

Labą dieną, aš esu Marius Markevičius iš judėjimo „Už troleibusus Vilniuje“ ir svetainės troleibusas.lt. Aš nedirbu žmonėje VVT, todėl paliksiu kalbėti apie vidinius klausimus kitiems pranešėjams, o pats pasidalinsiu mintimis apie matomą situaciją sostinės viešajame transporte ir perspektyvas keleivio požiūriu.

Nors kartais atrodo, kad mūsų miesto valdžia jau niekuo nustebinti nebegali – bet ima ir nustebina. Naujaisi savivaldybės planai – organizuoti viešojo transporto maršrutus pagal mobiliojo ryšio operatorių duomenis, daugumai sukėlė nemažą nuostabą. Nejaugi mieste, kuriame net elektroninio bilieto skaitytuvai yra tokie, kuriuose nieko neįmanoma įžiūrėti, bus mėginama apie keleivių srautus spręsti naudojantis tokiomis technologijomis? Tikėkimės, kad šių svajonių iniciatoriai atgaus blaivų protą, nustos skraidyti padebesiais ir nusileidę ant žemės pamatys tikrąją situaciją, tikrąsias problemas ir paprastus jų sprendimo būdus. Pavyzdžiui, tai, kad žmonės nori ne spalvingos juostos ant autobuso šono – bet švaros jame, kad žmonės nori ne naujos transporto rūšies – bet tvarkingos esamos.

Visgi kadangi miesto valdžia, mums pažėrusi „dovanėlių“ pernai, tą patį planuoja daryti ir šiemet – ir noriu apie tai pakalbėti. O kalba bus apie naują viešojo transporto rūšį, kurios Vilniui neva labai reikia.

Dabartinė Vilniaus miesto taryba 2012 m. gruodžio 19 d. posėdyje Nr. 31 patvirtino „Naujų transporto rūšių diegimo Vilniaus mieste specialųjį planą“, nuo 2013 metų miesto viešajame transporte buldozerio principu, neatsiklausiant juo besinaudojančių nuomonės, pradėtos vykdyti reformos. Nutrauktos sutartys su privačiais vežėjais, sumažintas troleibusų maršrutų skaičius ir pačių troleibusų skaičius (kartu ir kursavimo dažnis) daugumoje likusių maršrutų, kai kurių maršrutų trasos sutrumpintos. Dar prieš specialiojo plano tvirtinimą buvo sužlugdytas naujų troleibusų pirkimo konkursas, o troleibusų pirkimui skirtos ES paramos fondų lėšos perkeltos dujinių autobusų (kaip dabar jau žinoma, su gausybe gamyklinio broko) pirkimui. Miesto viešojo transporto techninė būklė nuolat prastėja, priežiūrai skiriamos minimalios lėšos, elementarių detalių remontui tenka laukti mėnesiais. Galima daryti prielaidą, kad taip tyčia diskredituojamas šiuo metu esantis miesto viešasis transportas, siekiant „prastumti“ panacėją – naują viešojo transporto rūšį.

Dabartinis miesto meras jau daugybę metų mėgina įtikinti, kad mieste yra būtinas tramvajus. Daugybė specialistų nuo pat tokių kalbų pradžios įsitikinę, kad tramvajus miesto viešojo transporto nepadarytų patrauklesniu, atvirkščiai – sukeltų daugybę papildomų problemų.

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija ne kartą miesto savivaldybei kartojo, kad iš ES fondų naujos transporto rūšies atsiradimas mieste finansuojamas nebus. Visgi tai nesumažina kai kurių savivaldybės atstovų noro siekti savo tikslų. Tačiau pastaruoju metu ne sykį kartojami žodžiai, kad miestas „kol kas“ tramvajaus nesieks turėti, tuo tarpu nauja transporto rūšis vis tiek atsiras – nepaisant to, kad ES paramos toks projektas negaus.

Kadangi apie bėgines (dvibėges arba vienbėges) transporto rūšis nebėra kalbama, iš visų miesto mero ir jo vadovaujama „transporto specialistų“ minėtų alternatyvų lieka viena – autobusai. Vienintelė „specialiajame plane“ minima autobusų rūšis yra autobusai Phileas. Panagrinėkime šios transporto rūšies, kurios linija „Stotis – Santariškės“ kainuotų apie 700 mln. litų, „privalumus“.

Phileas – tai varomi dyzeliniu arba dujomis autobusai. Specialiajame plane ir sprendiniuose jie išmaniai vadinami „ratiniu tramvajumi“, kuris važiuoja „virtualiais bėgiais“ – tačiau atmetus demagogiją, tikrasis transporto priemonės pavadinimas – autobusas. Tiesa, yra įmanomas ir elektrinis variantas, tačiau tai tėra toks pat troleibusas, tik dėl savo konstrukcinių ypatybių žymiai brangesnis nei kitų gamintojų (kaip kad žymiai pigesni ir kitų gamintojų nei Phileas autobusai). Visgi kitų gamintojų transporto priemonėms nereikia kalti į kelio dangą magnetukų kas 3 metrus. Phileas autobusuose naudojamas dyzelinis arba dujinis 219AG variklis. Nors jau keletą metų žadamas pilnai elektrinis variantas, nenaudojantis nei dyzelinio kuro, nei dujų apskritai, tačiau iki pat šios dienos apie tokį oficialioje gamintojo svetainėje kalbama būsimoju laiku.

Eindhoven, šio projekto „gimtinėje“, nors ir buvo sumontuoti magnetukai - vairuotojas vis tiek privalo sėdėti. Po kelių eksploatacijos metų miesto valdžia nusprendė atsakyti naudoti magnetų nukreipimo sistemą ir jie buvo išmontuoti, taigi dabar šios prašmatnios transporto priemonės tėra paprasčiausi autobusai.

Talpa. Teigiama, neva nauja transporto rūšis bus pranašesnė už dabar Vilniuje naudojamus autobusus ir troleibusus, nes neva jos pagalba bus galima pervežti daugiau keleivių nei su dabar esamomis. Pirmiausia – ar iš tiesų reikia pervežti daugiau keleivių, negu gali dabartinis transportas?

Remiantis dr. A.Klibavičiaus (VGTU) atliktų tyrimų duomenimis, esami maksimalūs keleivių srautai piko valandomis – 3780 keleivių per valandą viena kryptimi (Žalioji tiltas, 2013 m. rugsėjo mėn.). Vilniaus geležinkelio

transporto ir verslo paslaugų mokyklos atliktame tyrime (2014 m. kovo mėn.) maksimalus keleivių srautas 1G maršrute piko metu (7-8 val.) buvo šiek tiek virš tūkstančio (1134) keleivių – tiesa, dalis keleivių naudojami kitais, jiems patogesniais, maršrutais.

Kiek keleivių galėtų pervežti skirtingų rūšių viešojo transporto priemonės (toliau tekste - TP)? Nepamirškime, kad maksimalus srautas nesiekia 4 tūkst. keleivių viena kryptimi piko metu pačioje judriausioje miesto vietoje.

Tinkamai išnaudojus dabar esamų transporto rūšių priemones ne tik nereikėtų jokios naujos transporto rūšies, tačiau pakaktų ir dažno kursavimo, netrūktų autobusuose bei troleibusuose ir komforto. Dabar gi neretai didesnės talpos transporto priemonės arba dūla parkuose, arba išsiunčiamos aptarnauti maršrutus su ne pačiais didžiausiais keleivių srautais. Dar liūdniau, kad Vilniaus miesto viešojo transporto grafikai sudaromi taip, kad transporto priemonės, važiuojančios ta pačia kryptimi, važinėja kolonomis, o po to keleiviams tenka stotelėje laukti ilgą laiką. Vilniaus problema – ne netikusios transporto rūšys. Problema yra piktybiškai blogas planavimas.

	Troleibusas Solaris Trollino 15ac	Troleibusas Solaris Trollino 18ac	Troleibusas Hess lighTram3	Autobusas Volvo 7700A	NTR autobusas Phileas	NTR autobusas Phileas
TP ilgis, m	15	18	24,7	18	18,48	24,49
Talpa, kel.	140-150	160-170	200	147	122	150

Kaip matote iš lentelės, jei planuojama pirkti 18m Phileas autobusus – tokie talpina 122 keleivius. 18 metrų nebe nauji troleibusai Škoda 15Tr talpina 145 keleivius (Vilniuje tokie yra 3, ketvirtasis neremontuojamas stovi parke), Solaris Trollino 18 gali pervežti 160-170 keleivių. Yra ir įprastinių troleibusų ar autobusų, kurių ilgis didesnis nei 18 metrų, tačiau net spec. plane yra pripažinta, kad ilgesnėms transporto priemonėms kai kurie ruožai (pvz. Jogailos g. - Vilniaus g. - Gedimino pr.) būtų problematiški.

Svoris. Kuo svarbus transporto priemonės svoris? Didesnės masės transporto priemonės greičiau sudėvi gatvių dangą, joms sunkiau įsibėgėti, sunkiau stabdyti. Kartais (kaip Phileas atveju) reikalinga speciali – betoninė – danga. Žemiau esančioje lentelėje matome, kad reklamuojamas kaip „itin lengva“ transporto priemonė Phileas sveria neabejotinai daugiausiai, ir tai nėra privalumas.

	Troleibusas Solaris Trollino 15ac	Troleibusas Solaris Trollino 18ac	Troleibusas Hess lighTram3	Autobusas Volvo 7700A	NTR autobusas Phileas	NTR autobusas Phileas
TP ilgis, m	15	18	24,7	18	18,48	24,49
Svoris, t	12,7-15,5	15,5-18,5	24,6	16,8	27	37,35

Kaina. Vien pardavimo kaina nėra korektiškas rodiklis. Derėtų žinoti ir infrastruktūros, eksploatacines išlaidas visu transporto priemonės eksploatavimo metu, taip pat – kokios galimybės gauti ES fondų paramą transporto priemonėms įsigyti. Kaip minėta, nei tramvajų, nei Phileas įsigijimui (taip pat jų infrastruktūros paruošimui) ES fondų parama nebus skiriama, tai ne sykį kartojo Susisiekimo ministerijos atstovai.

Kokia reali buvo Phileas linijų įrengimo kaina kituose miestuose?

Eindhovenas (Nyderlandai). Planuotas 14,5 km tinklas, tačiau įgyvendintas 11 km; dažnis piko metu – 15 minučių, greitis 28km/h, betono keliai, biudžetas (11x18m, 1x24m) → 115 mln. eurų. Iš jų TP kaina 40 mln., keliai – 70 mln., „įvairios išlaidos“ 5mln.

Duè (Douai, Prancūzija). 11,9 km, dažnis 7,5 min., greitis 23 km/h., betono keliai, biudžetas (planuota 12 autobusų po 18m, nupirkta 10x18m ir 2x24) → 117 mln. eurų. Pačios transporto priemonės kainavo vos 17 mln. eurų, tačiau keliai, tuneliai, platformos, studijos, įvairios kt. išlaidos kainą išaugino 7 kartus.

Stambulas (Turkija). 20 km, dažnis 1,5 min. 50x26m autobusų, 63 mln. eurų. Dėl perpildytų transporto priemonių ir įkalnių turėjo problemų su ašimis. Realiai su ašimis buvo problemų ir kituose miestuose. Kadangi visi ratai "vairuojasi" ir juose sumontuoti elektros varikliai, ašis tekdavo keisti kas 6000 km, t.y. kas ~2 savaites. Antrojoje Phileas kartoje bandyta problemas išspręsti, tačiau tik laikas parodys kaip sėkmingai.

Klausimų kyla dėl to kaip tokia transporto priemonė atlaikytų žiemas ir prastą kelio dangą, nes Nyderlanduose ir visur kitur diegta sistema buvo diegiama gan šilto klimato vietovėse (šiltos žiemos). Taip pat tokių išakėtų gatvių kokių galima rasti Vilniuje išvardintose "Phileas" įdiegusiuose miestuose nelabai rasi – aišku pradžioje betoną išklotų, bet su tokia priežiūra...

Kodėl mėginama „prastumti“ Phileas autobusus be jokių šios priemonės bandymų mieste? Ją eksploatuoti įmanoma ir be magnetukų sistemos. Prieš įsigyjant tradicinius autobusus ar troleibusus gamintojai buvo atvežę savo gaminamą produkciją bandymams – kodėl šiuo atveju daroma kitaip?

Tiesa, bandoma kalbėti, kad naująja greityjų autobusų rūšimi neva galėtų būti ir **elektriniai autobusai**. Tačiau ir dabar, ir poros dešimtmečių perspektyvoje mažai tikėtina, kad ši technologija bus išbaigta. Jie yra apie 40% sunkesni už analogiškų išmatavimų troleibusus ar autobusus, tuo pačiu jie talpina apie 1/3 mažiau keleivių (nes baterijos ir kita įranga užima nemažą dalį salono). Dėl mažesnio pervežamo keleivių skaičiaus reikėtų trečdaliu daugiau transporto priemonių. Kadangi baterijų talpa vis tiek neleidžia tokiam autobusui dirbti nuo ankstyvo ryto iki vėlaus vakaro, tam kad linija būtų aptarnaujama 17-18 valandų per parą, reikia 2-3 elektrinių autobusų vietoj vieno įprastinio autobuso/troleibuso. Dėl didesnio svorio – didesnis ir energijos suvartojimas, mažesnis efektyvumas. Didesniam transporto priemonių skaičiui tektų ieškoti ir daugiau vairuotojų, reikėtų didesnio depo jiems sutalpinti, kadangi daugybė autobusų turės vienu metu krauti baterijas.

Vakar, 2014-06-16, vienas iš savivaldybės specialistų prasitarė, neva galvojama ir apie elektrinius autobusus su pantografais, kurie įsikrautų stotelėse. Tačiau kur bus jų greitumas (o juk kalbama apie naują greitojo transporto rūšį), jei jis praktiškai kiekvienoje stotelėje turės kelias minutes krauti vien tam, kad nuvažiuotų iki kitos stotelės? Beje, greito krovimo technologijos minusas – dar greitesnis brangių baterijų sudėvėjimas – turbūt žinomas visiems.

Taip, ateitis priklauso elektriniam transportui. Tačiau, pirma, elektrinių autobusų baterijų talpa iki dabartinių per pastarąjį dešimtmetį vos padvigubėjo, tad taip skaičiuojant, tam, kad toks autobusas galėtų dirbti visą dieną, teks laukti dar 35 metus. Antra, dabar vien baterijos sveria apie 3 tonas, po 3-4 metų jos susidėvi ir jas reikia pirkti naujas, apie jų patikimumą šaltos žiemos sąlygomis išvis sunku kalbėti. Beje, juokingas faktas - tokiuose autobusuose salono šildymui žiemą naudojami atskiri dyzeliniai šildytuvai :-)

Norisi savivaldybės paprašyti baigti bandymus su vilniečiais ir neišbandytais technologijomis. Gal tegul eksperimentams švaisto lėšas kiti miestai, o mes pabūkime protingesni ir tvarkykimės racionaliai su tuo, ką turime.