

# PAJĖGUMŲ DIDINIMO PLANAS

2018.10.05 Vilnius

## Turinys

Įvadas .....	3
1. Atitinkamos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies perpildymo priežastys .....	4
2. Numatomos vežimo geležinkelių transportu plėtros kryptys .....	4
3. Viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros apribojimai .....	5
4. Galimybės padidinti pajėgumus atitinkamoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje ir su tuo susijusios išlaidos, taip pat galimybė didinti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydį .....	5
Siūlomos pajėgumų didinimo priemonės: .....	5
5. Remiantis ekonominės naudos analize, numatomos priemonės, kurių būtina imtis siekiant padidinti pajėgumus atitinkamoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, taip pat kalendorinis šių priemonių įgyvendinimo planas.....	6

## **Įvadas**

Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 611 „Dėl Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo“ 48–50 punktuose reglamentuojama viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų (toliau – pajėgumai) analizės atlikimo ir pajėgumų didinimo plano rengimo eiga. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas (toliau – VGIV) atlieka pajėgumų analizę ir paskelbia jos rezultatus savo interneto svetainėje [www.litrail.lt](http://www.litrail.lt) (per 6 mėn. po to, kai tam tikra viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis paskelbiama perpildyta). Šios analizės tikslas yra nustatyti perpildyta paskelbtos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies apribojimus, dėl kurių negalima patenkinti visų paraiškų skirti pajėgumus toje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, taip pat kokių priemonių būtina imtis, kad paraiškos būtų patenkintos. Atlikdamas pajėgumų analizę, VGIV nustato priežastis, dėl kurių tam tikra viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis paskelbta perpildyta, ir numato priemones, kurių būtina imtis, kad per trumpą (iki 3 metų) ir vidutinį laikotarpį (nuo 3 iki 7 metų) tos priežastys būtų pašalintos. VGIV taip pat įvertina perpildyta paskelbtą viešosios geležinkelių infrastruktūros dalį, jos eksploataavimo galimybes, toje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje teikiamų vežimo geležinkeliais paslaugų pobūdį, šių veiksmų poveikį pajėgumų skyrimui, galimybes teikti atitinkamas vežimo geležinkeliais paslaugas kitais maršrutais, paskirti pareiškėjui ir (ar) remonto įmonei kitą laiką naudotis traukinio linija, keisti traukinių greitį, plėsti ir (ar) modernizuoti viešąją geležinkelių infrastruktūrą. VGIV parengia pajėgumų didinimo planą (ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo pajėgumų analizės atlikimo dienos) ir paskelbia jį savo interneto svetainėje [www.litrail.lt](http://www.litrail.lt).

## 1. Atitinkamos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies perpildymo priežastys

Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų 2017–2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu poreikis dviejuose ruožuose viršijo maksimalias galimybes (žr. 1 Lentelę):

- Kužiai – Klaipėda, ribojantis tarpstotis Plungė – Šateikiai;
- Radviliškis – Pagėgiai, ribojantis tarpstotis Viduklė – Tauragė.

**1 Lentelė.** Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų 2017–2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu poreikis ruožuose viršijęs maksimalias galimybes

Eil. Nr.	Ruožas	Skyrimui suformuotas pajėgumų kiekis	Paraiškose prašoma pajėgumų	Skirta pajėgumų	Neskirta pajėgumų	Laisvi ribojančiame tarpstotyje pajėgumai
1.	<b>Kužiai–Klaipėda</b> (skelbiamas perpildytu 2017-10-05, LTSA)	61	80	61	19	0
2.	<b>Radviliškis–Pagėgiai</b> (skelbiamas perpildytu 2017-10-20, LTSA)	24	25	24	1	0

Lietuvos transporto saugos administracija savo puslapyje yra paskelbusi perpildytą infrastruktūros dalį: „2017-10-19 Perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalys. 2017–2018 metų tarnybiniame traukinių tvarkaraštyje perpildytos šios viešosios geležinkelių infrastruktūros dalys:

- ruožas Kužiai–Klaipėda;
- ruožas Radviliškis–Pagėgiai.“<sup>1</sup>

Ruože Kužiai – Klaipėda neskirta 19 pajėgumų, Radviliškis – Pagėgiai neskirtas 1 pajėgumas (žr. 1 Lentelę).

Pagrindinis pajėgumus mažinantis veiksnys abiejose linijose yra vienkiliai ruožai. Ruože Radviliškis – Šiauliai – Klaipėda tarpstočio pralaidumas 2017–2018 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu yra 61 traukinys. Alternatyviame ruože Radviliškis – Pagėgiai – Klaipėda tarpstočio pralaidumas 2017–2018 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu yra 24 traukiniai (prekinių).

## 2. Numatomos vežimo geležinkelių transportu plėtros kryptys

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. gruodžio 15 d. nutarimu Nr. 1443 patvirtintoje Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programoje išskiriamas pirmasis tikslas – „didinti krovinių ir keleivių judumą, gerinant ES transeuropinio transporto tinklo pagrindinio tinklo koridorius ir jų jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą“. Programoje akcentuojamos pagrindinės AB „Lietuvos geležinkeliai“ (toliau - LG) ir susijusios infrastruktūros plėtros kryptys, uždaviniai – „Rail Baltica“ europinės vėžės geležinkelio tiesyba (7.1.1 p.), esamo geležinkelių tinklo elektrifikavimas (7.1.2 p), antrųjų kelių vienkeliuose ruožuose tiesyba (7.1.1 p.), jungties su Klaipėdos jūrų uostu gerinimas (7.3 p.), viešųjų logistikos centrų plėtojimas (7.8 p.). Taip pat programa numato tranzito (8.2 p.), Rytų–Vakarų koridoriaus plėtrą (8.3 p.), viešojo transporto (įskaitant geležinkelius) maršrutų

<sup>1</sup> <https://ltsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/gelezinkeliu-transportas>

suderinamumą (9.2 p.). Geležinkelių sektoriui svarbios priemonės – transporto poveikio aplinkai mažinimas (10.4, 10.5 p.), eismo saugos užtikrinimas (11.1 p.).

Lietuvos valstybės strateginiuose dokumentuose ypač didelis dėmesys skiriamas projektui „Rail Baltica“ įgyvendinti ir Rytų–Vakarų transporto koridoriui (infrastruktūros plėtros projektams geležinkelio linijoje Kena–Klaipėda). Šiuos projektus Lietuvos Respublikos Seimas pripažino ypatingos valstybinės svarbos projektais<sup>2</sup>.

Per trumpą laikotarpį didžiausias dėmesys bus skiriamas esamam vežimo mastui išlaikyti užtikrinant konkurencingumą. Ilgalaikiuose planuose norint užtikrinti tvarų vežimo veiklos augimą (naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra), pirmenybė teikiama:

- išbandant naujus segmentus – pavyzdžiui, susijusius su 1435 mm pločio vėžės geležinkelio naudojimu baigus įgyvendinti projektą „Rail Baltica“;
- technologijų taikymui, siekiant toliau didinti efektyvumą, gerinti klientų patirtį ir tobulinti ekologinį tvarumą.

Pagrindinės trumpojo laikotarpio plėtros kryptys:

- tapti pagrindiniu transporto koridoriu krovinių gabenimui tarp Juodosios ir Baltijos jūrų, sujungiant Šiaurės Europą su Juodosios jūros regionu – Ukraina, Turkija, Užkaukaze;
- sukurti sąlygas aptarnauti viešojoje geležinkelių infrastruktūroje Baltarusijos, Rusijos, Kazachstano Vidurinės Azijos šalių, Kinijos krovinių srautus;
- sukurti sąlygas plėtoti krovinių vežimo veiklą Šiaurės – Pietų kryptimi („Rail Baltica“ projekto įgyvendinimas, dalyvavimas VIII krovinių vežimo koridoriaus (Roterdamas – Berlynas – Varšuva – Terespolis/Kaunas) kūrime, intermodalinio terminalo Kauno viešajame logistikos centre statyba, bendradarbiavimas su Lenkijos geležinkeliais;

### **3. Viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros apribojimai**

Nėra nustatytų apribojimų.

### **4. Galimybės padidinti pajėgumus atitinkamoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje ir su tuo susijusios išlaidos, taip pat galimybė didinti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydį**

**Siūlomos pajėgumų didinimo priemonės:**

#### **1. Blokuojamųjų postų įrengimas (ruože Pagėgiai – Radviliškis).**

Siekiant padidinti Radviliškis – Pagėgiai – Klaipėda linijos pralaidumą siūloma Viduklė – Tauragė ir Tauragė – Pagėgiai ruožų buvusiose Batakių ir Genių stotyse įrengti blokuojamuosius postus be papildomo geležinkelio kelių išvystymo, dalinančius šiuos ruožus perpus ir taip padidinti tarpstočių pralaidumą, tai yra užtikrinant galimybę vienu metu tarpstotyje važiuoti dviems traukiniams. .

**Projektas apima dviejų blokuojamųjų postų įrengimą:**

- Viduklė – Tauragė ruože, 18,083 km atstumu nuo Tauragės buvusioje Batakių geležinkelio stotyje;

---

<sup>2</sup> LR Seimo nutarimai: 2011 m. spalio 11 d., Nr. XI-1612; 2013 m. birželio 18 d. Nr. XII-381.

- Tauragė – Pagėgiai ruože, 11,9 km atstumu nuo Pagėgių buvusioje Genių geležinkelio stotyje.

**Projektas didina pralaidumą 4 papildomomis traukinių poromis.**

Preliminari projekto vertė: 1 mln. EUR.

**2. Plungė – Šateikiai II-ojo kelio statyba – eliminuojamas didžiausias butelio kakliukas Radviliškis – Šiauliai – Klaipėda ruože.**

Preliminari projekto vertė: 60 mln. EUR.

Projektas didina pajėgumus 8 papildomomis poromis.

Projekto apimtys:

- statoma / rekonstruojama – 13,9 km kelio;
- rekonstruojami tiltai ir pralaidos – 21 vnt.;
- rekonstruojami iešmai – 19 vnt.

**Galimybė didinti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydį:**

Šiuo metu nustatytas užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydis atspindi maksimalias rinkos galimybes. Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų **2017–2018 m.** tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu poreikis net dviejuose ruožuose viršijo maksimalias galimybes (1 Lentelė).

Atsižvelgiant į tai, kad užmokestis mokamas už faktines darbo apimtis, surenkamas užmokestis didėja atitinkamai augant traukinių eismui, kurio augimą sąlygoja ir pajėgumų kiekio didėjimas. Šiuo metu teisės aktai Lietuvos Respublikoje nenumato galimybės taikyti papildomus mokesčius konkrečių investicinių projektų, kurie galėtų būti skirti pajėgumų didinimui, finansavimui. Užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą didį riboja rinkos galimybės, t. y. vežėjų galimybė mokėti, išreiškiama per atitinkamų segmentų pelningumą.

**5. Remiantis ekonominės naudos analize, numatomos priemonės, kurių būtina imtis siekiant padidinti pajėgumus atitinkamoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, taip pat kalendorinis šių priemonių įgyvendinimo planas**

**1. Blokuojamųjų postų įrengimas (ruože Pagėgiai – Radviliškis).**

Finansinės naudos:

- Pajamos – 1,5 mln. EUR;
- Preliminarūs investicijų finansinio atsipirkimo rodikliai:
  - Dabartinė grynoji vertė (NPV) - 0,8 mln. EUR;
  - Vidinė grąžos norma (IRR) 14,9%;
  - atsipirkimo laikas 10 metų.

Sąnaudų – naudos analizės prielaidos:

- Analizuotas tik dėl projekto įgyvendinimo atsirandantis pajamų ir išlaidų pokytis. Nagrinėjant alternatyvas atsižvelgta į visas investicijas, finansines ir ekonomines sąnaudas bei naudą.
- Finansinė analizė atlikta įvertinus tik Geležinkelių infrastruktūros valdytojo planuojamas patirti sąnaudas bei gauti pajamas.
- Visos kitos naudos, krovinių ir keleivių pervežimo, suskaičiuotos socialinėje ekonominėje analizėje.

Sąnaudų analizės vertinimo komponentai:

- Laiko sutaupymai;
- Oro taršos sumažėjimas ir Anglies dioksido (kaip šiltnamio efektą sukeliančių dujų) emisijos sumažėjimas;
- Keleivių bei krovinių vežimo veiklos pelningumas.

**Kalendorinis įgyvendinimo planas:**

Projektavimas	Parengiamas projektas	2019 m. I-II ketv.
<b>Ranga</b>	Įrengiami blokuojamieji postai, pritaikoma tarpstočius ribojančių stočių įranga	2019 m. II – IV ketv.
<b>EVC pritaikymas</b>	Pritaikoma aparatinė ir programinė EVC įranga	2019 m. III – IV ketv.
<b>Techninė priežiūra</b>	Statybos darbų techninė priežiūra	2019 m. II – IV ketv.

## 2. Plungė – Šateikiai II-ojo kelio statyba

Finansinės naudos:

- Pajamos – 2,03 mln. EUR;
- Preliminarūs investicijų finansinio atsipirkimo rodikliai:
  - Dabartinė grynoji vertė (NPV) 46 mln. EUR;
  - Vidinė grąžos norma (IRR) – 3,43 %;
  - Naudos ir išlaidų santykis 0,10;
  - Ekonominė grynoji dabartinė vertė – 12,3 mln. EUR;
  - Ekonominė vidinė grąžos norma 6,77 %;
  - Ekonominis naudos ir išlaidų santykis – 1,20.

Sąnaudų – naudos analizės prielaidos:

- Analizuotas tik dėl projekto įgyvendinimo atsirandantis pajamų ir išlaidų pokytis. Nagrinėjant alternatyvas atsižvelgta į visas investicijas, finansines ir ekonomines sąnaudas bei naudą.
- Finansinė analizė atlikta įvertinus tik Geležinkelių infrastruktūros valdytojo planuojamas patirti sąnaudas bei gauti pajamas.
- Visos kitos naudos, krovinių ir keleivių pervežimo, suskaičiuotos socialinėje ekonominėje analizėje.

Sąnaudų analizės vertinimo komponentai:

- Laiko sutaupymai;

- Oro taršos sumažėjimas ir Anglies dioksido (kaip šiltnamio efektą sukeliančių dujų) emisijos sumažėjimas;  
Keleivių bei krovinių vežimo veiklos pelningumas.

**Kalendorinis įgyvendinimo planas:**

Projektavimas	Projekto tikslinimas/Poveikio aplinkai vertinimo (PAV) atranka	2019 m. III ketv. – 2020 m. II ketv.
Ranga	Darbų programos ir darbo projekto parengimas	2020 m. I ketv. – 2020 m. II ketv.
Ranga	Statybos darbai	2020 m. II ketv. – 2022 m. IV ketv.
Techninė priežiūra	Statybos darbų techninė priežiūra	2019 m. IV ketv. – 2023 m. IV ketv.