

Lietuvos Respublikos susisiekimo viceministrui

2021-06-17 Nr. S-046

Juliui Skačkauskui

sumin@sumin.lt

DĖL STUDIJOS TECHNINĖS SPECIFIKACIJOS

Susisiekimo ministro įsakymu sudarytos Patariamiosios tarybos dėl reguliaraus susisiekimo autobusais transporto teisinio reglamentavimo Lietuvoje 2021 m. birželio 8 d. posėdyje buvo pateiktas susipažinti Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studijos (toliau – Studija) parengimo techninė specifikacijos projektas (toliau – Projektas).

Asociacija teigiamai vertina sprendimą parengti Studiją, kuri visapusiškai įvertintų esamą situaciją, nustatytų trūkumus ir pateiktų pasiūlymus dėl tolimojo susisiekimo sistemos tobulinimo ir siekio sukurti integruotą viešųjų paslaugų sistemą, suteikiant galimybę visoms transporto rūšims konkuruoti vienodomis sąlygomis.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) apsvairstė Projektą ir dėl laiko trūkumo teikia preliminarą nuomonę.

Pirma.

Asociacijos nuomone, vertinant Projekte numatytus siektinus tikslus ir uždavinius, Studija turės būti plačios apimties ir fundamentali savo turiniu bei rezultatais, todėl reikalaus didelės ir visapusiškos rengėjų kompetencijos tiek teisinio reglamentavimo, tiek praktinio integruoto keleivių vežimo įvairiomis transporto ir susisiekimo rūšimis supratimo, vertinant tiek ES šalių, tiek Lietuvos patirtį.

Atsižvelgiant į tai, Asociacijos nuomone, tikslinga Studijos parengimo konkurso sąlygose galimiems paslaugos tiekėjams kelti kvalifikacinius panašių studijų rengimo kitose šalyse patirties reikalavimus arba Studiją turėtų atlikti užsienio kompanijos ar Lietuvos kompanijos su privalomais ekspertais iš užsienio šalių.

Antra.

Suprantame, kad Studija neabejotinai siekiama išnagrinėti įvairių transporto rūšių galimo sąveikavimo (integralumo) galimybes, atsižvelgiant į visuotinai pripažįstamą kitų šalių patirtį, tačiau pasigendame aiškaus ketinimo išsiaiškinti minimalių valstybės garantuojamų transporto paslaugų (įsipareigojimų) poreikio ir tokių paslaugų užtikrinimo garantijų analizės.

Atkreiptinas dėmesys, kad ES darnaus judumo strategijoje pažymima, kad *Komisija įvertins galimybes sukurti daugiarūšio transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimų sistemą, visų pirma siekdama suteikti galimybę visoms transporto rūšims konkuruoti vienodomis sąlygomis siekiant patenkinti atitinkamus vežimo poreikius*¹.

Trečia.

Projekte pasigendama transporto paslaugų vartotojų – keleivių – pasirinkimo galimybės keliauti pageidaujama transporto rūšimi analizės. Asociacijos nuomone, būtina vadovautis keleivių interesų prioriteto

¹ Europos Komisijos 2020-12-09 komunikatas *Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį*, 90 punktas ([ES strategija](#)).

principu, t.y. sistema turi dirbti keleiviui, jam turi būti sudarytos visos sąlygos spręsti, kokio tipo susisiekimo paslaugą ir/ar vežėją pasirinkti.

Ketvirta.

Asociacijos nuomone, Projekto 2 punkte esama situacija įvertinta netiksliai ir, galimai, formuojanti būsiamiems Studijos rengėjams išankstinę neigiamą nuomonę visais aspektais. Neneigiame, kad pačių vežėjų lėšomis, be valstybės įsikišimo, sukurta tolimojo susisiekimo sistema ir jos infrastruktūra turi trūkumų, tačiau įžangoje trumpai apibendrinat esamą padėtį, tikslinga pažymėti ir teigiamus aspektus, pvz., tankus ir keleivių poreikius atitinkantis maršrutų tinklas, pervežtas keleivių skaičius², puikus eismo reguliarumas, vieninga, tegul ir ne visaapinti, bet turinti plėtros galimybes bilieto sistema autobusubilietai.lt³, leidžianti susiplanuoti kelionės maršrutą ir nusipirkti bilietą iš/j bet kurios savivaldybės centrą. Pažymėtina, kad šioje sistemoje yra galimybė įsigyti bilietus į daugiau nei 40 vežėjų 360 tolimojo susisiekimo ir 150 vietinio susisiekimo maršrutus su persėdimo galimybe į kitų vežėjų tr. priemones ir su visa ES ir Lietuvos teisės aktuose numatyta vežėjų atsakomybe prieš keleivius.

Be to, kelia abejonių teiginys dėl pasenusio autobusų parko. Asociacija neturi informacijos apie tolimojo susisiekimo maršrutuose keleivius vežančių autobusų amžių⁴, tačiau VĮ „Regitra“ viešai prieinamoje informacijoje nurodyta, kad šiuo metu Lietuvoje yra virš 7300 M2 ir M3 klasės autobusų, kurių vidutinis amžius 7,2 metai. 2017-2020 m. vien tik 14 tolimojo susisiekimo vežėjų⁵ investavo į autobusų atnaujinimą daugiau nei 30 mln. Eur, nupirko virš 200 autobusų ir atnaujino daugiau nei pusę savo ir apie trečdalį viso tolimojo susisiekimo autobusų parko. Taip pat pastatytos naujos ar rekonstruotos Kauno, Vilkaviškio, Rokiškio, Kupiškio, Prienų ir kt. miestų autobusų stotys.

Kadangi Studija skirta ne tik tolimojo susisiekimo autobusais bet ir vietinio susisiekimo traukiniais integruotinos sistemos klausimams nagrinėti, todėl tikslinga paminėti ir dabartinę keleivių vežimo geležinkeliais.

Be to, Asociacijos nuomone, esamos situacijos vertinimą turėtų atlikti Studijos rengėjai.

Penkta.

Projekte pasigendama skatinamųjų priemonių naudotis viešuoju transportu analizės ir reikalavimo pateikti pasiūlymus.

Septinta. Pasiūlymai konkrečioms projekto nuostatoms.

4 punktas. Užsakomojo tiriamojo darbo (studijos) tikslas.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytus motyvus, Projektą **siūlome papildyti tokiais naujais tikslais:**

1) įvertinti tolimojo susisiekimo autobusais ir traukiniais esamos sistemos būklę, nustatyti jos trūkumus ir privalumus;

2) nustatyti daugiarūšio transporto paslaugų teikimo minimalius valstybės įsipareigojimus;

3) išsiaiškinti keleivių keliavimo skirtingomis transporto rūšimis pasirinkimo galimybes;

4) pateikti pasiūlymus, kurie būtų konkrečiai orientuoti į kelionių tolimojo susisiekimo autobusų maršrutais, keleivių traukinių maršrutais bei vietinio (miesto ir priemiesčio) susisiekimo maršrutais patrauklumo didinimą ir kurie sudarytų sąlygas skatinti naudotis viešuoju transportu ir atsisakyti kelionių individualiomis transporto priemonėmis.

1 tikslu siekiama *parengti maršrutų planavimo ir administravimo sistemos koncepciją, kurioje būtų nustatyti kriterijai, pagal kuriuos atitinkamiems maršrutams turi būti parenkama optimali viešojo transporto rūšis*. Asociacijos nuomone, **tikslinga Projekte paaiškinti**, kad koncepcija turi atspindėti visas alternatyvias

² 2019 metais (iki pandemijos) buvo pervežta apie 8,5 mln. keleivių

³ 2019 metais autobusubilietai.lt sistemoje nupirka apie 350 tūkst. bilietų, kas mėnesį joje apsilankydavo virš 150 tūkst. keleivių.

⁴ LTSA turėtų turėti šią informaciją.

⁵ Tai 14 tolimojo susisiekimo vežėjų duomenys, kurie aptarnauja apie 65 proc. maršrutų ir keleivius veža daugiau nei 430 autobusų, t.y. jie atnaujino daugiau nei pusę savo turimo arba trečdalį viso tolimojo susisiekimo parko.

transporto rūšis ir visas jas integruoti į bendrą sistemą, įgalinančią sukurti tiek patogias ir greitas keliones, tiek ir veikiančią konkurenciją bei iš jos kylančią geresnę paslaugų kokybę.

Kelia abejonų 5 tikslas - *įvertinus keleivių poreikius ir maršrutų planavimo sistemos koncepciją, atlikti geležinkelio ir autobusų stočių teisinio reglamentavimo analizę ir pateikti pagrįstus pasiūlymus dėl stočių veiklos modelio ir teisinio reglamentavimo nustatymo*. Nesuprantama, ko siekiama šiuo tikslu, tuo labiau, kad jis neatskleidžiamas Projekto uždaviniuose ir laukiamuose rezultatuose, todėl **siūlome 5 tikslo atsisakyti**.

Svarstytinas 6 tikslas - *pateikti pasiūlymus dėl keleivių tarpmiestinio vežimo j oro ir jūrų uostus teisinio reguliavimo*, nes neaišku, kokios teisinio reglamentavimo problemos šiuo klausimu yra, taip pat jis niekaip nedetalizuojamas Projekto uždaviniuose ir rezultatuose.

Asociacijos nuomone, studijai keliama tikslai turi būti labai tiksliai suformuluoti, todėl **siūlome juos dar kartą apsvarstyti** Patariamojoje taryboje arba surengti atskirą diskusiją šiuo klausimu.

6 punktas. Paslaugų pirkimo apimtys, eiga ir uždaviniai:

I uždavinys.

1. Siūlome išanalizuoti ne tik esamą teisinį reglamentavimą, bet ir esamą visos tolimojo susisiekimo sistemos visomis transporto rūšimis situaciją, taip pat esamus keleivių vežimo paslaugos kokybinius parametrus, jų privalumus ir trūkumus.

2. *Atrinkti ir pateikti Susisiekimo ministerijai ne mažiau kaip 6 užsienio valstybių (iš jų ne mažiau kaip 3 turi būti ES valstybių narių) – siūlome, kad iš pasirinktų 6 užsienio valstybių, bent 4 ar 5 būtų iš ES valstybių narių, nes Lietuva yra ES erdvėje ir ES šalių patirtis yra aktualesnė.*

3. Jei teisingai suprantame, turi būti atrinkti geri kitų šalių pavyzdžiai, tačiau Asociacijos nuomone, būtų labai vertinga sužinoti ir neigiamą šalių patirtį, kuri vėliau buvo keičiamą iš pagrindų, todėl siūlome šį uždavinį ir reikalavimus papildyti bent vienos šalies ankstesne patirtimi, kur tolimojo susisiekimo sistema vėliau buvo iš esmės reformuota⁶.

II uždavinys.

1. Siūlome šį uždavinį papildyti reikalavimu pateikti pasiūlymus dėl tvarkaraščių derinimo principų tarp skirtingų transporto ir susisiekimo rūšių, t.y. nustatyti hierarchiją, kuria remiantis žemesnėje hierarchijos pakopoje esančių maršrutų tvarkaraščiai būtų derinami prie aukščiau esančių.

III uždavinys.

1. Siūlome šį uždavinį ir jo rezultatą papildyti keleivių pasirinkimo galimybės keliauti pageidaujama transporto rūšimi analize ir išvadomis.

2. Šio uždavinio 3 punkte prašoma *įvertinus transporto poreikio pagal transporto rūšis pokytį iki 2025 m. ir iki 2030 m., pateikti pasiūlymus dėl efektyviausio viešojo keleivinio transporto tipo, neatsižvelgiant į esamą transporto infrastruktūrą, parinkimo*. Siūlome įvertinti transporto poreikį ir iki 2027 m., nes Vyriausybės programoje numatyta, kad nuo šios datos visos viešojo transporto priemonės turės būti varomos degalais iš AEI. Taip pat nesuprantama, kodėl prašoma pateikti pasiūlymus dėl efektyviausio viešojo keleivinio transporto tipo, neatsižvelgiant į esamą transporto infrastruktūrą. Asociacijos nuomone, teikiant pasiūlymus būtina atsižvelgti į esamą transporto infrastruktūrą, nes tikslinga išanalizuoti, būtent, esamos transporto infrastruktūros (tiek savivaldybių, tiek ūkio subjektų) peržiūrą ir integravimą į būsimą sistemą tam, kad nupirktą įrangą ir padarytos investicijos nebūtų švaistomos. Atnaujinta ir naudojimui tinkama įrangą negali būti tiesiog nurašoma.

3. Taip pat kyla klausimų dėl baigtinio maršrutų sąrašo sudarymo su keleivių judėjimo poreikio nustatymu. Jei teisingai suprantame, tai Studijos rengėjai turės pateikti baigtinį maršrutų sąrašą, kuris vėliau bus įdiegtas Lietuvoje. Asociacijos nuomone, toks maršrutų sąrašas galėtų būti sudarytas modeliavimo tikslais, siekiant išsiaiškinti planuojamus keleivių srautus, atlikti kaštų naudos analizę. Tačiau sprendimas dėl galutinio maršrutų sąrašo turėtų būti priimtas vėliau, kuomet labiau atsižvelgiant į keleivių kelionių poreikį ir įpročius.

⁶ Vokietijoje iki 2013 m. tolimalis reguliarus susisiekimas kelių transportu nebuvo leidžiamas ir kelionės vyko geležinkelių transportu, tačiau vėliau tolimojo susisiekimo rinka autobusais buvo visiškai liberalizuota. Šaltinis: eBus.lt.

IV uždavinys.

Atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu Lietuvoje jau veikia atskiros miestų ir/ar atskirų vežėjų (ar jų grupių) bilietų sistemos, į kurias investuotos (ir šiuo metu investuojamos) didelės lėšos, Asociacijos nuomone, reikėtų kelti pagrindinį uždavinį įvertinti galimybes integruoti visas šiuo metu esančias sistemas į vieną bendrą sistemą, nes sukurti visiškai naują vieningo bilieto sistemą praktiškai neįmanoma arba tai valstybei labai brangiai kainuos ir labai ilgai užtruks.

V uždavinys.

1. Asociacijos nuomone, tikslinga įtraukti reikalavimą parengti naudoti viešuoju transportu visapusiško skatinimo priemonių planą, kuriame galėtų būti įvairios skatinimo priemonės (pvz., plėsti transporto lengvatas, neapmokestinti kelių rinkliava (e-tolling) reguliaraus viešojo transporto, įvairios viešojo transporto prioritetinės galimybės ir pan.) arba priemonės, ribojančios galimybę naudotis nuosavu transportu, taip pat edukacinės programos nuo pat pradinio ugdymo ir pan.

2. Pateikti pasiūlymus, dėl naujos tolimojo susisiekimo sistemos įgyvendinimo, kad būtų užtikrinta kuo mažesnė žala dabartiniams rinkos dalyviams, kad būtų išsaugotos dabartinių rinkos dalyvių padarytos investicijos jas integruojant į būsimą strategiją ir tokiu būdu nepažeidžiant teisėtų lūkesčių principo.

3. Uždavinio 1.4 punkte keliamas klausimas *apie investicijų poreikį ir alternatyvius finansavimo šaltinius*, o 1.5 punkte prašoma *įvertinti, kaip finansiškai pokyčiai tolimojo susisiekimo autobusais srityje paveiktų esamus ir naujai ateinančius vežėjus*. Asociacijos nuomone, tikslinga papildyti ir įtraukti reikalavimą numatyti finansavimo kryptis taip, kad būtų skatinamas infrastruktūros atnaujinimas, tvarių ir ekologiškų sprendimų paieškos galimybės ir pan.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis