

PASTABOS ĮSAKYMO PROJEKTUI

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRO 2006 M. VASARIO 14 D. ĮSAKYMO NR. 3-62 „DĖL LEIDIMŲ VEŽTI KELEIVIUS REGULIARAUS SUSISIEKIMO KELIŲ TRANSPORTO MARŠRUTAIS IŠDAVIMO TAISYKLIŲ PATVIRTINIMO“ PAKEITIMO (Reg. Nr. 20-15657)

Eil. Nr.	Kriterijai	Argumentai	Siūlomi pakeitimai
1.	12 ¹ .1. maršruto trasa nustatoma tarp dviejų ir daugiau savivaldybių centrų, esančių bendros ribos neturinčiose savivaldybėse, tarp kurių yra ne mažesnis kaip 50 km atstumas automobilių keliais;	1.LR Kelių transporto kodekso 18 str. 9 d. numato, kad Tolimojo susisiekimo maršrutas – <i>nustatyta gatvių ir kelių trasa Lietuvos Respublikos teritorijoje, ilgesnė kaip 50 km, kuria keleiviai vežami daugiau kaip per dviejų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas.</i> Susisiekimo ministerija 2020 metais teikė derinimui ir išvadoms gauti Taisyklių projektus, kuriuose buvo numatyta nuostata atitinkanti KTK reikalavimus, t.y. <i>maršruto trajektorija turi driektis daugiau kai per dvi savivaldybes (neįskaitant miesto savivaldybių), o maršruto trasą turi būti ilgesnė kaip 50 km.</i>¹ Tokia nuostata vežėjams buvo aiški ir suprantama, parengta vadovaujantis LR Kelių transporto kodeksu. 2. Be to, naujame Taisyklių projekto 12¹.1. punkte nuostata yra išplečiama numatant, kad 1) maršruto trasa nustatoma tarp dviejų ir daugiau savivaldybių centrų, 2) esančių bendros ribos neturinčiose savivaldybėse. Lieka neaišku kodėl siūlomas naujas tolimojo susisiekimo apibrėžimas kur trasa nustatoma tarp dviejų ir daugiau savivaldybių centrų, o ne savivaldybių kaip yra dabar, gali būti savivaldybių, kurios turi ribą su kita savivaldybe, tačiau nėra infrastruktūros (kelio, atitinkančio reikalavimus) ir trasa driekiasi per kitą savivaldybę, taip pat nesuprantamas perteklinis aiškinimas, kad atstumas matuojamas automobilių keliais (kaip kitaip gali būti matuojama). Atsižvelgiant į tai, siūlome atsisakyti nuostatų, kad maršruto trasa nustatoma tarp dviejų ir daugiau savivaldybių centrų, esančių bendros ribos	Siūloma tokia nauja redakcija: 12¹.1. maršruto trasa nustatoma daugiau kai per dvi savivaldybes (neįskaitant miesto savivaldybių), o maršruto trasą turi būti ilgesnė kaip 50 km; Lyginamasis variantas: 12¹.1. maršruto trasa nustatoma daugiau kai per dvi savivaldybes (neįskaitant miesto savivaldybių), o maršruto trasą turi būti ilgesnė kaip 50 km; tarp dviejų ir daugiau savivaldybių centrų, esančių bendros ribos neturinčiose savivaldybėse, tarp kurių yra ne mažesnis kaip 50 km atstumas automobilių keliais;

¹ Įsakymo projektas (2020-01-20 registracijos Nr. 20-528) 16.1.1. p., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/813b73203b7911eabd71c05e81f09716?ifwid=-p2nifilq9>

		neturinčiose savivaldybėse, taip pat atsisakyti perteklinės nuostatos, kad atstumas matuojamas automobilių keliais ir 12 ^{1.1.} punktą išdėstyti nauja redakcija, atitinkančiai KTK apibrėžimą.	
2.	12 ^{1.2.} maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyse, o miestuose, kur yra daugiau kaip 300 gyventojų ir nėra autobuso stoties – ne toliau kaip 3 km nuo miesto centro taško pagal Georeferencinio pagrindo kadastrą;	1. Nesuprantama, apie kokius miestus kalbama. Ar tie miestai atitinka LR teritorijos administracinių vienetų ir jų ribų nustatymo įstatymo² 3 str. nustatytą apibrėžimą. <u>Prašome patikslinti.</u> 2. Nesuprantama, kodėl šiame ir kituose punktuose yra pasirinktas 300 ribinis gyventojų skaičius miestuose ar gyvenvietėse, nes gali būti gyvenvietė su mažesniu gyventojų skaičiumi, tačiau yra traukos centras ir tenkintų aplinkinių gyventojų poreikius. 3. Taip pat lieka neaišku, kodėl šiame punkte kalbama tik apie autobusų stotis, o nėra „stotelės“ sąvoka, nors tiek šios Taisyklių redakcijos 12^{1.5} punkte, tiek 12^{1.9} punkte taip pat yra minimos stotelės. Pavyzdžiui 12^{1.5} punktas: „...išskyrus maršruto pradžios ir pabaigos stoteles ar stotis...“, 12^{1.9} punktas: „Visi maršruto reisai (pirmyn ar atgal) turi prasidėti toje pačioje maršruto pradžios ir pabaigos autobusų stotyje arba stotelėje“. 4. Taip pat nesuprantama, kodėl maršruto pabaigos vieta negali būti toliau, nei 3 km nuo miesto centro taško, nes yra tokių miestų, kuriuose gyventojai kompaktiškai gali gyventi ir didesniu atstumu, todėl tikslinga, kad tokia vietą parinktų savivaldybė, nes vietos savivalda geriau žino gyventojų poreikius ir traukos centrus. Atsižvelgiant į tai, siūlome patikslinti 12^{1.2} punktą redakciją.	Siūloma tokia patikslinta redakcija: 12^{1.2.} maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyse, o miestuose ir gyvenvietėse, kur nėra autobuso stoties – savivaldybės nurodytoje stotelėje; Lyginamasis variantas: 12^{1.2.} maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyse, o miestuose ir gyvenvietėse, kur yra daugiau kaip 300 gyventojų ir nėra autobuso stoties – savivaldybės nurodytoje stotelėje. ne toliau kaip 3 km nuo miesto centro taško pagal Georeferencinio pagrindo kadastrą.
3.	12 ^{1.3.} maršrute turi būti bent po vieną reisą (pirmyn ir atgal), kuris stoja tik autobusų stotyse;	Įgyvendinus šį reikalavimą, bus praleidžiamos tarpinės stotelės, ir tai reiškia, kad didelė keleivių dalis neteks galimybės pasinaudoti paslauga tarpinėse stotelėse. Taip pat šis punktas yra itin kritiškai vertintinas sisteminiu požiūriu ir su 12^{1.6.} ir 12^{1.7} punktais. Jei teisingai suprantame, minėtų punktų reikalavimai reiškia, jog maršrute numatomi bent trys privalomi reisai – 1) stojant tik autobusų stotyse, 2) greitis stojant tik autobusų stotyse ir 3) 12^{1.8.} punkte visus numatytus kriterijus atitinkantis reisas. O ką daryti, jei keleivių mažai ir yra tikslingas tik vienas ar du reisai, kaip dabar esančiuose maršrutuose? Ar	1. Siūloma tokia redakcija: 12^{1.3.} maršrute gali būti reisai (pirmyn ir atgal), kurie stoja tik autobusų stotyse. Lyginamasis variantas:

² Nuoroda: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.5911/asr>

		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 reisai? Ir priešingai, jei maršrute dabar yra daugiau nei trys reisai, tai reiškia, kad iš maršruto „iškrenta“ net trys reisai, kuriuose galėtų įlipti/išlipti keleiviai tarpinėse stotelėse tarp autobusų stočių ir stotelėse, neatitinkančiose 12^{1.8} kriterijus. Asociacijos narių skaičiavimais, vadovaujantis šiais trimis punktais (12^{1.3.}, 12^{1.6} ir 12^{1.8}), autobusai negalėtų stoti maždaug 80 proc. visų šiuo metu esančių stotelių. Be to, dar nebūtų galima 30 min. prieš ir po traukinio sustoti 12^{1.5}. punkte nurodytose stotelėse. Asociacijos nuomone, maršrutai ir stotelės juose turi būti nustatomi atsižvelgiant į keleivių poreikius, į nusistovėjusius kelionių įpročius, neturi būti atimta galimybė ir pasirinkimas keleiviams patogioje vietoje įsėsti į pro šalį važiuojanti autobusą. Atsižvelgiant į tai siūlome nustatyti, kad toks reisas būtų rekomendacinis atsižvelgiant į keleivių poreikius.	12^{1.3.} maršrute gali būti bent po vieną reisą reisai (pirmyn ir atgal), kuris-kurie stoja tik autobusų stotyse. 2. Siūlome 12^{1.3.} punktą sukeisti vietomis su 12^{1.4.} punktu, kad būtų logiška nuostatų seka dėl maršruto trasos, o vėliau - dėl stočių ir stotelių.
4.	12 ^{1.4.} maršruto trasa sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga (asfaltas, betonas, skalda);		Pritariame siūlomai formulavimui: 12^{1.4.} maršruto trasa sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga (asfaltas, betonas, skalda).
5.	12 ^{1.5.} į maršrutą įtraukiamos stotelės, išskyrus maršruto pradžios ir pabaigos stoteles ar stotis, negali būti arčiau kaip 3 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), jeigu skirtumas tarp autobuso ir ar traukinio tvarkaraštyje numatytų	Ši nuostata, Asociacijos nuomone, prieštarauja sąžiningos konkurencijos principams bei sudaro geležinkelių transporto viršenybę prieš keleivių vežimą autobusais. Nėra žinoma 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 ir kt. aplinkybių. Be to, kaip minėta anksčiau, gyvenvietėse, kuriose geležinkelių stotys ar stotelės yra mažesniu nei 3 km atstumu nuo autobusų stoties ar stotelės, tolimojo susisiekimo autobusai dar negalėtų stoti 12^{1.3}, 12^{1.6} ir 12^{1.7} punktuose nustatytais atvejais, todėl gyventojams gali būti net tik atimta pasirinkimo teisė kuo – autobusu ar traukiniu – keliauti, bet būtų ženkliai	Siūlome atsisakyti 12 ^{1.5.} punkto.

	sustojimo laikų yra mažesnis nei 30 minučių;	ribojami poreikiai, nes traukiniai kursuoja retai, dažnu atveju 1 ar 2 kartus per dieną. Taip pat nesuprantama ką reiškia <u>tas pats paskirties punktas (autobusų stotis)</u> sakinio dalyje „<i>kai vežama ta pačia kryptimi (tuo pačiu maršrutu kaip ir geležinkelio keleivių vežėjas) arba į tą patį paskirties punktą (autobusų stotį)</i>“. Apie kokį paskirties punktą kalbama? Neturėdami paaiškinimo, spėjame, kad, gal būt, kalbama apie geležinkelio vežėjo nustatytą kombinuoto maršruto paskirties punktą. Kyla klausimas, pvz., ar tolimojo susisiekimo maršruto Mažeikiai - Klaipėda autobusai negalėtų sustoti Palangos autobusų stotyje 30 min. prieš ir po kombinuoto vežimo Vilnius-Palanga autobuso atvykimo/išvykimo laiko? Kad būtų galima įvertinti šio punkto neigiamą poveikį keleiviams, būtina žinoti kokie yra ar bus nustatyti kombinuoti maršrutai. Jei jie jau nustatyti, tai kur jie paskelbti. Neturėdami visos informacijos, negalime įvertinti šio punkto, todėl siūlome jo atsisakyti.	
6.	12^{1.6.} maršrute vienas reisas (pirmyn ir atgal) turi būti greitis, kuris sustoja tik autobusų stotyse;	Kaip jau buvo minėta argumentuose dėl 12^{1.3.} punkto, maršrute tai būtų antras privalomas reisas, kuris stoja tik autobusų stotyse ir dar ne visose. Pažymėtina, kad šiuo metu yra nemažai maršrutų, kurie rentabilūs tik tarpinėse stotelėse tarp autobusų stočių įlipančių keleivių dėka, todėl jie bus nerentabilūs, vežėjai nesirys jų aptarnauti, o keleiviams paslaugos prieinamumas dar labiau sumažės. Asociacijos nuomone, greitis reisas neturėtų būti privalomas, todėl siūlome išdėstyti kitokia redakcija.	Siūloma tokia redakcija: 12^{1.6.} maršrute gali būti bent vienas greitis reisas (pirmyn ir atgal), kuris sustoja tik autobusų stotyse; _____ Lyginamasis variantas: 12^{1.6.} maršrute gali būti bent vienas greitis reisas (pirmyn ir atgal) turi būti greitis, kuris sustoja tik autobusų stotyse.
7.	12^{1.7.} maršrute vienas reisas (pirmyn ir atgal) turi būti stojantis stotyse ir stotelėse, kurios atitinka 12^{1.8.} kriterijus;	<u>1 variantas.</u> Tai yra jau trečiasis reisas maršrute, kuris yra privalomas vežėjui, vadovaujantis nustatytais kriterijais, be to 12^{1.8.} punkte nustatyti kriterijai dar labiau riboja keleivių galimybę naudotis tolimojo susisiekimo paslauga (pastabos prie konkrečių kriterijų), todėl siūlome numatyti, kad stotelės į maršrutą traukiamos priklausomai nuo to ar jose yra keleivių. <u>1 variantas.</u> Išdėstyti jį nauja redakcija.	Siūlome išdėstyti nauja redakcija: <u>1 variantas.</u> 12^{1.8.} Stotelės į maršrutus įtraukiamos, jei jose yra bent vienas įlipantis ar išlipantis keleivis. _____

		<u>2 variantas (alternatyva).</u> Galima būtų svarstyti reisą su tam tikrais stotelių kriterijais, jei maršrute yra du ir daugiau reisų. Tuo atveju, vienas iš maršrutų reisų galėtų būti su stotelėmis, atitinkančiomis bent vieną kriterijų. Siūlome tokią alternatyvą.	<u>2 variantas (alternatyva).</u> 12^{1.7.} maršrute vienas reisas (jei yra daugiau kaip vienas reisas pirmyn ir atgal) turi būti stojantis stotyse ir stotelėse, kurios atitinka 12^{1.8.} kriterijus;
8.	12^{1.8.} stotelės į maršrutą įtraukiamos jei tenkina visus šiuos kriterijus: 12^{1.8.1.} gyventojų skaičius 3 km spinduliu nuo stotelės arba 30 min kelionės pėsčiomis spinduliu nuo stotelės yra daugiau kaip 300 žmonių. Gyventojų skaičius vertinamas maršruto nustatymo (stotelės įtraukimo į maršrutą) metu pagal paskutinio gyventojų surašymo duomenis; 12^{1.8.2.} 3 km spinduliu nuo stotelės arba 30 min kelionės pėsčiomis spinduliu nuo stotelės (gyvenvietės, miesto teritorijoje, savivaldybės centre be autobusų stoties) veikia ligoninė arba mokykla arba aukštojo arba profesinio mokslo įstaiga; 12^{1.8.3.} 3 km spinduliu nuo stotelės arba 30 min kelionės pėsčiomis spinduliu (gyvenvietės, miesto teritorijoje, savivaldybės centre be autobusų stoties) yra didesnis kaip 100 darbo vietų skaičius;	<u>1 variantas.</u> Nesuprantama, kodėl pasirinktas 1) 3 km spindulys, 2) ribinis 300 gyventojų ar 3) 100 darbo vietų skaičius, ligoninės ar mokyimo įstaigos buvimas ir 4) 2 km atstumas nuo pagrindinės maršruto trajektorijos ir turi būti tenkinami visi šie kriterijai, kad būtų galima įtraukti stotelę į tolimojo susisiekimo maršrutą. Be to, maršrutai, sudaryti vadovaujantis siūlomais kriterijais, kai pagrinde būtų stojama stotyse tik tarp rajonų centrų ir gyvenvietėse, kuriose esančios stotelės atitiktų 12^{1.8.} ir 12^{1.5.} punktuose nurodytus kriterijus, būtų nepatrauklus keleiviams ir pražūtingas ekonominiu požiūriu vežėjams. Tolimojo susisiekimo stotelių tikslingumą sąlygoja rinka, jei yra poreikis, yra keleivių, tai turėtų būti ir stotelė. Vežėjai dirba rinkos sąlygomis, jie reaguoja į keleivių srautų pokyčius ir jei tik bus keleivių, tai stengsis juos paimti. Pavyzdžiui, maršrute Biržai - Vilnius dabar yra 24 sustojimai. Pritaikius kriterijus, liktų – 8, t.y. būtų eliminuota 67 proc. stotelių, nes apie jas 3 km spinduliu yra gyvenvietės, kuriose yra nuo 2 iki 295 žmonių. Pažymėtina, kad stotelėse, kur gyventojų mažai (pvz., Jurkštai 13 gyv., Aluotos 31 gyv., Bebrusai 2 gyv.), yra nuolatinių keleivių. 12^{1.8.} punktas nustato, kad stotelės į maršrutą yra įtraukiamos jei tenkina <u>visus</u> 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? 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.	<u>1 variantas.</u> Siūlome atsisakyti. <u>2 variantas.</u> Siūloma tokia redakcija: 12^{1.8.} stotelės į maršrutą įtraukiamos jei tenkina bent vieną iš šių kriterijų: 12^{1.8.1.} gyventojų skaičius 3 km spinduliu nuo stotelės arba 30 min kelionės pėsčiomis spinduliu nuo stotelės yra daugiau kaip 50 žmonių. Gyventojų skaičius vertinamas maršruto nustatymo (stotelės įtraukimo į maršrutą) metu pagal paskutinio gyventojų surašymo duomenis; 12^{1.8.2.} 3 km spinduliu nuo stotelės arba 30 min kelionės pėsčiomis spinduliu nuo stotelės (gyvenvietės, miesto teritorijoje, savivaldybės centre be autobusų stoties) veikia seniūnija, gydymo ar reabilitacijos įstaiga ligoninė arba mokykla arba aukštojo arba profesinio mokslo įstaiga;

	12 ¹ .8.4. stotelė yra maršruto trasoje arba nutolusi nuo trasos ne daugiau kaip 2 km (atstumas netaikomas savivaldai, neturinčiai autobusų stoties);	Atsižvelgiant į tai, siūlome: <u>1 variantas.</u> Atsisakyti šių kriterijų. <u>2 variantas.</u> Asociacijos nuomone, visi kriterijai, kurie riboja jų patekimą į maršrutą, turi būti įvertinti kokias nors skaičiavimais, logiškai pagrįsti, pvz., konkrečios vietovės gyventojų apklausomis ir kitokiais aspektais. Jei reise yra <u>daugiau kaip vienas reisas</u>, būtų galima svarstyti, kad <u>vienas</u> iš maršrutų reisų galėtų būti su stotelėmis, atitinkančiomis <u>bent vieną</u> kriterijų. Siūlome patikslinti ir išdėstyti nauja redakcija.	12¹.8.3. 3 km spinduliu nuo stotelės arba 30 min kelionės pėsčiomis spinduliu (gyvenvietės, miesto teritorijoje, savivaldybės centre be autobusų stoties) yra didesnis kaip 15 darbo vietų skaičius; 12¹.8.4. stotelė yra maršruto trasoje arba nutolusi nuo trasos ne daugiau kaip 3 km (atstumas netaikomas savivaldai, neturinčiai autobusų stoties);
9.	12 ¹ .9. Visi maršruto reisai (pirmyn ar atgal) turi prasidėti toje pačioje maršruto pradžios ir pabaigos autobusų stotyje arba stotelėje.“	Nesutiktina, kad visi maršruto reisai turėtų prasidėti ir baigtis tose pačiose autobusų stotyse arba stotelėse. Pažymėtina, jei tik bus keleivių, vežėjai taip ir darys, nes tai diktuoja verslo logika, tačiau ta pačia verslo logika vadovaujantis, turėtų būti galimybė kai kuriais reisais trumpinti maršrutą, jei nėra keleivių. Priešingu atveju, jei vežėjams yra nustatomos nepatrauklios verslo požiūrių sąlygos, valstybė turėtų jam kompensuoti patirtus nuostolius, nes kitaip vežėjas neįstengtų teikti paslaugos. Atsižvelgiant į tai, kad neturime informacijos apie galimą tolimojo susisieikimo maršrutų finansavimą iš valstybės biudžeto, siūlome papildyti, kad ši nuostata netaikoma reisams, kuriuose keleivių nėra.	Siūlome papildyti: 12.9. Visi maršruto reisai (pirmyn ar atgal) turi prasidėti toje pačioje maršruto pradžios ir pabaigos autobusų stotyje arba stotelėje, išskyrus reišus, kuriuose keleivių nėra;
10.	Naujas papunktis.	Siekiant kuo didesnio patogumo keleiviams, siūlome papildyti 12¹ punktą nauju papunkčiu, neribojančių reisų skaičių. Siūlome formuluotę, kuri buvo ankstesniame Leidimo taisyklių projekte³.	Siūloma 12¹. punktą papildyti nauju papunkčiu: 12¹.10. maršrute reisų skaičius neribojamas;

³ Įsakymo projektas (2020-01-20 registracijos Nr. 20-528) 16.1.3. p., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/813b73203b7911eabd71c05e81f09716?ifwid=-p2nifilq9>