

Vilniaus miesto savivaldybė
Administracijos direktoriui V.Klimantavičiui

Kopijos:

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

Tarybos sekretoriui V. Dastikui

PASIŪLYMAS DĖL KONCEPTUALIOSIOS DALIES PATEIKIMO

Pagal 2002 10 29 LR Seimo apsvarstytą ir patvirtintą Lietuvos Respublikos Teritorijų Bendrąjį planą (toliau BP), svarbiausia krašto perspektyvinės urbanizacijos gaire laikomas siekis sukurti elitinį europinio masto metropolinį centrą, ES terminijoje vadinamą *Euro City*. Be jo – milijoninio dydžio mokslo, meno, kultūros, verslų, finansų, užsienio turizmo centro Lietuva liktų trečiarūše ES nare. Realiausias kelias – „...suformuoti europinio lygmens centrą...Vilniaus—Kauno *dipolį*, sujungiant dabar esamus šių metropolinių centrų potencialus. Tai sudarytų pagrindą atsirasti europinių institucijų ir kitų darinių šioje apie milijoną gyventojų turinčioje jungtinėje zonoje bei tiesiogiai prisijungti prie plėtojamo Europos urbanistinio karkaso“ [BP 1.5 skirsnis].

Tapęs įstatymu, BP dipolio (dvimiesčio) kūrimui suteikė *nekvestionuojamą, privalomą, įpareigojančią* galią. Nuo tada, pagal Lietuvos Teritorijų planavimo įstatymo reglamentą jis subordinoja, sąlygoja ir koordinuoja *visus žemesnio rango teritorinio planavimo dokumentus*..

Svarbiausia dvimiesčio sėkmingo funkcionavimo sąlyga – greitas ir patogus susisiekimasis tarp poliarinių miestų. Kelionė tarp jų neturėtų trukti ilgiau nei 25, maksimum 30 minučių. Dėl daugelio priežasčių labiausiai priimtina transporto rūšis – greitasis bėgių transportas. Šiuo metu modernizuotas geležinkelis, kapitališkai restauruotas Kauno tunelis atskiruose tarpumiesčio ruožuose leidžia išvystyti iki 160 km/h greitį ir įveikti miestus skiriančią nuotolį per 40-50 minučių. Išsivysčiusiose šalyse funkcionuojantis greitasis tarpmiestinis traukinys (pvz., prancūzų *TGV*) ilguose tarpustočiuose išvysto 300 km/h greitį. Tačiau dėl ilgo „išibėgėjimui“ ir stabdymui reikiamo nuotolio (25-28 km) Vilniaus-Kauno ruože su bent vienu tarpstočiu jis nepasiteisintų. Kita – modernesnė ir 1,5 karto greitesnė bėginio transporto rūšis, jau funkcionuojanti ne vienoje šalyje, tai – *Maglev* tipo vienabėgis ekspresas ant „magnetinės pagalvės“ -- pigus, nekeliantis triukšmo, netaršus, saugus (nes pakeltas virš žemės paviršiaus ir nedarantis trukdžių eismui keliuose, žemės ūkio darbams, faunos migracijai). Labai dinamiškas -- maksimalų greitį pasiekiantis bei sustojantis per 5-8 kilometrus. Kelionė juo (su viena stotimi, eventualiai ties Elektrėnais) iš Vilniaus į Kauną truktų apie 14 minučių.

Strateginiame plane numatyta nauja akligatvinio tipo greitojo tarpmiestinio geležinkelio stotis Pilaitės rajone (būtent šioje miesto dalyje dabar susitelkęs apgyvendinimo „svorio centras“). Tai leistų nuo vidaus tranzitinio transporto nukrauti miesto centrą, Senamiestį. Čia smarkiai sumažėtų oro tarša, o miestiečiams labai sutrumpėtų kelias iki stoties.

Šių perspektyvų fone miestui būtinas *greitas viešasis transportas*. Paradoksalu, bet per 14 minučių iš Kauno atvykus į Pilaitę, miesto centrui už 10 kilometrų (V.Kudirkos aikštės rajone) pasiekti

autobusų-troleibusų transportu (18-20 km/h greičiu) prireiktų sugaišti apie 30 minučių. Padėtį iš esmės pakeistų metropolitenas (50-60 km/h) kuriuo iš galinės Pilaitės šį nuotolį būtų galima būtų įveikti per 9, daugiausia per 12 minučių. Kaip tai įrengta daugelyje Vakarų miestų, Pilaitės multimodaliniame terminale turėtų užtekti pereiti skersai perono ir iš greitaeigio tarpumiesčio ekspreso persėsti į metropoliteno vagoną.

Tuo būdu, sostinės metropolitenas, įrengus pirmąjį etapą Pilaitė – Centras, įvykdytų vieną svarbiausių sąlygų sėkmingam dvimiesčio Vilnius-Kaunas funkcionavimui, ką įsakmiai diktuoja LR Seimo patvirtinta Lietuvos ateities vizija.

2011 m. spalio 14 d.

prof. Jurgis Vanagas