



Vilniaus miesto savivaldybė  
Administracijos direktoriui V.Klimantavičiui

2011-10-19 Nr.73


Kopijos:

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

Tarybos sekretoriui V. Dastikui

## PASIŪLYMAS KONCEPTUALIAJAI DALIAI

1. Metro keleivių pervežimo ir pasiskirstymo rodikliai labai geri, aplinkosauginiu požiūriu tai geriausia transporto rūšis (Ataskaitos 82psl.), tačiau ji atmetama, nepaisant didelės ekonominės, aplinkosauginės, sveikatos ir kt. naudų.
2. Bėginio transporto alternatyvos finansine prasme nėra pakankamai išnagrinėtos, o pateiktos prielaidos ir rezultatai akivaizdžiai rodo, kad miestui nereikia nieko daryti, t.y. nėra analizuojamos galimybės kaip pasiekti geriausių rezultatą, ekonomine, socialine ir finansine prasme.
3. Pateiktos bėginio transporto investicijų prielaidos yra prieštaringos, t.y. pasiremta tik Prancūzijos informacija, kai tuo tarpu realiai nėra įvertinta galimybės tokios apimties statybos darbus atlikti Lietuvos įmonių jėgomis, nėra nustatytos realios darbų kainos Lietuvoje, nėra nagrinėjami bendros investicijos. Mūsų patirtis ir turima informacija iš jau įvykdytų projektų leidžia manyti, kad investicijų suma turėtų būti mažesnė 35-40%.
4. Nėra visiškai nagrinėjama galimybė pritraukti privačius investuotojus metro statybos projektui, kas užtikrintų:
  - a. mažiausią statybos kainą;
  - b. savalaikę statybą;
  - c. miestas ir valstybė gautų didelės apimties investicijas;
  - d. Jokių mokėjimų iš miesto biudžeto statybos laikotarpiu;
  - e. gavus ES paramą daliai projekto finansavimo projektas taptų patrauklus ir pelningas ir nebūtų jokių mokėjimų metro eksploatacijos laikotarpiu;
  - f. Projekto pabaigoje geros kokybės turtas būtų grąžintas miestui. Jokios projekto užšaldymo ar neįvykdymo rizikos
  - g. Didelės investicijos (finansuojamos didžiąja dalimi užsienio kapitalo);
  - h. Skaidrų didelį projektą (EIB, EBRD, NIB ypatingas dėmesys);
  - i. Valstybei per statybos laikotarpį mokesčių pavidalu sugrįš ~36%;
  - j. Netiesioginę finansinę naudą (mažesnės investicijos į gatvių infrastruktūrą ir pan.);
  - k. Kiekvienos metro linijos, kuri bus perduota miestui po 25 metų, likutinė vertė bus 60% didesnė, nei investicijų suma;
  - l. Didžiosios statybos kompanijos tikrai dalyvaus projekte: ComsaEmte(Tiltra), Strabag, Hochtief, Vinci, Mota Engil, tačiau turi būti sudarytos galimybės.

- 
5. Metropoliteno investavimo, finansavimo, atsiperkamumo bei ekonominės – socialinės naudos skaičiavimai pateikti „ Metro sąjūdžio “ aktyvo paruoštoje „ Metropoliteno diegimo konceptualiosios dalies ataskaitoje “.

**Išvada: Specialusis planas turi sudaryti sąlygas įdiegti bėginį transportą Vilniaus mieste geriausiose (finansine, socialine ir ekonomine prasme) maršrutuose. Šiuo metu geriausių alternatyvų (metro ar lengvojo miesto traukino) įdiegimas atmetamas visam nagrinėjamam laikotarpiui, neatlikus tikslių finansinių vertinimų, kurie mūsų skaičiavimais sudarytų sąlygas miestui be papildomų sąnaudų pasiekti geriausią rezultatą – bėginio transporto įdiegimą Vilniaus mieste.**

Valdybos pirmininkas

Juozas Zykus

Aktyvo narys

Vitoldas Sapožnikovas