

## „Miestas be viešojo transporto“

### Konferencijos pranešimas

Pirmasis viešojo transporto apsiireiškimas Lietuvoje ir Latvijoje buvo konkė – arklių traukiamas tramvajus. Rygoje konkė veikė nuo 1852 metų, o Vilniuje – nuo 1893-ųjų. Reguliariais tarp miestiniais autobusų maršrutais keleiviai Lietuvoje pradėti vežti apie 1911 metais. Viešasis transportas tuomet buvo privatus. Leidimus išduodavo miesto valdžia. Kadangi keleivių srautai būdavo netolygūs, o privačios bendrovės norėjo kuo daugiau uždirbti, vienuose maršrutuose autobusų skaičius būdavo žymiai didesnis nei kituose: Geležinkelio stotis – Žvėrynas važiavo 15 autobusų, o nuo dabartinės Kudirkos aikštės iki Žalgirio stotelės veždavo vos 2-3 autobusai. Privačios bendrovės daugiausia rūpinosi pelnu. Vilniuje anuomet nuvažiuoti vieną tarpstotę kainavo 20 grašių, kai 1 kg cukraus kainavo 4 grašius. Dėl prasto viešojo transporto organizavimo, bendrovių tikslo pasipelninti ir neprižiūrimo transporto parko, savivaldybė perėmė viešąjį transportą į savo rankas.

Tarpukariu autobusų vairuotojų specialybė buvusi reta ir ypač gerbiama. Pasitempę ir laikydamiesi griežtų elgesio taisyklių jie kūrė teigiamą viešojo transporto įvaizdį. Naudotis viešojo transporto paslaugomis tuo metu galėjo tik pasiturintys gyventojai dėl vis dar palyginti didelės važiavimo kainos. Viešasis transportas atliko ir žymų socialinį vaidmenį: laukdami autobuso gyventojai pabendraudavo, apsikeisdavo naujienomis ir skelbimais.

Dabar Lietuvos miestuose viešasis transportas yra socialinė paslauga, kuria gyventojams sudaromos galimybės keliauti iš vienos miesto vietos į kitą. Tačiau viešasis transportas susiduria su didžiulėmis problemomis, dėl kurių prastėja paslaugų teikimas. Šiuolaikinėje bendruomenėje viešasis transportas yra priemonė mažinti automobilių kiekio augimą, transporto spūstis, oro taršą, suvaldyti eismą, užtikrinti darnią miesto plėtrą, palaikyti kokybišką miestiečių gyvenimą. Taigi viešasis transportas yra svarbi priemonė sklandžiam miesto gyvenimui užtikrinti ir daryti teigiamą įtaką miesto ekonomikai, gyventojų pasitenkinimui.

Užsimerkime ir įsivaizduokime, kas būtų, jei staiga Vilniuje nebūtų nei vieno viešojo transporto maršruto, apskritai išnyktų tokios paslaugos teikimas. Kas iš jūsų keliautų pėsčiomis? Dviračiu? Automobiliu? Pasvarstykime, kiek milijardų litų reiktų merkti į kelių infrastruktūros išlaikymą ir plėtrą. O kaip reiktų suvaldyti transporto srautus? Miestas įstrigtų vienoje didelėje automobilių spūstyje. Sustotų miesto gyvenimas, sumažėtų miesto gyventojų pasitenkinimas, miestas netektų teigiamo įvaizdžio investuotojams ir būtų ekonomiškai nenaudingas esamam verslui plėtoti. Miestas būtų paralyžiuotas ir sustotų gyvavęs.

Žvilgtelėjus į dabartinę Lietuvos viešojo transporto padėtį, aiškiai matome per menko politinio dėmesio problemą, apgailėtiną finansavimą ir pagrindinės valstybės valdžios viešojo transporto plėtros strategijos nebuvimą. Dėl šių priežasčių galime nukeliauti atgal į prieškarinę nevaldomo, chaotiško ir besipinigaujančio viešojo transporto padėtį. Viešasis transportas bankrutuos ir bus perduotas privačioms bendrovėms arba sužlugdytas ir leisgyvis teiks gyventojų poreikių netenkinančias paslaugas. Ar mes to norime?

Nacionalinės viešojo transporto keleivių asociacijos  
Pirmininkas Julius Majauskas