

Šiaulių miesto savivaldybės gyventojų asociacija „Visuomeninės iniciatyvos“:
Krymo g. 8-22, LT-78255 Šiauliai; tel.: (8 41) 453 555, 8 698 88877; vytautas.kabaila@gmail.com; kodas 303249337

Asociacija „Lieporių bendruomenės centras“:
Tilžės g. 50-47, LT-78174 Šiauliai; tel.: (8 41) 452138, 8 672 26173; elvyrauz42@gmail.com; kodas 145822670

Viešoji įstaiga „Šiaurės Lietuvos kolegija“:
Tilžės g. 22, LT-78243 Šiauliai; tel.: 8 687 46 855; samcenkiene.dainora@slk.lt; rimkeviciene.audrone@slk.lt; kodas 111966571

2021-12-30

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui Mariui Skuodžiui
Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius
sumin@sumin.lt

Pasiūlymas dėl mokinių nemokamo vežimo vietinio reguliaraus susisiekimo autobusais bei troleibusais

Viešoji įstaiga Šiaurės Lietuvos kolegija, kaip pareiškėjas, įgyvendina Europos socialinio fondo agentūros finansuojamą projektą „NVO sinergija: skaidrus viešasis valdymas“ (Nr. 10.1.2.-ESFA-K-917-03-0015).

Viena iš projekto veiklų – pasiūlymo iš viešojo valdymo srities, apimančios demokratiją ir gerą valdymą, parengimas ir pateikimas kompetentingai valstybės ar savivaldybės institucijai.

Šią veiklą kartu su viešąja įstaiga Šiaurės Lietuvos kolegija, kaip projekto partneriai, vykdo Šiaulių miesto savivaldybės gyventojų asociacija „Visuomeninės iniciatyvos“ ir asociacija „Lieporių bendruomenės centras“.

Dėl augančio privačių lengvųjų automobilių ir kelionių jais skaičiaus pasaulis, ypač miestuose, susiduria su didelėmis problemomis – grūstimis, eismo įvykiais, oro tarša bei vis didėjančiu plotu, skiriamu susisiekimo infrastruktūrai. Sparčiai keičiantis reikalavimams, vartotojų (keliautojų) lūkesčiams, technologijoms, esamos transporto sistemos ir sprendimai nebetenkina poreikių, todėl turi būti ieškoma naujų sprendimų.

Vienas iš pagrindinių keliamų tikslų yra tai, kad ateityje pagrindinė kelionės ašis būtų ne personalinis automobilis ir jam reikalinga infrastruktūra, o maksimaliai efektyvus ir multimodalus pasiekiamumas taško B iš taško A. Pokytis 2020 – 2030 metais, į kurį keliausime, kaip daugelis ekspertų sako, bus didžiausias pokytis mobilumo srityje per 50 metų. Šį pokytį lems, pirmiausia, netaršios transporto priemonės, atsisakymas nebūtinų privačių automobilių, įpročio privažiuoti iki durų, išaugęs kelionės greitaisiais traukiniais, bus taikomas automatizuotas-susietas judumas. Viešasis transportas turės tapti ta ašimi, apie kurią suksis mūsų privatus judėjimas.

Taigi, ateinantis dešimtmetis bus viešojo transporto atsinaujinimo dešimtmetis. Viešąjį transportą numatoma plėtoti dviem pagrindinėmis kryptimis: gerinant viešojo transporto komfortą ir kokybę, tobulinant miesto, priemiesčio ir tarp miestinio viešojo transporto infrastruktūrą. Todėl neatidėliotinai turime auginti naują keliautojų kartą su naujais įpročiais, naujais įgūdžiais, su požiūriu, kad viešasis transportas yra pagrindinė transporto rūšis. Taip prisidėsime prie klimato kaitos sprendimų įgyvendinimo ir efektyvaus valdymo.

Į tai atsižvelgdami parengėme ir teikiame pasiūlymą dėl Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo 4 straipsnio papildymo 3-uoju punktu, kuris užtikrintų mokinių nemokamą vežimą vietinio reguliaraus susisiekimo autobusais bei troleibusais, taip prisidėtų prie klimato kaitos valdymo ir reikiamų keliavimo įpročių formavimo.

Vokietijos ir Europos Komisijos pranešimo Europos Sąjungos ir jos valstybių narių vardu, Europos Sąjungos Tarybos patvirtinto Berlyne 2020 m. gruodžio 17 d. surengtame 3782-ajame posėdyje, 27 punkte rašoma, jog Europos Sąjunga ir jos valstybės narės, veikdamos kartu, yra įsipareigojusios siekti privalomo tikslo užtikrinti, kad ne vėliau kaip 2030 metais išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio grynas sumažinimas Europos Sąjungos viduje sudarytų ne mažiau kaip 55 %, palyginus su 1990 metais. Tai vienas iš nacionaliniu lygmeniu nustatytų įpareigojančių veiksmų.

Minėtas pranešimas parengtas remiantis Europos Vadovų Tarybos 2020 m. gruodžio 11 d. pateiktomis gairėmis.

Nacionaliniu lygmeniu nustatyti įpareigojantys veiksmai – tai kiekvienos šalies pastangos mažinti išmetamų teršalų kiekį nacionaliniu lygmeniu prisitaikant prie klimato kaitos poveikio. Šie veiksmai yra Paryžiaus susitarimo ir jame numatytų ilgalaikių tikslų įgyvendinimo pagrindas.

2015 metais 196 šalys pasirašė Paryžiaus susitarimą, kurio tikslas – užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros padidėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2 °C, palyginus su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Paryžiaus susitarime reikalaujama, kad kiekviena šalis 2020 metais, o vėliau – kas penkerius metus Nacionaliniu lygmeniu nustatytuose įpareigojančiuose veiksmuose pateiktų savo klimato politikos veiksmus po 2020 metų.

„Žmonija pradėjo karą prieš gamtą: turime jį nutraukti. Žemės planeta yra vieninteliai mūsų namai. Privalome apriboti visuotinį atšilimą, kad temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C. Imtis veiksmų turime dabar ir kartu“, - į 2021 m. lapkričio 1 d. prasidėjusio Jungtinių Tautų klimato kaitos Glazgo sutikimo dalyvius kreipėsi Europos Sąjungos delegacijai vadovavęs Europos Vadovų Tarybos pirmininkas Charles Michelis.

„Glazgo konferencijai pavyko nustatyti taisykles, kuriomis remiantis bus įgyvendinamas Paryžiaus klimato susitarimas. Nacionaliniai šiltnamio dujų mažinimo įsipareigojimai bus kasmet vertinami, ar atitinka 1,5 laipsnio tikslus, taip pat bus siunčiamas signalas šalims būtiniams užmojams didinti“, - rašoma Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos 2021 m. lapkričio 15 d. informaciniame pranešime „Glazgo klimato paktu pasaulis atsisako iškastinio kuro subsidijų ir naudos mažiau anglies kuro“.

Akademikas Arūnas Bukantis, apžvelgdamas Glazge pasiektą susitarimą, straipsnyje „Kaip stabdyti klimato kaitą – atsakymo paieškos Glazgo klimato konferencijoje“ rašo, jog kelių transportas išmeta daugiau nei 10 proc. viso pasaulio išmetamų šilumos efektą sukeliančių dujų, o bendras išmetamų teršalų kiekis didėja greičiau nei bet kuriame kitame sektoriuje.

Europos aplinkos agentūros 2021 m. balandžio 7 d. paskelbtame informaciniame pranešime „Kuri motorinė transporto priemonė – traukinys, lėktuvas, automobilis ar laivas“ – yra žaliausia?“ rašoma, jog 2018 metais transportas sudarė 25 proc. Europos Sąjungos išmetamo šiltnamio efekto sukeliančių dujų kiekio.

Europos aplinkos agentūros 2020 m. kovo 5 d. paskelbtame informaciniame pranešime „Transportas“ rašoma: „Europos Komisijos 2018 metų strategija „Švari mūsų visų planeta. Strateginė klestinčios, modernios ir konkurencingos neutralizuoto poveikio klimatui Europos ekonomikos ateities vizija“ siekiama parengti veiksmų planą, kad iki 2050 metų šiltnamio efektą sukeliančių dujų poveikis būtų neutralizuotas. Kalbant apie transportą, pabrėžiama, kad būtina vadovautis sisteminiu požiūriu ir pereiti prie mažą anglies dioksido kiekį išmetančių transporto rūšių ir netaršių transporto priemonių, pabrėžiamas svarbus elektrifikavimo ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių vaidmuo ir raginama siekti energijos vartojimo efektyvumo. Taip pat raginama užtikrinti geresnį miestų planavimą ir išnaudoti visą viešojo transporto teikiamą naudą.“

Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014 – 2022 metų programos trečiojo tikslo ketvirtajame uždavinyje numatyta skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą, atnaujinant transporto priemones, gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, diegiant universalus dizaino sprendimus, didinti viešojo transporto prieinamumą, diegti viešojo transporto pirmumo sistemas ir plačiau taikyti ITS sprendimus.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarta Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. XIV-72, 141.3. punkte pažymėta, jog Vyriausybė, bendradarbiaudama su savivaldybėmis, stiprins šalies vidaus susisiekimo sistemą – didindama junglumą tarp miestų, mažindama transporto srautus miestuose, kaimo ir mažų bei vidutinių miestų atokumą, modernizuodama geležinkelių infrastruktūrą, didindama jos patrauklumą keleiviams ir kroviniams vežti.

Taigi, Lietuva, kaip ir kitos Europos Sąjungos šalys, mažindama transporto srautus miestuose, išnaudodama visą viešojo transporto potencialą, taip pat privalo visomis išgalėmis prisidėti prie to, kad ne vėliau kaip 2030 metais išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio grynasis sumažinimas Europos Sąjungos viduje sudarytų ne mažiau kaip 55 %, palyginus su 1990 metais, kad planetos oro temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C.

To siekdama Lietuva privalo skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu, didinti viešojo transporto patrauklumą.

Viena iš galimybių skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu – skatinti jaunimą, mokinius, besimokančius bendrojo ugdymo mokyklose ir profesinio mokymo įstaigose, toliau vadinamus „mokiniais“, naudotis viešuoju transportu.

Vienu iš tokio skatinimo būdų galėtų būti nemokamas mokinių vežimas vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais bei troleibusais.

Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje (2021-02-02, C 37/51) pateikta Europos regionų komiteto nuomonė dėl dokumento „Viešojo transporto iššūkiai miestuose ir didmiesčių regionuose“ bei politinės rekomendacijos.

Europos regionų komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad reikia mažinti transporto išorinį poveikį, siekiant skatinti netaršų judumą. Transporto sektoriui tenka apie ketvirtadalis Europos sąjungoje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio.

Dėl didėjančio automobilių eismo intensyvumo miestuose ir didmiesčių regionuose stiprėja išorinis poveikis – keliama oro tarša ir prarandamas laikas, o tai savo ruožtu turi neigiamo poveikio profesinio ir asmeninio gyvenimo pusiausvyrai. Todėl viešasis transportas turėtų tapti pagrindine judumo mieste dalimi.

Didmiesčių regionams būdinga tai, kad daug gyventojų vyksta dirbti į miestų centrus, todėl vienas didžiausių didmiesčių regionų iššūkių yra aplinką tausojantis ir ekonomiškai efektyvus viešasis transportas.

Viešojo transporto politika turi būti įtraukta į platesnę socialinę politiką. Turi būti užtikrinta vienoda prieiga visiems kainų ir junglumo požiūriu, taip pagerinant visų žmonių gyvenimo kokybę.

Didinant viešojo transporto patrauklumą kainos, prieinamumo, dažnumo ir sklandžiai veikiančių transporto jungčių požiūriu, atsirastų tikra alternatyva asmeniniams automobiliams.

Svarbu užtikrinti veiksmingą ir tvarų viešąjį transportą už miestų administracinių ribų, ypač važinėjantiems į darbą žmonėms, vyresnio amžiaus žmonėms ir jaunimui. Šiuo požiūriu labai svarbus geras valdžios institucijų bendradarbiavimas ir valdymas.

Išreikšdamas savo nuomonę ir politines rekomendacijas Europos regionų komitetas pabrėžia, jog reikia užtikrinti konkurencingas viešojo transporto kainas keleiviams. Atsižvelgiant į tai, kad automobilių eismas sukelia didžiausią išorinį poveikį, viešojo transporto patrauklumui užtikrinti reikėtų pakankamai didelio viešojo finansavimo, iš dalies užtikrinamo lėšomis, gautomis internalizavus individualaus kelių transporto sąnaudas.

Viešojo transporto politika, kaip pažymėta Europos regionų komiteto vienoje iš politinių rekomendacijų, turi būti įtraukta į socialinę politiką. Viešojo transporto politika turi apimti visas socialines gyventojų grupes, įskaitant jaunimą.

Mokiniai, skirtingai nei studentai, kitos socialinės grupės, už savo darbą, t. y. mokymąsi, negauna pajamų, stipendijų, kitų išmokų, todėl jiems vienoda prieiga prie viešojo transporto kainų ir junglumo požiūriu visiems turėtų būti suprantama kaip suteikta galimybė nemokamai naudotis viešojo transporto paslaugomis.

Taip bus pagerinta ne tik mokinių, bet ir jų tėvų, globėjų, visų žmonių gyvenimo kokybė, apie kurią kalbama minėtose rekomendacijose, kurias Briuselyje 2020 m. gruodžio 10 d. pasirašė Europos regionų komiteto pirmininkas Apostolos Tzitzikostas.

Nemokamas mokinių vežimas vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais bei troleibusais būtų valstybės ir savivaldybių tiesioginė ir viena iš pačių efektyviausių investicijų ir į viešąjį transportą, ir į jaunimą, kuris dar nedirba bet mokosi, kuris kurs Lietuvos ateitį. Taip draugiškoje viešajam transportui aplinkoje augtų būsimoji viešojo transporto keleiviai.

Tai būtų paskatinimas tai jaunimo daliai, kuri mokosi, kuri stengiasi įgyti specialybę ir pradėti dirbti arba toliau studijuoti aukštosiose mokyklose.

Nemaža dalis mokinių, baigusiu mokyklas, ir toliau draugiškai žiūrėtų į viešąjį transportą, būtų prie jo pripratę, dažniau naudotųsi jo paslaugomis.

Jeigu valstybė ir savivaldybės planuoja skirti viešąjį finansavimą viešojo transporto patrauklumui užtikrinti, tai nemokamas mokinių vežimas vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais bei troleibusais būtų būtent tokia investicija, pati geriausia, tiksliausia ir labiausiai atsiperkanti tokio pobūdžio investicija.

Norint įgyvendinti judumo ir klimato kaitos valdymo tikslus, būtina jau dabar formuoti keleivių, ypač jaunosios kartos, kitus įpročius, pratinti juos prie viešojo transporto, todėl siūlomas sprendimas dėl mokinių nemokamo vežimo vietinio reguliaraus susisiekimo autobusais bei troleibusais nemaža dalimi prisidėtų prie minėtų tikslų įgyvendinimo.

Vadovaudamiesi Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014 – 2022 metų programos trečiojo tikslo ketvirtojo uždavinio, Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarta Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. XIV-72, 141.3. punkto nuostatomis, **siūlome**: Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo 4 straipsnį papildyti tokios redakcijos 3-uoju punktu:

„Teisė važiuoti vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais bei troleibusais nemokamai suteikiama mokiniams, kurie mokosi bendrojo ugdymo mokyklose ir profesinio mokymo įstaigose, pateikus mokinio pažymėjimą. Šios gyventojų grupės važiavimo išlaidos kompensuojamos iš valstybės ir/ar savivaldybių biudžetų Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka.“

PRIDEDAMA:

1. Uždarajai akcinei bendrovei „Busturas“ skirtas 2021 m. lapkričio 18 d. raštas Nr. 31 SI „Dėl mokinių vežimo miesto reguliaraus susisiekimo autobusais“, 2 lapai.

2. Uždarosios akcinės bendrovės „Busturas“ generalinio direktoriaus Vaido Seiracko 2021 m. lapkričio 23 d. raštas Nr. SR-764 „Dėl informacijos pateikimo“, 2 lapai.

3. Nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ pavaduotojos keleiviniam transportui Irenos Januškevič 2021 m. gruodžio 10 d. elektroninis laiškas „Dėl mokinių vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutų autobusais bei troleibusais“, 3 lapai.

4. Lietuvos keleivių vežimo asociacijos prezidento Gintaro Nakučio 2021 m. gruodžio 13 d. elektroninis laiškas „Dėl mokinių vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutų autobusais bei troleibusais“. 2 lapai.

5. Lietuvos keleivių vežimo asociacijos prezidento Gintaro Nakučio 2021 m. gruodžio 13 d. atsakymas į Šiaulių miesto savivaldybės gyventojų asociacijos „Visuomeninės iniciatyvos“ 2021 m. lapkričio 24 d. raštu Nr. 34 V pateiktus klausimus, 4 lapai.

6. Uždarnosios akcinės bendrovės „Kauno autobusai“ generalinio direktoriaus Mindaugo Grigelio 2021 m. gruodžio 14 d. elektroninis laiškas, 1 lapas.

7. Uždarnosios akcinės bendrovės „Kauno autobusai“ generalinio direktoriaus Mindaugo Grigelio 2021 m. gruodžio 14 d. atsakymas į Šiaulių miesto savivaldybės gyventojų asociacijos „Visuomeninės iniciatyvos“ 2021 m. gruodžio 13 d. raštu Nr. 40 V pateiktus klausimus, 2 lapai.

Pasiūlymo rengimo grupės nariai:

Šiaulių miesto savivaldybės gyventojų asociacijos
„Visuomeninės iniciatyvos“ atstovas Vytautas Kabaila

Asociacijos „Lieporių bendruomenės centras“
atstovė Elvyra Užkuraitienė

Viešosios įstaigos „Šiaurės Lietuvos kolegija“
atstovė Audronė Rimkevičienė

Viešosios įstaigos „Šiaurės Lietuvos kolegija“
atstovė Dainora Samčenkienė

