



Vilniaus miesto savivaldybė
Administracijos direktoriui V. Klimantavičiui

2011-10-19 Nr. 68

Kopija:

Projekto „ Naujų transporto rūšių specialiojo plano rengimas “
valdymo grupės vadovui - mero pavaduotojui R. Adomavičiui

Tarybos sekretoriui V. Dastikui

PASIŪLYMAS DĖL NAUJŲ TRANSPORTO RŪŠIŲ DIEGIMO VILNIAUS MIESTE SPECIALIOJO PLANO KONCEPCIJOS

Asociacijos “Metro sąjūdžio” specialistai, išnagrinėję Ūkio subjektų grupės paruoštą analitinę medžiagą ir jos pagrindu siūlomą Naujų transporto rūšių diegimo Vilniaus mieste specialiojo plano koncepciją,

PAREIŠKIA:

1. Koncepcijos įvado deklaracija „ Rengiant koncepciją, buvo atsižvelgta į analogiškų Vilniui užsienio šalių miestų patirtį ir naujausias tendencijas, vystant viešąjį susisiekimą. Buvo išnagrinėta siūlomų naujų susisiekimo sistemų įtaka miestų plėtrai, gyventojų judrumui, ekonomikos vystymui, ekologijai, civilinei saugai, susisiekimo saugumui, miesto ir šalies prestižui, kelionės trukmei, techniniai įgyvendinimo aspektai, teritorijos rezervavimo būtinybė bei bendra transporto rūšių sąveika ir darnioji miestų urbanistinė ir susisiekimo sistemos plėtra “ (psl. 4) didesniąją dalimi faktiškai neįvykdyta. Realiai nenagrinėta įtaka ekonomikos vystymui, civilinei saugai, miesto ir šalies prestižui, techniniai įgyvendinimo aspektai, teritorijos rezervavimo būtinybė ir t. t.

2. Koncepcijos ataskaitos išvadų punkte 7 siūlomi įdiegti kaip efektyviausi dėl mažų investicijų “ Greitieji autobusai ” **nėra nauja transporto rūšis**, o tik seniai Vilniuje egzistuojančios autobusų transporto rūšies modifikacija.

Be to, šį variantą galima įvardinti **avantiūristiniu**, kadangi koncepcijoje pristatomi elektriniai autobusai „ ultracap bus “ eksploatuojami kaip eksperimentiniai tik Kinijoje, Šanchajaus mieste (psl. 28). Koncepcijoje nepateikiami šių autobusų parametrai, techniniai-ekonominiai rodikliai. Visiškai neaišku, ar jie tinkami mūsų klimato zonai (Šanchajuje praktiškai nebūna mūsų klimato zonai būdingos žiemos – oro temperatūra nenukrenta žemiau nulio laipsnių, nebūna sniego).

3. Koncepcijoje pateikta visa eilė nepagrįstų, klaidingų ar netikslių duomenų, o jų pagrindu po to teikiami siūlymai:

3.1. Koncepcijos rengėjai, pateikdami siūlomo greitojo autobuso tinklo statybos bendrą vertę (psl. 131), eksploatacinių išlaidų paskaičiavimus (psl. 137) ir variantų techno-ekonominį palyginimą (psl. 128), vietoje to , kad remtųsi duomenimis apie minimumus „ ultracap bus “ ar optines linijas, vietoje jų paėmė SA „ SYSTRA “ atliktus skaičiavimus „ Fast bus “ tipo autobusui (naudojančiam dyzeliną ar dujas) (psl. 76, 101).

3.2. Koncepcijoje niekur nepagrįstos nurodomos nagrinėjamų variantų eksploatacinių išlaidų atnaujinimo ir priežiūros investicijos (psl. 137, 7.10 lentelė).

3.3. Nagrinėjant „ Greitųjų autobusų “ variantą, nurodoma, kad reikės rekonstruoti 46,4 km, praplatinant pagrinde iki 6 eismo juostų, visą eilę centrinių miesto gatvių: Savanorių pr., Kalvarijų g., Antakalnio g., Žirmūnų g., Laisvės pr. ir t. t. (psl. 103, 104, 6.2.1 lentelė), tačiau išlaidos šioms darbams, busimi dėl to vilniečių nuostoliai neįtraukti į ekonominius skaičiavimus. Šis pagrindinių miesto gatvių platinimas papildomai pareikalautų šimtamilijoninių sumų.

4. Variantas su „ Greitaisiais autobusais “ iš esmės neišsprendžia esančių problemų:

4.1. Panaikinus esamus keturis troleibusų ir tris autobusų maršrutus (psl. 105), įvesti penki nauji GRA maršrutai (psl. 104,105) perims tik apie 20 % visų keleivių (psl. 76, 5.3 lentelė), taip pat neperims visų srautų iš Vilniaus rajono, o jame prognozuojamas gyventojų augimas (psl. 49,4.1 lentelė).

4.2. Patys rengėjai pripažįsta, kad šis variantas sukurs nepalankias viešojo transporto eksploatavimo ir aplinkosaugines sąlygas, nes net 61,6 % keleivių turės pervežti įprasti autobusai, o tai išsaus didesnę taršą ir transporto priemonių perpildymą (psl. 76).
Tuo pačiu variantas neorientuotas į EK Baltosios knygos „ Transportas 2050 “ nuostatų įvykdymą – ekologiško transporto plėtrą.

4.3. Greitieji autobusai dėl eismo pirmumo ir padidėjusio greičio sukels naujų problemų kitiems eismo dalyviams.

4.4. Įgyvendinant šį variantą, kartu nebus atnaujinti inžineriniai – komunaliniai tinklai, tai bus atidėta perspektyvai. Be to, jei bus diegiami „ ultracap bus “, teks išspręsti jų pakrovimą elektros energija kiekvienoje stotelėje.

4.5. Dėl savo avantiūriškumo variantas nebus patrauklus investuotojams, dėl išliekančios ženklios taršos maža tikimybė gauti ES paramą, o pati savivaldybė nebus finansiškai pajėgi jį įgyvendinti.

4.6. Net patys autoriai abejoja varianto perspektyvumu, teigdami, kad jis „ gali būti lengvai transformuojamas, jeigu perspektyvoje pasirodytų esantis neefektyvus “ (psl. 141).

5. Taip pat nepriimtina ir autorių išvada, kad ekonominės prielaidos nėra priežastis naujos galingesnės viešojo transporto rūšies įvedimui (psl. 151, p.2), kai esamos būklės analizėje konstatuojama, kad apie 78 % autobusų ir troleibusų parkų transporto priemonių senesnės nei 10 metų ir ši situacija yra pakankamai sudėtinga ir sunkiai sprendžiama (psl. 9), tuo labiau įvertinant šių parkų skolas.

IŠVADOS:

1. Naujų transporto rūšių Vilniaus mieste specialiojo plano rengimo įgyvendinimo grupei, vadovaujamai K.Lubio, bei šio plano rengimo valdymo grupei, vadovaujamai R.Adomavičiaus, įvertinus išvardintus teikiamos koncepcijos trūkumus, neteikti jos miesto Tarybai svarstymui. Koncepciją gražinti Ūkio subjektų grupei tolimesniam darbui, kad būtų įvertintos visos visuomenės bei "Metro sąjūdžio" aktyvo pateiktos pastabos ir siūlymai.

2. Miesto visuomenė ir toliau atidžiai seks Naujų transporto rūšių diegimo specialiojo plano rengimo eigą, tam skirtų lėšų panaudojimą ir aktyviai dalyvaus, teikiant pasiūlymus dėl geriausio opiausios ir didžiausios nuostolius nešančios sostinės problemos sprendimo, o, esant pažeidimams ar visuomenės nuomonės ignoravimui, visuomenės interesą gins visomis galimomis teisinėmis ir politinėmis priemonėmis.

3. "Metro sąjūdžio" aktyvas apie paviršutiniškai ir nekokybiškai paruoštą Konceptiją informuos Tarybos komitetus ir narius, prašydamas juos kruopščiai ir atsakingai nagrinėti pateikiamą koncepcijos analitinę medžiagą.

Valdybos narys,
VGTU profesorius, katedros vedėjas

Jonas Anuškevičius

Valdybos pirmininkas

Juozas Zykus

Valdybos narys

Rimantas Pūkelis