

Lietuvos transporto saugos administracijai
Itsa@Itsa.lrv.lt

2020-10-02 Nr. S-064

DĖL TOLIMOJO SUSISIEKIMO MARŠRUTŲ SUDARYMO KRITERIJŲ

2020 m. rugsėjo 28 d. vyko *Patariamasis tarybos dėl reguliaraus susisiekimo autobusais transporto teisinio reglamentavimo Lietuvoje tobulinimo* posėdis¹, kuriame buvo pateiktas Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių (toliau - Taisyklės) naujo 12¹ punkto projektas (pateikti pasiūlymai pridedami).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau - Asociacija) susipažino su siūlomais maršrutų sudarymo kriterijais ir nesupranta kokių tikslų siekiama iš esmės juos keičiant, nes įtvirtinus šiuos kriterijus, visų pirma, nukentėtų viešasis interesas (sumažėtų tolimojo susisiekimo paslaugos patrauklumas tiek socialiniu, tiek mobilumo aspektu), antra - nukentėtų ir vežėjų interesai, nes, sumažėjus keleivių skaičiui, sumažėtų ir maršruto ekonominis potencialas.

Pažymėtina, kad įtvirtinus siūlomus kriterijus, būtų sugriautas dabartinis gerai funkcionuojantis ir keleivių poreikius atitinkantis maršrutų tinklas, o naujas tinklas maršrutuose pagrįdė stojant stotyse tik tarp rajonų centrų ir gyvenvietėse, kuriose esančios stotelės atitiktų 12¹.8. punkte nurodytus kriterijus, būtų nepatrauklus keleiviams ir pražūtingas ekonominiu požiūriu vežėjams.

Asociacija ne pirmą kartą atkreipia dėmesį, kad tolimalis susisiekimas nereikalauja valstybės biudžeto lėšų, jis išlaikomas vežėjų, todėl griauti sistemos ekonominius pagrindus, Asociacijos nuomone, yra neteisinga, tuo labiau dabartinėmis besitęsiančios Covid-19 neigiamo poveikio keleivių vežimo sektoriui sąlygomis, neatsižvelgiant nei į Europos Komisijos rekomendacijas ar Lietuvos Vyriausybės viešus patikinimus susilaikyti nuo teisinio reguliavimo pokyčių, apsunkinsiančių nukentėjusių ūkio subjektų būklę.

Klausimas – kokių tikslų tuo siekiama - nesuprantamas dar ir todėl, kad nelikus stotelių tarp rajonų centrų (autobusų stočių), nukentėtų ne tik keleiviai (jiems į tolimąjį susisiekimo autobusą papildomai reiktų važiuoti vietinio susisiekimo autobusu, sugaištų daugiau laiko ir brangiau kainuotų) ir vežėjai (prarastų pajams), bet nukentėtų ir savivaldybės, nes jos turėtų tenkinti atsiradusius naujus gyventojų kelionių poreikius ir numatyti papildomus reišius nedideliame keleivių skaičiui ir tas, akivaizdu, didintų savivaldybės biudžeto lėšų poreikį, kuris sudaromas dalinai ir valstybės biudžeto sąskaita. Kitaip tariant, nesuprantama, kam galėtų būtų naudingas toks sprendimas, net ir įžvelgiant akivaizdžius ir konkurencijos požiūriu nesuderinamus protegavimo bandymus pagerinti iš valstybės biudžeto dotuojamų geležinkelių būklę keleivių, vežėjų ir savivaldybių sąskaita.

Atsižvelgiant į tai, Asociacija teikia pastabas dėl siūlomų maršrutų kriterijų, į kurias prašo atsižvelgti.

Pagal šiuo metu galiojančius Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – Administracija) nuostatus², Administracija *keičia ir panaikina tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutus, išduoda ir panaikina leidimus vežti keleivius šiais maršrutais* (13.7.11. p.).

Tolimojo susisiekimo maršrutų sudarymo kriterijus šiuo metu reglamentuoja Taisyklės ir Kelių transporto kodeksas (toliau – KTK).

¹ Patariamoji tarybas sudaryta susisiekimo ministro 2020 m. spalio 21 d. įsakymų Nr. 3-522.

² Nuostatai patvirtintus LR Susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymu Nr. 3-574.

Taisyklių 12 punktą numato, kad *nauji reguliaraus susisiekimo maršrutai nustatomi arba esantys keičiami, jei keleivių paklausa netenkinama arba ji tenkinama, tačiau važiavimo sąlygos yra nepatenkinamos (keleiviai netelpa į transporto priemones, jų netenkina važiavimo laikas arba dažnis ir pan.). Nauji reguliaraus susisiekimo maršrutai nustatomi, jei keleivių susisiekimo negalima užtikrinti visų pirma pakeičiant vežimo sąlygas (trasą, dažnį, laiką, transporto priemonių talpą) esančiuose maršrutuose. Nustatant naujus arba keičiant esamus maršrutus turi būti atsižvelgta į interesus vežėjų, vežančių keleivius esamais maršrutais. Planuojamo arba keičiamo maršruto reisai turi būti taip priderinti prie esamų maršrutų reisų, kad transporto priemonių eismo intervalai atitiktų keleivių srautą. Vietinis keleivių susisiekimas tarp aplinkinių vietovių ir savivaldybės, kaip administracinio vieneto, centro turi būti užtikrinamas vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais.*

KTK 18 straipsnio 9 d. numato, kad tolimojo susisiekimo maršrutas – nustatyta gatvių ir kelių trasa Lietuvos Respublikos teritorijoje, ilgesnė kaip 50 km, kuria keleiviai vežami daugiau kaip per dvi savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas.

Kaip matyti, maršrutų sudarymo kriterijai šiuo metu iš esmės yra lemiami pervežamų keleivių skaičiumi ir vežėjų interesais, o daugiau nei per 30 metų susiformavo maršrutai, kurie užtikrintų pilnavertį susisiekimo tinklą visiems Lietuvos gyventojams ir ekonominį pagrindą vežėjams.

Kaip minėta anksčiau, pritaikius nustatytus kriterijus būtų sugriautas per ilgą laiką susiformavęs tolimojo susisiekimo tinklas, turint, Asociacijos nuomone, vienintelį tikslą - dirbtinai išplėsti susisiekimo geležinkeliais rinką taip prieštaraujant sąžiningos konkurencijos principams bei sudarant viršenybę prieš keleivių vežimą autobusais. Bet ir šis tikslas abejotinas, nes kažin ar visi keleiviai, kurie pagal 12^{1.5.} punktą netektų galimybės įsėsti į tolimojo susisiekimo autobusą, naudotųsi geležinkelio paslaugomis dėl nepatogios geležinkelio stotelės dislokacijos vietos (pvz., Visaginas, Pabradė, Vievis, Šeduva, Šateikiai ir t.t.) ir kt. aplinkybių.

Taip pat itin kritiškai sisteminiu požiūriu vertintini ir 12^{1.3.}, 12^{1.6.} ir 12^{1.7.} punktai, kurie, kaip mes suprantame, maršrute numato bent tris privalomus reisuos – 1) stojant tik autobusų stotyse, 2) greitasis stojant tik autobusų stotyse ir 3) 12^{1.8.} punkte numatytus kriterijus atitinkantis reisas. O ką daryti, jei keleivių mažai ir yra tikslingas tik vienas ar du reisai, kaip dabar esančiuose maršrutuose? Ar vežėjas turėtų vykdyti tokį privalomą antrą ar trečią reisą? Ar kalbama apie reisų skaičių per dieną, per savaitę ar per mėnesį? Kuris privalomas reisas turėtų pirmenybę, jei maršrute galėtų būti mažiau nei trys privalomi reisai?

Ir priešingai, jei maršrute dabar yra daugiau nei trys reisai, ir tai reiškia, jog iš maršruto „iškrenta“ net trys reisai, kurie galėtų paimti keleivius tarpinėse stotelėse tarp autobusų stočių ir stotelėse, atitinkančiose 12^{1.8.} kriterijus. Pavyzdžiui, maršrute M658 Skuodas-Klaipėda, dabar yra 22 stotys ir stotelės, pritaikius naujus kriterijus, liktų tik 3 tarpiniai sustojimai, t.y. Mosėdis, Salantai ir Kretinga; maršrute Nr. 491 Mažeikiai - Radviliškis – Vilnius iš 6 tarpinių sustojimų dėl 12^{1.5.} p. neliktų Viekšnių, Ventos ir Papilės stotelių, kuriose 2019 metais įlipo beveik 2 tūkst. keleivių (trečdalis viso maršruto keleivių); maršrute Nr. 490 Mažeikiai -Šiauliai – Panevėžys -Vilnius iš 19 sustojimų neliktų 5 – Viekšniuose (12^{1.5.} p.), Ventoje (12^{1.5.} p.), Papilėje (12^{1.5.} p.), Romučiuose (148 gyventojai) ir Pociūnuose (291 gyventojas), kuriose 2019 metais įlipo 5200 keleivių (penktadalis visų maršruto keleivių). Asociacijos nuomone, jei vežėjams yra nustatomos nepatrauklios verslo požiūrių sąlygos, valstybė turėtų jam kompensuoti patirtus nuostolius, nes kitaip vežėjas neįstengtų teikti paslaugas.

Rengiant maršrutų sudarymo kriterijus iš esmės nėra atsižvelgiama į realius keleivių poreikius. Pavyzdžiui, 12^{1.8.} punktas nustato, kad stotelės į maršrutą yra įtraukiamos jei tenkina visus 12^{1.8.} punkte nustatytus kriterijus. Tai reiškia, jog netenkinus bent vieno kriterijaus stotelės į maršrutą nėra įtraukiamos. Bet tokiu atveju, kyla paprastas klausimas - kaip sužinoti, koks darbo vietų skaičius yra tam tikroje teritorijoje? Kas nuolat atliks tokį vertinimą? Arba ką daryti keleiviui, kurio stotelė yra nutolusi daugiau nei 2 km nuo maršruto trajektorijos, pvz., jei koks nors miestelis yra 2,2 km nuo plento – maršruto trajektorijos? Todėl kyla klausimas,

kas turima omenyje kalbant apie trajektoriją ir kaip tai turėtų būti suprantama? Taigi, kyla klausimas, ar keleiviui išvis lieka galimybė keliauti ar ta galimybė yra susiaurinama iki vieno reiso per dieną? Kaip tokiu atveju elgtis keleiviams, kurie iš kaimo vietovės turi pasiekti mieste ar rajone esančią darbovietę, gydymo, mokslo ar ugdymo įstaigas?

Asociacijos įsitikinimu, LTSA turi būti institucija, kuri vežimo paslaugos teikimo procese turėtų atstovauti keleivių interesus. Dar kartą akcentuotina, jog Lietuvoje šiuo metu veikiantis maršrutų tinklas iš esmės apima visą valstybės teritoriją ir užtikrina susisiekimo paslaugas net ir tuo atveju jei maršrutas yra nepelningas. Pritaikius siūlomus maršrutų sudarymo kriterijus nebelieka „saugiklio“, kad keleiviams bus užtikrinamas patekimas iš miestų į miestelius, kaimus ir gyvenvietes, kadangi dauguma stotelių, pritaikius siūlomus kriterijus, būtų panaikintos, taip pat sumažėtų jungiamųjų maršrutų pasirinkimo galimybė. Tokiu atveju nukentėtų ir keleivių, ir vežėjų ir savivaldybių interesai.

Manytina, kad reglamentavimo pakeitimas neturi tapti priežastimi bloginančia keleivių ir vežėjų situaciją, todėl prieš keičiant taisykles turėtų būti atlikti skaičiavimai ir žinomi aiškūs duomenys apie keleivių poreikius ir galimybes užtikrinti jų interesus. Asociacijos nuomone, būtent LTSA turėtų prisiimti atsakomybę ir užtikrinti viešąjį – keleivių - interesą, kad tolimojo susisiekimo rinkoje nenukentėtų ne tik keleiviai, bet ir vežėjai.

Vėlgi, svarbu įvertinti tai, kad Valstybė ir jos institucijos siekia įgyvendinti darnaus judumo koncepciją, skatinti visuomenę daugiau naudotis viešojo transporto paslaugomis, tačiau įteisinus siūlomus maršrutų sudarymo kriterijus yra pasiekiamas priešingas rezultatas – keleiviams iš kaimo ar rajono gyvenviečių nebelieka įprastos galimybės pasiekti miestus ir kitas vietas. Tuomet kyla paprastas klausimas, kokias teigiamas pasekmes keleiviui ir vežėjui sukurtų toks reglamentavimo pakeitimas.

Susisiekimo ministerija 2019 ir 2020 metais teikė derinimui ir išvadoms gauti Taisyklių projektus, o paskutinės 2020-01-16 versijos 16 punkte numatyti maršrutų sudarymo kriterijai yra aiškūs, suprantami, atitinkantys ilgametę praktiką, todėl **siūlome** tokią 12¹ punkto redakciją:

12¹. Tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutai sudaromi laikantis šių kriterijų:

12¹.1. maršruto trasa tęsiasi daugiau kaip per 2 savivaldybes (neįskaitant miesto) ir trasos ilgis ne mažesnis kaip 50 km;

12¹.2. maršrutas prasideda ir baigiasi skirtingose autobusų stotyse, o tose savivaldybėse, kuriose autobusų stoties nėra – savivaldybės centro mieste nustatytoje stotelėje;

12¹.3. maršruto trasa sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga (asfaltas, betonas, skalda);

12¹.4. miesto teritorijos ribose turi driektis savivaldybės institucijų nurodytomis gatvėmis;

12¹.5. maršrutas turi turėti reisu nuo pirmosios iki galutinės autobusų stoties;

12¹.6. maršrute reisų skaičius neribojamas;

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Asociacija tikisi, kad išsakyti argumentai bus atidžiai vertinami ir bus kartu tęsiama diskusija dėl Taisyklių nuostatų rengimo, nes tik visų argumentų nuoseklus ir atidus vertinimas, taip pat konstruktyvi diskusija su socialiniais partneriais leistų parengti ir įgyvendinti geriausią tolimojo susisiekimo veiklos reglamentavimo modelį.

PRIDEDAMA: Maršrutų sudarymo kriterijų projektas, 1 lapas

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

8 655 83009, gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt

PATARIAMOSIOS TARYBOS
DĖL REGULIARAUS SUSISIEKIMO AUTOBUSAIS TRANSPORTO TEISINIO REGLAMENTAVIMO LIETUVOJE TOBULINIMO
2020 M. RUGSĖJO 28 D. POSĖDYJE PATEIKTAS LEIDIMŲ VEŽTI KELEIVIUS REGULIARAUS SUSISIEKIMO KELIŲ
TRANSPORTO MARŠRUTAIS IŠDAVIMO TAIŠYKLIŲ NAUJAS 12¹ PUNKTAS.

12¹. Tolimojo reguliaraus susisieki mo maršrutai sudaromi laikantis šių kriterijų:

12¹.1. maršruto trasa tęsiasi daugiau kaip per 2 savivaldybes (neįskaitant miesto) ir trasos ilgis ne mažesnis kaip 50 km;

12¹.2. maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyse;

12¹.3. maršrute turi būti bent po vieną reisą (pirmyn ir atgal), kuris st oja tik autobusų stotyse;

12¹.4. maršruto trasa sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga (asfaltas, betonas, skalda);

12¹.5. į maršrutą įtraukiamos stotelės negali būti arčiau kaip 5 km nuo geležinkelio stoties arba stotelės, kai vežama ta pačia kryptimi (tuo pačiu maršrutu kaip ir geležinkelio keleivių vežėjas) arba į tą patį paskirties punktą (autobusų stotį);

12¹.6. maršrute vienas reisas (pirmyn ir atgal) turi būti greitasis kuris sustoja tik autobusų stotyse;

12¹.7. maršrute vienas reisas (pirmyn ir atgal) turi būti stojantis stotyse ir stotelėse, kurios atitinka 12¹.8. kriterijus.

12¹.8. stotelės į maršrutą įtraukiamos jei tenkina visus šiuos kriterijus:

12¹.8.1. gyventojų skaičius teritoriniame vienet e (gyvenvietės teritorija), kuriame yra stotelė, yra daugiau kaip 300 žmonių. Gyventojų skaičius vertinamas maršruto nustatymo (stotelės įtraukimo į maršrutą) metu pagal paskutinio gyventojų surašymo duomenis;

12¹.8.2. teritoriniame vienet e (gyvenvietės, miesto teritorijoje, savivaldybės centre be autobusų stoties) veikia ligoninė arba mokykla arba aukštojo arba profesinio mokslo įstaiga;

12¹.8.3. teritoriniame vienet e (gyvenvietės, miesto teritorijoje, savivaldybės centre be autobusų stoties) yra didesnis kaip 100 darbo vietų skaičius;

12¹.8.4. stotelė yra maršruto trajektorijoje arba nutolusi nuo trajektorijos ne daugiau kaip 2 km (atstumas netaikomas savivaldai, neturinčiai autobusų stoties);

12.9. Visi maršruto reisai (pirmyn ar atgal) turi prasidėti toje pačioje maršruto pradžios ir pabaigos autobusų stotyje.