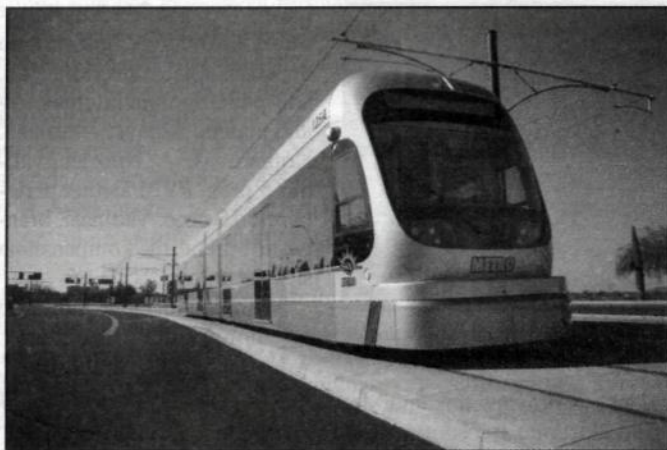


# Metro Vilniuje – tik vizija?



Dabartinė Vilniaus viešojo transporto sistema nepajėgi užtikrinti greito, patogaus ir saugaus susisiekimo. Spūstys gatvėse, oro taršos didėjimas kelia rūpesčių kiekvienam sostinės gyventojui. Metro galėtų akivaizdžiai sumažinti šias problemas. Tačiau ar kada nors ši idėja bus įgyvendinta?

## Metro entuziastai

Šiomis dienomis vėl itin aktyviai svarstoma metro idėja. Pasirodo, yra susibūrusi ir aktyviai veikia asociacija „Metro sąjūdis“, įsteigta viešoji įstaiga „Vilniaus metro“. Jos kaupia daugiaaukščio eismo naujoves, nagrinėja metro patirtį pasaulyje, svarsto iškylančius klausimus, telkia specialistus ir rėmėjus. Šiuo metu sąjūdyje dalyvauja daugiau kaip šeši tūkstančiai žmonių, narių skaičius vis auga.

„Metro sąjūdis“ kilo iš nenoro taikstyti su augančiomis eismo spūstimis Vilniuje ir savivaldybei sumanius įrengti tramvajų, kuris dar labiau padidintų spūstis gatvėse. Konstruktivus pilietinis protestas greitai virto galimybių studija ir seklaus lengvojo metropolitenos sumanymu“, — teigia „Vilniaus metro“ direktorius Rimantas Pūkelis.

Pasak jo, yra daug aspektų, kodėl Vilniui reikia metro. Pirmiausia — atskiras, nesikertantis, negatvinis, niekam netrukdomas ir niekieno netrukdomas, tiesus kito lygio eismas mies-

te. Dėl to gerokai padidėja kelionės greitis ir kartu sparta.

Antra, metro nebūna grūstijų, čia eismas nepriklauso nuo oro sąlygų, nėra jokių šviesoforų ir kelio ženklų. Bėgiais niekas nevaikšto ir nevažinėja, nestabdo policijos, valdžios palydos ir greitosios pagalbos švyturėliai. Uždaras požeminis eismas neskleidžia triukšmo mieste, negadina jo architektūrinio paveldo. Patogi keleivių laukimo ir laipinimo aplinka (nelyja, žiemą nešalta, vasarą nekaršta). Šiuolaikinis metropolitenas įrengiamas taip, kad patekti ant bėgių neįmanoma nei tyčia, nei netyčia.

Trečia, metropolitenas atlaisvina gatves asmeniniams automobiliams, dviračiams, pėsčiųjų eismui.

Vilniaus miesto viešojo transporto sistemai metropolitenas galėtų būti kaip pagrindinė sistemos ašis.

Metro entuziastai teigia, kad metro iširengė daugiau nei dvidešimt Europos miestų, mažesnių nei Vilnius, o metro statyba ir finansavimu Vilniuje domisi ne viena tuo užsiimanti korporacija.

## Kodėl ne tramvajus?

„Apskaičiuoti metro sistemos ekonominę naudą — gana sudėtinga, tačiau mes nustatėme, kad metro yra geresnė investicija nei tramvajus, kurį norėta įrengti Vilniaus mieste, — sako R. Pūkelis. — Tramvajus sukeltų katastrofą ne tik jo statybos metu, bet ir užbaigus — paralyžiuotų pagrindinių gatvių eismą ir užkimštų šalutines gatves. Ši transporto priemonė važinėtu gatvės viduriu ne didesniu kaip srauto greičiu, nesitrauktų į šalikelę, užtvirtų gatvę ir visiškai sustabdytų eismą, kai tektų laipinti keleivius. Tramvajus negali būti greitas, važinėdamas gatvėmis. Apskritai tramvajus — atgyvena: bėgiai gatvėmis buvo klojami tada, kai dar nebuvo išplitę automobiliai. Šiais laikais mieste bėgiai klojami ne gatvėmis, o laisvomis bekelėmis, dažniausiai priemiesčiuose. Vilniuje antžeminiu geležinkeliu galima apjuosti nebet miestą, t. y. sujungti išoriniu žiedu galines miesto stotis ir pradines priemiestinio geležinkelio atšakas.“

Metro — bėginė susisiekimo priemonė, važinėjanti pagal geležinkelio taisykles. „Tramvajus — taip pat bėginė susisiekimo priemonė, tačiau ji važinėja pagal kelių eismo taisykles, — teigia „Vilniaus metro“ direktorius. — Esminis skirtumas tas, kad metro juda nuo kitų transporto rūšių izoliuotomis trasomis. Jei jos ir kertamos, tai visiškai kitame lygyje. O tramvajus važinėja tomis pačiomis gatvėmis, kuriomis juda ir autotransportas, bei laikosi tų pačių kelių eismo taisyklių kaip ir kiti eismo dalyviai. Dėl šios priežasties vidutinis metro greitis yra du kartus didesnis negu tramvajaus, o pervežtų keleivių skaičius per tą patį laikotarpį — keturis kartus didesnis. Ir būtent šie du rodikliai geriausiai atskleidžia esminį metro ir tramvajaus skirtumą bei parodo pastarojo konkurencinį bejėgiškumą.“

## Reikia milijonų

Tramvajus už metro pigesnis tik lyginant žemės darbus. „Vis dėlto seklaus metropolitenos statybos atviruoju būdu gana nebrangios, nedaug skiriasi nuo šilumotiekio klojimo“, — tvirtina R. Pūkelis.

VšĮ „Vilniaus metro“ skaičiavimais, kilometras atviruoju būdu statomos metro trasos (su stotimis) kainuoja apie 140 mln. litų, uždaruju būdu — dvigubai brangiau. Vidutinė Minske statomo metropolitenos kilometro kaina — 40 mln. dolerių (apie 104 mln. litų).

„Pagal dabar pažymėtas trasas uždaruju būdu reiktų fiesti tik apie 20 proc. Vilniaus metro linijų, taigi vidutinė kilometro sostinės metro kaina — 125 mln. litų, — sako R. Pūkelis. — Tai bendra suma. Tačiau šios išlaidos skaičiuotos šių dienų kainomis, tad ateityje kainos gali kilti.“

Per ketverius metus tikimasi įrengti pirmąją apie 7 kilometrų liniją, kuri kainuotų apie milijardą litų. Suma ne maža, bet kur kas mažesnė už nuostolius, patiriamus dėl transporto spūsčių.

Vilniaus savivaldybė jau dabar ruošiasi rengti naują transporto plėtros studiją ir transporto specialųjį planą, tad visai realu, kad, paskelbus tarptautinį konkursą, jau po kelerių metų galėtų prasidėti metro statybos.

Geriausias šių statybų finansavimo būdas — koncesija. Jos esmė ta, kad privatusis kapitalas savo lėšomis statys metro, o vėliau jį eksploatuos. Savivaldybės prerogatyva būtų prižiūrėti šį procesą: koreguoti bilietų kainas, traukinių važiavimo grafiką.

## Ekonominė nauda

Išreikšti ekonominį metro sistemos tikslumą visa apimančiais skaičiavimais gana sudėtinga, tačiau vienas iškalbingesnių yra dviejų sistemų ekonominio efektyvumo palyginimas, atliktas „Metro sąjūdžio“ specialistų. Jie nustatė, kad metro linijų 400 metrų pločio ruože nekilnojamojo turto (taip



pat ir žemės) kaina pakyla 20 proc. „Vadinasi, metropolitenas — ne tik vertingas, bet ir ekonomiškai naudingas objektas, — daro išvadą R. Pūkelis. — Be to, jis suintensyvina miesto statybas ir sutaupo daug lėšų, kurias vėliau galima investuoti kuriant naujus rajonus ir plečiant miestą.“

Pasak Susisiekimo ministerijos, kasmet Vilniaus spūstyse prarandame daugiau nei 1,5 mlrd. litų (600 mln. litų sudaro kuro kaina, 900 mln. litų kainuoja žmonių laikas, praleistas stovint spūstyse; čia dar neįtrauktos ekologijos išlaidos, žala sveikatai ir pan.).

„Paprastas pavyzdys: sakykime, rangovas stato namą, tad į statybų aikštelę veža reikiamų medžiagų, — sako „Vilniaus metro“ direktorius. — Suprantama, naktį tokių darbų nenudirbsi, tad vežama dienomis. Akivaizdu — krovininių automobilių vairuotojai pateks į spūstis. Aišku, kad darbininkai tuo metu negali laukti, todėl žaliavas veš ne, tarkime, penkios mašinos, o septynios — tam, kad, kol dvi stovi spūstyse, kitos penkios galėtų pasiekti tikslą laiku.“

Pašnekovo teigimu, suprantama, kad rangovas privalės sumokėti darbininkams ir už spūstyse praleistą laiką. Be to, kainuos ir kuras. Šios išlaidos pabrangins ir butus naujame rangovo statomame name.

„Už stovėjimą spūstyse moka ne tik tie, kurie tūžta jose beprasmiškai leisdami laiką. Minėtą pavyzdį galima pritaikyti bet kuriai sričiai. Vilniuje kasdien šitaip prarandama daugiau nei 4 mln. litų“, — sako R. Pūkelis.

## Statybos – sudėtingos?

„Lietuva neturi metro statybos patirties, tad vadovauti šiam procesui reikėtų kviesti specialistų iš užsienio, — mano idėjos pradininkas, asociacijos „Metro sąjūdis“ valdybos narys Juozas Zykus. — Tačiau jie tik vadovautų statyboms — visus darbus dirbtų Lietuvos įmonės. Manau, krizės metu tai puiki galimybė turėti darbo, be to, prisidėti

prie sostinei tikrai būtino projekto įgyvendinimo.“

Inžinieriaus išsilavinimą turintis J. Zykus įsitikinęs, kad Vilnius — tinkamas miestas metro statyboms. „Daugeliu atvejų mūsų inžinerinės geologinės sąlygos yra geresnės, — teigia valdybos narys. — Jos geresnės už visų miestų, esančių prie jūros arba didelių upių slėniuose, nors ir blogesnės nei pas mūsų kaimynus minskiečius ir maskviečius, nes jų gruntai mažiau vandeningi ir riedulingi.“

Prie teigiamų veiksnių, pasak J. Zykaus, galima priskirti ir tai, kad miestas nėra labai užstatytas — apie 80 proc. trasų galima statyti atviruoju būdu, o tai gerokai palengvina, paspartina ir atpigina statybą. Šiuo veiksniu sėkmingai pasinaudojo berlyniečiai neurbanizuotame ruože, skyrusiam vakarų ir rytų zonas, kur kas pigiau įsirengė sudėtingus transporto mazgus ir trasas. „Todėl, norint pigiau ir greičiau įrengti metro Vilniuje, reikia kuo skubiau apsispręsti dėl trasų ir stočių išdėstymo bei palikti tas vietas neužstatytas“, — pastebi pašnekovas.

Virš trasų esantiems pastatams metro statybos neturėtų trukdyti. „Kaip ir kiekvienoje veikloje, taip ir metropoliteno statyboje pasitaiko nenumatytų atvejų ir net avarijų. Nors šios avarijos būna gana retos, bet, stengiantis sumažinti galimus nuostolius, trasos projektuojamos taip, kad būtų kasamos po miestų želdiniais, skverais arba po menkaverčiais pastatais, — sako J. Zykus. — Visada yra galimybė parinkti trasą aplenkiant reikšmingus pastatus. Jei vis dėlto reikėtų kasti po itin reikšmingu pastatu, yra pastatų saugumą užtikrinančios technologijos, tiesa, jos brangesnės ir užima daugiau laiko.“

Taigi, atrodo, viskas apskaičiuota. Teliaka laukti valdžios sprendimo. Jei ji pritaris, sostinės gyventojai neprąšys nė dešimtmečiui turės naują viešojo transporto rūšį — metro.

**Ivona JAROSLAVCEVIENĖ**