

Vilniaus miesto savivaldybė
Administracijos direktoriui V. Klimantavičiui

Vilniaus miesto savivaldybės
Tarybos nariams

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

Aplinkos ministerijos saugomų teritorijų tarnybos
Direktorei R. Baškytei

AM Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamento
Direktoriui R. Masilevičiui

PASIŪLYMAS DĖL KONCEPTUALIOSIOS DALIES PATEIKIMO

SPAV ATASKAITOS VERTINIMAS

Kęstutis Turonis – aplinkosaugininkas

PASTABOS IR KOMENTARAI

Susipažinęs su parengta strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita, konstatuoju, kad ataskaitoje nepateikiama aiški informacija, kokį teigiamą poveikį Vilniaus gyventojams, gyvenamajai aplinkai turės nauji siūlomi koncepcijos variantai. Sprendinių poveikio aplinkai įvertinimas balais pateiktas nepakankamai objektyviai.

Iš viso nesinaudojama naudinga informacija apie esamą neigiamą situaciją mieste. Antai daugiau kaip 120 tūkst. vilniečių gyvena padidinto triukšmo zonose. Triukšmas labai kenkia žmonių sveikatai. Parengti triukšmo žemėlapiai, parengtas miesto tyliųjų zonų žemėlapis. Ataskaitoje net neužsimenama koku būdu bus siekiama, kad triukšmas mažėtų, koku laipsniu sumažės gatvėse, kuriose bus įdiegtos naujos sistemos.

Svarbiose (pagrindinėse) sankryžose rytais ir vakarais susidaro transporto kamščiai. Tai ne tik eismo gerinimo problema, bet ir triukšmo, aplinkos, oro taršos.

Aplinkos oro kokybė Vilniaus mieste nustatoma keturiose stacionariose automatinėse oro kokybės tyrimo stotelėse. Jose nustatomi tam tikrų zonų foniniai oro kokybės rodikliai, tačiau prie judrių gatvių oro tarša žymiai didesnė. Kaip ji keisis įdiegus skirtingus variantus, skaičiavimų nėra.

Transporto teršalai su lietaus vandenimis patenka į Neries, Vilnios, Vokės upes ir kitus vandens telkinius. Daug tyrimų atlieka UAB „Grinda“, tačiau ataskaitos rengėjai pateikia informaciją apie požeminius vandens telkinius (vandenvietes). Transportas tam įtakos iš esmės neturi. Gruntinio vandens kokybei gali pakenkti tik tose zonose, kur gatvės neasfaltuotos, nėra lietaus vandens surinkimo sistemų.

Per paskutinius 20 metų didelėje Vilniaus teritorijoje atlikti detalūs paviršinio dirvožemio eko geocheminiai tyrimai, sudaryti užterštumo žemėlapiai, tačiau ataskaitos rengėjams tai „nežinoma žemė“.

Daugumoje ES sostinių miesto pakraščiuose prie viešojo transporto galutinių stotelių ar prie magistralių įrengtos automobilių statymo aikštelės. Važiuoti į centrinę miesto dalį nedraudžiama, tačiau centrinėse miesto parkavimo vietose tenka mokėti nemažus pinigus. Taip svečiai ir miesto gyventojai „pamilsta“ viešąjį transportą. Vilniuje automobilizacijos lygis 1000 gyventojų aukštas, todėl labai svarbu sudaryti geras sąlygas viešuoju visuomeniniu transportu greit pasiekti reikiamus miesto rajonus.

Ataskaitos apibendrinime (35 psl.) nurodoma, kad rentabiliausias 4 variantas, t.y. tramvajus. Tai netiesa. Helsinkyje, kuriame gyventojų tik šiek tiek daugiau negu Vilniuje, tramvajus veikia daugiau kaip 100 metų ir turi beveik 150 km ilgio trasas, o metro veikia tik 30 metų ir yra 22 km., tačiau metro perveža daugiau keleivių, negu tramvajus ir metro eksploatacija 4 kartus pigesnė negu tramvajaus. Tramvajų Helsinkyje žiemą labai sunku prižiūrėti, užpūstomi bėgiai, dėl slidumo eismą labai trukdo reljefas. Žiemos metu tai papildomi kamščiai, sugaištas laikas, pinigai, priežiūra. Analogiška situacija būtų ir Vilniuje. Tad, nežiūrint, kad pirminė investicija į metropoliteną žymiai brangesnė, tačiau eksploatacijos metu tai visais atvejais nepalyginamai greičiau atsiperka. Be to, važiuojantiems neturi neigiamos įtakos nei žiemos speigai, nei vasaros karščiai. Todėl Helsinkyje skiriamas labai didelis dėmesys metropoliteno plėtrai.

Visi žinome, kad EK priimta nauja direktyva dėl transporto iki 2050 metų, taip vadinama „Baltoji knyga“ iškelia labai didelius reikalavimus viešajam transportui. Pateiktoje ataskaitoje visiškai nesimato kaip pasikeis transportas Vilniaus mieste, kaip pagerės gyvenamoji aplinka.

Neseniai Vilniuje įvyko ES sostinių 51-osios asamblėjos konferencija, skirta ateities miestams, klimato kaitos problemoms spręsti. Konferencijos metu buvo pateikta daug naudingos informacijos, tačiau miesto atstovų joje beveik nebuvo.

Visumoje darbas silpnas, netgi klaidinantis politikus. Kadangi „Naujų transporto rūšių diegimo Vilniaus mieste specialusis planas“ apima ilgą 30 metų laikotarpį, turėtų būti bent trys diegimo etapai ir galutinė išvada – kaip Vilniaus miesto transportas atrodys po 30 ar 40 metų, prisilaikant „Baltosios transporto knygos“, politikams būtų objektyviai pateikti visų variantų aplinkosauginiai privalumai ir trūkumai. Be to, visiškai negalima remtis dabartiniais keleivių srautais miesto stotelėse.

Kęstutis Turonis

Tel. 8643 22227