



METRO NAUJIENOS



Member

International Association
of Public Transport

2008 Spalio 27–Lapkričio 2 (9), www.vilniausmetro.lt

Baigėsi metro eilėraščių konkursas

Skelbiame, kad „Vilniaus metro“ konkurso laimėtojai tapo:

1 ir 2 vieta: Vitalijus Kurmaz – jaunas transportininkas, turintis meninių polėkių, tad ir nusprendęs dalyvauti konkurse. Du jo kūriniai pelnė pirmąsias dvi vietas.

3 vieta: Ina Sokolska – meno darbuotoja. Sužinojusi apie konkursą spaudoje iškart sėdo kurti eilėraščius apie metro. Nugalėtojų kūryba ateityje bus metro atributikos dalimi.

Anksčiau buvo organizuotas ir metro ženklo konkursas. Pirmosios vietos nugalėtojo sukurtas ženklas tapo būsimąjį Vilniaus metropoliteno stotis žymintiu simboliu.

Sveikiname nugalėtojus! Dėkojame visiems dalyviams už pastangas! Sekite kitas „Vilniaus metro“ naujienas.



Konkurso nugalėtojas Vitalijus Kurmaz

Už kokius pinigus statysime metro?

Galima paskelbti šūkį „Mažiau pragersim, prarūkysim, tačiau metro mes pastatysim“; tačiau daugeliui iš mūsų tai būtų per sunku. Visuomenė nepritarė, bet kokioms rinkliavoms ar finansavimui iš biudžeto. Biudžetas tegu lieka pensininkams, mokytojams ar gydytojams.

Patikimiausias metro finansavimo šaltinis – tai pinigai, kuriuos mes paleidžiame dūmais. 2 mlrd. sudeginami spūstyse ir 2 mlrd. kainuoja kelionės lengvaisiais automobiliais. Iš viso 4 mlrd. Bet kaip investuoti pinigus, jei juos nuolatos deginame? Čia mums gali padėti mūsų nelabai mėgstami kapitalistai, mūsų vadinami užsienio investuotojai. Pabandykime kartu su užsienio milijardieriais apskaičiuoti, kas ir kiek iš tokio sandorio išloštų. Vilniuje įrengus 30 km metro sistemą, spūstys išnyktų, nes 50 % gyventojų keliones automobiliais pakeistų kelionėmis metro. Tai rodo kitų miestų patirtis. Vadinasi, sutaupome 3 mlrd. Lt. Tai mūsų pajamos. O kiek mes mokėtume investuotojui ir mus patogiai vežiojančiam operatoriui? Kaip jis atsiimtų investuotus pinigus ir palūkanas už investuotą kapitalą, kokias patirtų keleivių vežiojimo sąnaudas ir koks pelnas jam tektų? Skaičiuojant Madrido metro statytojų kainomis, 30 km metro kainuotų apie 4,5 mlrd. litų.

Jeigu investuotojas norėtų šiuos pinigus atsiimtų per 30 metų, kasmet jis turėtų gauti po 150 mln. Bendra palūkanų suma būtų didesnė nei investicija ir siektų 6 mlrd. Lt. Išdalijus proporcingai reiktų mokėti po 200 mln. kasmet. Vadinasi, kapitalistui tektų 350 mln. kasmet. Operatorius, kuris mus vežiotų, taip pat turi gauti naudos.

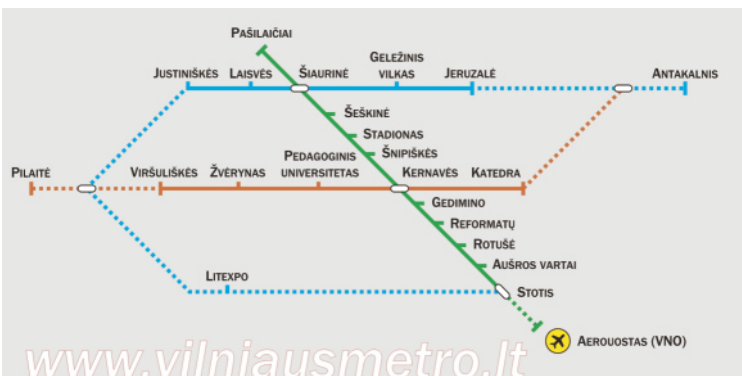
Kaip rodo miestų, pasistačiusių metropolitenus, patirtis, 60% miestiečių kelionių tenka metro. Pas mus tai sudarytų apie 200 mln. kelionių per metus. Jeigu Vilniaus bendruomenė (gyventojai ir savivaldybė) mokėtų tą pačią kainą už keleivio pervežimą, kokią moka savivaldybės įmonei „Susisiekimo paslaugos“ šiuo metu, t. y. apie 3 Lt, metro operatorius gautų 600 mln. pajamų. Sumokėjus 350 mln. investuotojui, liktų 267 mln. litų operatoriui. Pasaulinius analogus pritaikius Vilniuje išeitų, kad operatoriaus sąnaudos vienai kelionei – 1 Lt. Kelionių skaičių padauginus iš keleivio pervežimo sąnaudų ir atėmus 200 mln. pervežimo sąnaudų, lieka 67 mln. pelno operatoriui ir mokesčiams valstybei. Valstybei vidutiniškai – 20 mln., operatoriui – 47 mln. Tikrieji atsiskaitymai būtų nustatyti tarp operatoriaus ir investuotojo tarpusavio sutartimi. Bet mes svetimų pinigų neskačiuojame. Paskačiuokim savus. Vietoj 3 mlrd. išleidžiame 600 mln. Vadinasi, mes, nieko neįdėję, iš šio sandorio kasmet gauname 2,4 mlrd. Tai suma, du su puse karto viršijanti miesto biudžetą. Skaičiuojant gali būti paklauda, bet ji nebus milijardinė. Kyla klausimas – kodėl tokio sandorio nesudarome? Kodėl atsisakome kitų šalių pasiūlymo ieškoti pelningų sandorių, kodėl daug turtingesnės šalys neatsisako kitų šalių investuotojų pinigų? Gal todėl jos ir klesti?

Politikai kaunasi už kiekvieną biudžeto milijoną, o nepastebi dūmais virstančių milijardų. Nemaža dalis nepajėgūs tai suprasti. Kiti tingi mąstyti, skaičiuoti, o tuo labiau ką nors daryti. Kol mums skolina, skolinamės, o po mūsų – nors ir tvanas. Išsirinkome naują valdžią, žadančią valdymo pokyčių. Reikia tikėti ir ruošti ateinantiems rinkimams – rinkimams į savivaldybę.



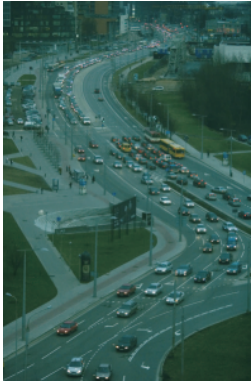
Metro maketas rodomas vilniečiams

Visą praėjusį savaitgalį Vilniaus metro maketas keliavo per Vilnių. Pristatymai vyko prie „Hyper Rimi“ Savanorių pr., prie Šeškinės fontano, prie M. Mažvydo mokyklos Pilaitėje, prie Vilniaus geležinkelio stoties. Ypačingas pristatymas buvo prie mokyklos, nes čia maketas ir dalijami „Metro“ saldainiai sulaukė didžiulio mokyklos mokinių dėmesio. Mokiniai išragavo apie 10 kg saldainių, o per pristatymus išdalintos informacijos kiekis leidžia spręsti, kad su metro supažindinta per 7000 vilniečių. Įdomu tai, kad anaipsole visi yra girdėję apie diskusijas dėl metro Vilniuje. Nepaisant to, kad piliečių informavimas yra savivaldybės rūpestis, VŠĮ „Vilniaus metro“ ir toliau švies vilniečius apie susisiekimo pertvarkos eigą.



METRO Vilniuje bus; ir tai – tik laiko klausimas.

Mitų ir prietarų galia



Panagrinėkime, kokią įtaką daro psichologija mūsų sostinės visuomeninio susisiekimo vystymui.

Jau nuo ankstyvos jaunystės mūsų elgesį ir pasaulėžiūrą formuoja pasakos, legendos, mitai, prietarai, tabu ir kaip viso to rezultatas – visuomenės nuomonė. Ypač didelę įtaką visuomenės nuomonei formuoti turi mitai ir tabu. Mitai priimami kaip nesvarstyti aksioma, o tabu draudžia visiškai šią temą nagrinėti. Pavyzdžiui, tabu musulmonui draudžia valgyti kiaulieną, nes pranašas į kiaulę suvėrė du tūkstančius velnių. Mitas, kad raganosio ragas didina vyriškąją

potenciją, baigia išnaikinti raganosius kaip biologinę rūšį.

Bet grįžkime prie šių dienų Vilniaus miesto spūčių problemos ir panagrinėkime, kokią įtaką susisiekimo plėtrai turi mitas, kad tik milijoninis miestas gali sau leisti tokią prabangą, kaip metropolitenas, kad mažesniai nei milijoną gyventojų turinčiam miestui metropolitenas nuostolingas.

„Metro sąjūdžio“ dvejų metų veikla parodė, kad šis iš sovietinės normos gimęs mitas yra labai gyvybingas ir reikia didelių pastangų jo absurdiškumui įrodyti. Mito negali įveikti net akivaizdūs faktai, kad dešimtys perpus mažesnių nei Vilnius miestų pasistatė ir sėkmingai eksploatuoja metro, o kiti, sekdami jų pavyzdžiu, statosi dabar. Mitas atsilaiko prieš faktą, kad keleivių vežimo metro savikaina yra kelis kartus mažesnė nei kitomis visuomeninio transporto priemonėmis, o važiavimas lengvaisiais automobiliais yra keliolika kartų brangesnis. Mitas vienodai veikia tiek žemdirbį, niekada nevažiuosį metro, tiek profesorių urbanistą, kuris visuomeninio transporto tema rašo knygas, moko studentus ar konsultuoja praktikus.

Dar viena „Vilniaus metro“ komandos PERGALĖ

Vilniaus krepšinio mėgėjų lygoje žaidžianti „Vilniaus metro“ komanda praėjusį trečiadienį (spalio 29 d.) vykusiose rungtynėse net septyniolikos taškų skirtumu nugalėjo kitą sostinės krepšinio komandą – „Conserela“ ir, iškovojusi antrąją pergalę, šoktelėjo į pirmą savo grupės vietą.



Nors „Vilniaus metro“ komanda dar prieš varžybas turnyrinėje lentelėje užėmė aukštesnę vietą nei jų varžovai, rungtynių baigtį prognozuoti buvo sunku. Priminsime, kad varžybos vyko „Conserelos“ namų aikštelyje, o paskutinės treniruotės metu kelio traumą patyrė vienas „Metro“ komandos lyderis, atakų organizatorius Martynas Mažeika. Nerimauti vertė ir „Metro“ komandos pralaimėjimas praėjusiose varžybose su „Bravo“ komanda. Rungtynių pradžia, kaip ir buvo galima tikėtis, buvo nervinga, o prieš antrąjį kėlinį įgytas dešimties taškų pranašumas toli gražu neatspindėjo tikrosios varžybų kloties. Sukauptas aštuoniolikos taškų „Metro“ komandos skirtumas, baigiantis antrajam kėliniui, ištirpo vos iki trijų, ir jei ne didžiosios pertraukos metu padarytos išvados, nežinia kaip viskas būtų pasibaigę. „Vilniaus metro“ komandos pranašumas išryškėjo tik paskutiniame varžybų kėlinyje, kai atotrūkis padidėjo iki

dviženkliai skaičiaus, o varžovų žaidėjai, nuleidę rankas, jau galvojo apie kitas rungtynes.

„- Varžybos buvo nervingos. Daug klaidų ginantis ir nesusikalbėjimas puolant. Visa tai neleido saugiai jaustis iki pat varžybų pabaigos, – kalbėjo metro komandos kapitonas Darius Vasiliaskas. – Pykstu ant vyrų. Manau, kad nevalia tokių klaidų daryti, nepaisant to, kad varžovas ne pats stipriausias. Na, bet pergalė yra pergalė.“

Nuaidėjus finaliniam teisėjo švilpukui švieslentė skelbė „Vilniaus metro“ komandos pergalę rezultatu 69:52. Prie nugalėtojų komandos pergalės daugiausia prisidėjo Gintaras Rimkevičius, pelnęs 20 taškų. 17 įmetė Vilius Jovaišas, 11 taškų pridėjo ir Darius Vasiliaskas.

Kitas rungtynes „Vilniaus metro“ žais namų arenoje ateinančią pirmadienį (lapkričio 3 d.) su dar pralaimėjimų nepatyrusia sporto klubo „Clifox“ komanda. Palinkėkime jiems sėkmės.

Metro užuomazgos Vilniuje

Šių metų spalio pradžioje AB „Lietuvos geležinkeliai“ atidarė naują maršrutą – Vilniaus geležinkelio stotis–Tarpautinis oro uostas. Modernus ir šiuolaikiškas traukinukas šią atkarpą įveikia per septynias minutes, o į oro uostą ir atgal jis kursuoja kas keturiasdešimt penkias minutes. Tai dar viena transporto priemonė, jungianti dvi strategiškai svarbias sostinės vietas.

Dar prieš dvejus metus buvo planuojamos pirmosios Vilniaus metropoliteno trasos, ir daugybė ekspertų suko galvas, kaip geriau, greičiau ir pigiau nutiesti metro linijas mūsų mieste. Tada visi kaip vienas pritarė minčiai panaudoti esamus geležinkelio bėgius pirmajai linijai pratęsti nuo geležinkelio stoties iki oro uosto. Tai atkarpa, kurioje netikslinga tiesti naujus bėgius ar rengti tunelius, juolab kad ir esama linija nėra labai apkrauta.

Ir visgi tai buvo protinga idėja, kuria pasinaudoti suskubo AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir paleido minėtąjį traukinuką. Dabar kiekvienas vilnietis ir miesto svečias turi unikalią progą pasivažinėti menamu metro traukiniu ir įsitikinti, kad spūstyse stovintis pirmojo maršruto autobusas ar taksi automobilis niekad neįveiks šio atstumo greičiau kaip nei septynias minutes.

„- Kad šitaip iki pat Fabijoniškių,“ – išgirdau sakant merginą, važiuojančią naujuoju traukinuku geležinkelio stoties link. Iš tiesų, jei tas traukinukas nebaigtų savo maršruto prie geležinkelio stoties, o nertų į tunelį ir, prariedėjęs visą miestą po žeme, pasiektų miegamuosius rajonus, tai būtų viena iš Vilniaus metropoliteno linijų. Tada nereiktų taip ilgai sėdėti spūstyse ir sukti galvos dėl ne vietoje pastatyto automobilio ar menkutės avarijos, užkimšusios gatvę, bei svarstyti, ar visgi suspėsiu į darbą ar už valandos išskrisiantį lėktuvą.

Puiki pradžia – pusė darbo. Bėginis transportas Vakarų Europoje jau seniai yra puikus transporto problemų sprendimo būdas. Nei Europoje, nei kituose žemynuose neradime miesto, kuriame metro kaip transporto priemonė nebūtų įsitvirtinusi. Norisi tikėti, kad naujasis traukinukas, riedantis Oro uosto link, bus puikus bėginio miesto transporto pavyzdys ir anksčiau ar vėliau atsirasiančio Vilniaus metropoliteno pirmtakas.

