kitą, viešasis transportas yra nuostolingas dėl pasenusių ir ilgus metus neperžiūrėtų maršrutų bei nekonkurencingai sudarytų eismo tvarkaraščių; nevykdoma populiarinimo ir pranašumo prieš lengvuosius automobilius politika. Reisui atlikti, ypač ne piko metu, skiriama per daug laiko, todėl autobusai ir troleibusai juda per lėtai. Autobusų parkas veikia neefektyviai, į maršrutus, kuriais pervežami maži keleivių srautai, skiriami ilgus, sudvejintus, autobusai, o jų kuro sąnaudos yra didesnės. Autobusuose ir troleibusuose yra nešvaru, kartais netgi purvina, vasarą per karšta, o žiemą per šalta – nėra skiriamas dėmesys klientui ir paslaugų gerinimui.

Pernai susitikime su Vilniaus miesto savivaldybės Miesto transporto skyriumi ir savivaldybės įmone „Susisiekimo paslaugos“ aš kartu su kolega Vitalij Kitov pateikėme pastabas ir siūlymus, kaip galima pagerinti viešąjį transportą Vilniaus mieste. Siūlėme kai kuriuose maršrutuose sumažinti važiavimo laiką, koreguoti maršrutų trasas. Tačiau į siūlymus neatsižvelgta ir apie juos netgi nediskutuota. Tai rodo savivaldybės susireikšminimą, nenorą dirbti dėl gyventojų, pasyvumą ir galbūt polinkį dirbti kažkam dėl kažko.

Savivaldybė tyčiojasi iš viešojo transporto keleivių, nes, savivaldybei priklausančiam vežėjui „Vilniaus viešasis transportas“ nekompensuodama patirtų išlaidų už įsigytus lengvatinius bilietus, klampiną įmonę į skolas ir taip dirbtinai blogina viešojo transporto padėtį. O norint išsaugoti viešąjį transportą funkcionalų, didinamos bilietų kainos, taip prarandant pačius pelningiausius – mokačius visą bilieto kainą – keleivius. Pastarieji naudojami maršrutinių taksi paslaugomis dėl konkurencinio pranašumo: greitis, kursavimo dažnis, sugebėjimas prisitaikyti prie klientų. Savivaldybės nekompetencija, nemokėjimas konkuruoti ir neoriginalumas keleivių asociaciją ir mane asmeniškai stebina. Ne tik iki galo neišklausomos pastabos, bet į jas žiūrima priešiška. Toks savivaldybės nesavikritiškumas ir nepilietiškumas, nenoras bendradarbiauti skatina priešišką požiūrį ir nepasitikėjimą jos sprendimais, šį vis didėjančiu pagreičiu prarandamą pasitikėjimą susigrąžinti nebus lengva.

Dabar griebtasi lengviausio – naikinti maršrutinių taksi maršrutus, bet nesusimąstyta, kaip šiuos keleivius pritraukti į autobusus ir troleibusus. Kitaip tariant, keleiviams uždraus rinktis. Mes tai vertiname kaip viešojo transporto naikinimą. Keleivių asociacijos nuomone, maršrutiniai taksi turi būti integruoti į vieningą bilietų sistemą, sustoti tik stotelėse; privačioms įmonėms reikia skirti maršrutus dirbti tose vietovėse, kuriose didesnėmis transporto priemonėmis eismas yra komplikuoatas arba neefektyvus.

Jei po maršrutinių taksi maršrutų panaikinimo savivaldybė skirs autobusus ten, kur finansiškai efektyviau naudoti mikroautobusus, tokiu būdu įrodys, kad pinigų savivaldybė turi, tik meluoja ir apsimeta, kad jų biudžete nėra. Tuomet mes reikalausime daugiau maršrutų ir daugiau reisų, kuriuos finansuos savivaldybė iš savo biudžeto. O jei visgi savivaldybė savo vežėjui perduos esamus ar sukurs naujus maršrutinių taksi maršrutus, mes tokį veiksma aktyviai kritikuosime ir įrodinėsime – tobulėti savivaldybė nenori, o tik siekia atsikratyti konkurentų.

Kalbant apie privatą ir valstybinį viešąjį transportą, noriu pasakyti, kad privataus viešojo transporto nereikėtų nuvertinti. Yra daug pavyzdžių, kai privatus sektorius geriau dirba už viešąjį. Pavyzdžiui, Londone sėkmingai veikia privatus viešasis transportas. Ten įmonėms paskirstyti maršrutai ir jos dirba pagal vietos savivaldos nustatytą tvarką. Toks pats principas yra ir Klaipėdoje – keleivius autobusais aptarnauja keletas įmonių. Druskininkuose veikia privati bendrovė, kuri sėkmingai investavo. Druskininkai apskritai yra puikus pavyzdys, kaip savivalda gali, jei tik nori, su privačiu sektoriumi pasiekti gyventojus džiuginantį pozityvų rezultatą. Visi laimingi: ir gyventojai, ir vežėjas, ir savivaldybė. Kodėl to nesugeba Vilnius? Kodėl Vilniaus savivaldybė aktyviai atmets kritiką, o ne telkia jėgas tobulėjimui? Kodėl Vilnius daro gėda sau, metai po metų vilkdamasis paskui Kauną, Klaipėdą, Druskininkus elektroninio bilieto diegimo srityje? Šių metų

liepos mėnesį bus panaikinti popieriniai vienkartiniai bilietai, transporto priemonėse nupirkti ir su elektroninio bilieto projektu įdiegti bilietų spausdintuvai nebus naudojami. Transporto priemonėse vairuotojai pardavinės įprastus popierinius bilietus, spausdinamus spaustuvėse, ir keleiviai juos žymes transporte esančiu elektroniniu komposteriu, skirtu žymėti tik popierinius bilietus. Tai eilinis projekto vykdymas su klaidomis ir nesėkmėmis. Kur stotelių švieslentės, kuriose turi rodyti realiu laiku atvykstantį transportą? Kodėl jos neveikia? Kur vairuotojų uniformos? Su tokiu savivaldybės destruktiviu ir nemokšišku požiūriu Vilnius ir toliau gėdingai šliauš paskui kitus Lietuvos miestus? Vilniaus viešojo transporto srityje apstu nebaigtų darbų, o čia dar gi apsiimama reorganizuoti maršrutus.

1. Idėjos iniciatorius turi per mažai užtarėjų, o pasirengimas prastas. Savivaldybė užsiima projektų, planų, iliuzijų kūrimu. Leiskite paklausti, o kas tuomet turi priimti sprendimus, veikti, daryti?
2. Idėja turi nuslėptą tęstinę mintį. Greitieji maršrutai nebus pajėgūs dirbti efektyviai, nes jiems nėra sukurtų nuo viso kito viešojo transporto atskirtų eismo juostų. Greitojo maršruto autobusai turės pravažiuoti kai kurias stoteles, bet kas, jeigu stotelėse įvažos nėra arba transporto spūstis tokia didelė, jog greitojo maršruto autobusai turės stovėti tiesiog už įprastų maršrutų transporto? Praeis kažkiek laiko ir savivaldybė sakys, kad greitieji maršrutai gyventojams patinka, bet jų darbo organizavimas per daug komplikuoatas, todėl reikia naujos alternatyvos. Greitieji maršrutai yra pratinimas prie tramvajaus.
3. Savivaldybe atvirai nedeklaruoja, bet veiksmais įrodo, kad nesugeba teikti kokybiškų paslaugų ir nemoka konkuruoti, todėl nekeliančiais pasitikėjimo būdais nori atsikratyti konkurentų.
4. Savivaldybės atstovai, kai kuriais pasisakymais siekdami nuteikti visuomenę prieš maršrutinių įmones, nurodo tuos pačius argumentus, kuriuos galima pritaikyti savivaldybės vežėjui. Tai, pavyzdžiui, netvarkingi ir nemandagūs vairuotojai, nešvarus transportas, nekultūringas vairavimas. Tamstos, leiskite paklausti, kada paskutinį kartą patys esate važiuavę autobusu, troleibusu, maršrutiniu taksi? Ar išmanote, apie ką kalbate?
5. Savivaldybei patinka švaistyti mokesčių mokėtojų pinigus. Nes jėgos ir laikas skiriamas ginčytis, o ne dirbti. Savivaldybė dirba sau, o ne kitiems. Tai lyg uabas, melžiantis mokesčių mokėtojų pinigus, bet nesukuriantis vertingo produkto.
6. Savivaldybė į viešąjį transportą žiūri ne kaip į vieną svarbiausių priemonių mažinti transporto spūstis, mažinti išlaidas kelių tiesimui ir taisymui, bet kaip į žmonių, neturinčių automobilio, ir besinaudojančiųjų viešuoju transportu, transportą. Kitaip tariant – eilinė paslauga. Savivaldybė nesuvokia, kad viešasis transportas būtinas gyventojams, o dar būtinesnis miestui, jo plėtrai. Kad būtų lengviau suvokti viešojo transporto reikšmę miestui, įsivaizduokime Vilnių be viešojo transporto visą dieną, visą savaitę, mėnesį, visus metus! Dalis eitų pėsčiomis, dalis važiuotų dviračiais, dalis naudotųsi automobiliu. Miesto gyvenimas sulėtėtų. Apmirtų kai kurie, ypač toliau nuo centro esantys, mikrorajonai, sustotų miesto plėtra ir tai neabejotinai paveiktų mieste įsikūrusias įmones, savivaldybės ir valstybės biudžetą, gyventojų socialinį gyvenimą bei emocijas, didėtų nepasitenkinimas gyvenimu tokia mieste.

Ateityje Vilniaus viešasis transportas bus toks, kokio norės aktyviausieji ir šiuo atveju kalbu nemanydamas, kad savivaldybės žodis yra paskutinis ir svarbiausias. Jie tik turi daugiau galių, bet be palaikymo jų sprendimai yra niekiniai. Savivaldybei linkiu nustoti švaistyti savo brangų laiką, nebevaidinti išpaikusią visą žinių ir pradėti dialogą. Nes priimti neprotingi sprendimai bus užginčyti, bus sugaištas laikas ir savivaldybė pati ne progresuos, bet vykdys savo veiklos regresą ir kartu žlugdys Vilniaus viešąjį transportą. Miestas priklauso ne savivaldybei, bet jo gyventojams. O savivaldybėje dirba gyventojų atstovai, kurie, beje, nėra nepakeičiami.

Nacionalinės viešojo transporto keleivių asociacijos

Pirmininkas Julius Majauskas

El. p. pirmininkas@nvtka.lt

Tel. 869912125