

2019–2020 m. TARNYBINIO TRAUKINIŲ TVARKARAŠČIO GALIOJIMO LAIKOTARPIO VIEŠOSIOS GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS PAJĖGUMŲ DIDINIMO PLANAS

2020-09-16

Vilnius

Turinys

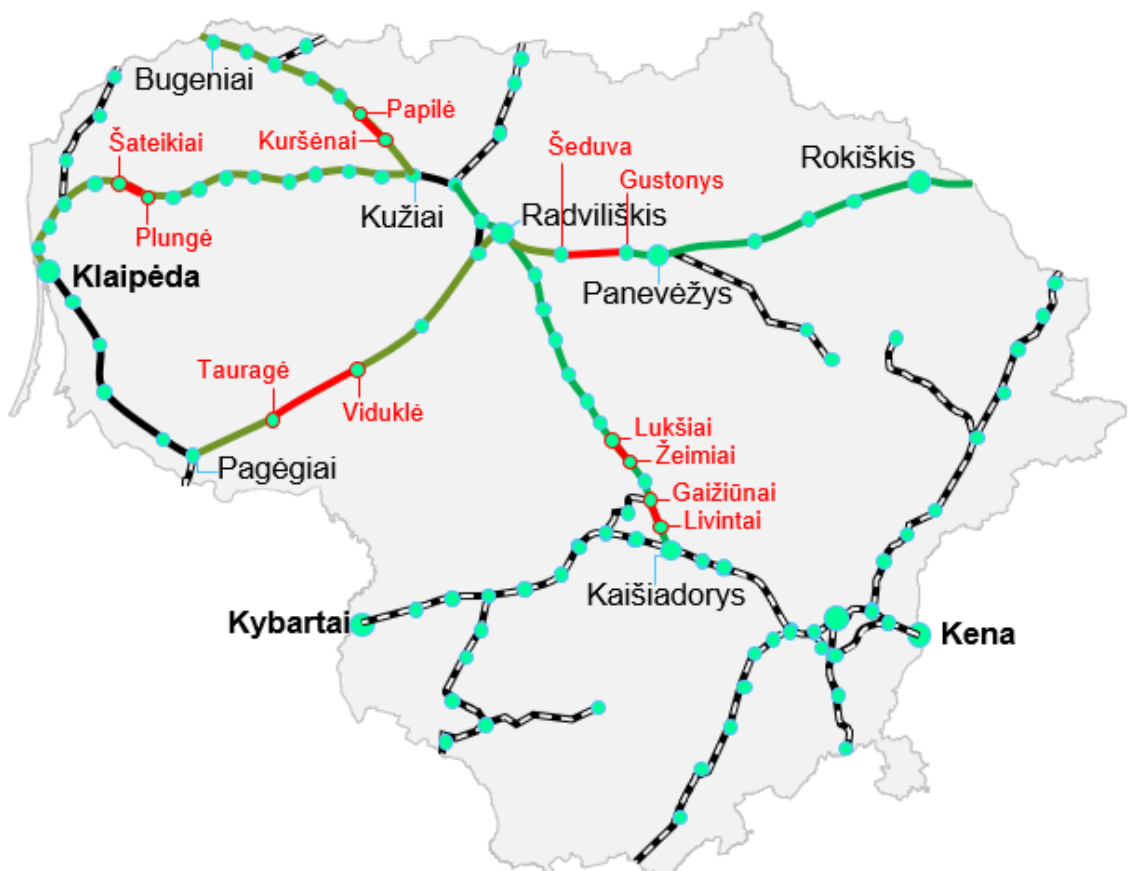
Įvadas	3
1. Ruožų Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) ir Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė) perpildymo priežastys	5
2. Numatomos vežimo geležinkelių transportu plėtros kryptys	5
3. Viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros apribojimai	7
4. Galimybės padidinti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus atitinkamoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje ir su tuo susijusios išlaidos, taip pat galimybė padidinti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydį	7
4.1. Pajėgumų didinimo priemonės	8
4.1.1. Dėl ruožo Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstočio Žeimiai–Lukšiai)	8
4.1.2. Dėl ruožo Bugeniai-Kužiai (tarpstočio Kuršėnai–Papilė)	8
4.2. Galimybė padidinti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydį	8
5. Ekonominės naudos analizė	9

Ivadas

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – **kodeksas**), 29⁴ straipsnio 1-3 dalys nustato perpildyta paskelbtos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų (toliau – **pajėgumai**) analizės atlikimo ir pajėgumų didinimo plano parengimo ir paskelbimo tvarką. Vadovaudamasis minėtomis kodekso nuostatomis, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas (toliau – **Infrastruktūros valdytojas**) atliko 2019–2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio pajėgumų analizę ir šios analizės rezultatus 2020-03-24 paskelbė savo interneto svetainėje www.lginfrastruktura.lt bei pasikonsultavęs su paskelbtos perpildyta viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies naudotojais parengė 2019–2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio pajėgumų didinimo planą (toliau – **Planas**), kuris skelbiamas Infrastruktūros valdytojo [internetu svetainės skiltyje "Kiti dokumentai"](#).

Lietuvos transporto saugos administracija savo interneto puslapyje¹ 2019-09-27 paskelbė 2019–2020 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio perpildytas viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis (toliau – **perpildytos dalys**) šiuose ruožuose:

- Kužiai–Klaipėda (tarpstotyje Plungė–Šateikiai);
- Radviliškis–Pagėgiai (tarpstotyje Viduklė–Tauragė);
- Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai);
- Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai);
- Rokiškis–Radviliškis (tarpstotyje Gustonys–Šeduva);
- Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė).



¹ <https://tsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/gelezinkeliu-transportas/perpildytos-viesosios-gelezinkeliu-infrastrukturos-dalys>

Infrastruktūros valdytojas priemonės, kurių būtina imtis siekiant padidinti pajėgumus ruože Radviliškis–Pagėgiai, ribojantis tarpstotis Viduklė–Tauragė, ir ruože Kužiai–Klaipėda, ribojantis tarpstotis Plungė–Šateikiai, parengė ir nurodė 2017–2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio plane, paskelbtame 2018-10-05 interneto svetainėje www.litrail.lt². Taip pat priemonės, kurių būtina imtis siekiant padidinti pajėgumus ruože Kaišiadorys–Radviliškis, ribojantis tarpstotis Livintai–Gaižiūnai, ir ruože Rokiškis–Radviliškis, ribojantis tarpstotis Šeduva–Gustonys, parengė ir nurodė 2018–2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio plane, paskelbtame 2019-09-25 interneto svetainėje www.lginfrastruktura.lt³. Atsižvelgus į tai, kad minėtuose planuose numatytos priemonės šiuo metu vykdomos įgyvendinant viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros projektus traukinių pralaidumui viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyse didinti, kuriuos planuojama įgyvendinti iki 2023 metų, Plane pateikiama kodekso 29⁴ straipsnio 4 dalyje nurodyta informacija apie perpildytas dalis šiuose ruožuose:

- Kaišiadorys–Radviliškis, ribojantis tarpstotis Žeimiai–Lukšiai;
- Bugeniai–Kužiai, ribojantis tarpstotis Kuršėnai–Papilė.

²http://infrastructure.litrail.lt/documents/12778/113215/PAJ%C4%96GUM%C5%B2%20DIDINIMO+PLANAS_2018.10.05_1.pdf/5d3e39cc-43fe-47e4-88ca-9d1b034f75fe

³<http://lginfrastruktura.lt/documents/12778/17719/Paj%C4%96gum%C5%B2%20didinimo+planas.pdf/f453e59e-ec5e-4117-963b-7cf027837aa9>

1. Ruožų Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) ir Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė) perpildymo priežastys

Rengiant 2019-2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio projektą pagal minėtam laikotarpiui pateiktas paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus ir jų vertinimą bei atsižvelgus į tai, kad ruožai Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) ir Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė) yra vienkeliai, pajėgumų poreikis viršijo maksimalų pralaidumą ruožuose Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) ir Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė). Lietuvos transporto saugos administracijos priėmus sprendimus dėl pajėgumų skyrimo ruožuose Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) ir Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė) arba atsisakyti juos skirti pagal 2019-2020 m. tarnybinį traukinių tvarkaraštį liko laisvų pajėgumų, kurie pagal kodekso 29² straipsnio 4 dalį buvo paskelbti laisvais⁴.

Informacija apie maksimalų pralaidumą ruožuose Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) ir Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė) ir likusius laisvus pajėgumus pateikiama 1 lentelėje.

1 Lentelė.

Eil. Nr.	Ruožas	Skyrimui suformuotas pajėgumų kiekis	Paraiškose prašoma pajėgumų kiekis	Skirta pajėgumų kiekis	Neskirta pajėgumų kiekis	Laisvų pajėgumų kiekis
1.	Kaišiadorys–Radviliškis (Žeimiai – Lukšiai)	101	151	95	56	6
2.	Bugeniai–Kužiai (Kuršėnai -Papilė)	56	65	44	21	12

2. Numatomos vežimo geležinkelių transportu plėtros kryptys

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. gruodžio 15 d. nutarimu Nr. 1443 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“ (toliau – Programa), išskiriamas pirmasis Programos 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 geležinkelių infrastruktūros plėtros kryptys bei uždaviniai: projekto „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 Programoje numatyta su tranzitu susijusių papildomų pridėtinę vertę kuriančių paslaugų patrauklumo didinimas (8.2 p.), Rytų–Vakarų koridoriaus plėtra (8.3 p.) ir viešojo transporto (įskaitant geležinkelių transportą) maršrutų suderinamumas (9.2 p.). Geležinkelių sektoriui svarbios priemonės – transporto poveikio aplinkai mažinimas (10.4, 10.5 p.) ir eismo saugos užtikrinimas (11.1 p.).

Lietuvos valstybės strateginiuose dokumentuose ypač didelis dėmesys skiriamas projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimui ir projektams, susijusiems su Rytų–Vakarų transporto koridoriais (infrastruktūros

⁴ <https://tsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/gelezinkeliu-transportas/laisvi-viesosios-gelezinkeliu-infrastrukturos-pajegumai>

plėtros projektams geležinkelio linijoje Kena–Klaipėda). Šiuos projektus Lietuvos Respublikos Seimas pripažino ypatingos valstybinės svarbos projektais⁵.

Aukščiau nurodytus valstybės strateginius tikslus atitinka ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ (toliau – LG) ilgalaikę korporatyvinę strategiją 2018-2030 m. (toliau – strategija), kurios įgyvendinimą tiek, kiek tai susiję su viešąja geležinkelių infrastruktūra, po LG veiklų atskyrimo perėmė AB „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“.

Pagal strategiją vienas pagrindinių trumpojo laikotarpio prioritetų – pagal ES gaires vykdoma pertvarka, kuria infrastruktūros valdymo veiklą siekiama atskirti nuo krovinių ir keleivių vežimo veiklų, neprarandant vertikalčiai integruotos bendrovės turimų privalumų. Siekiant užtikrinti naujos struktūros tvarumą, būtina nustatyti sąnaudoms padengti reikalingus optimalaus dydžio infrastruktūros mokesčius. Kiti trumpojo laikotarpio tikslai, susiję su infrastruktūros kokybės gerinimu ir efektyvesniu turto panaudojimu, yra:

- investuoti į pagrindinius maršrutus ir tokiu būdu didinti pajėgumus, efektyvumą ir keleivių vežimo spartą;
- mažinti veiklai ir saugumui neigiamos įtakos turinčius techninės priežiūros vėlavimus ir užtikrinti pakankamus krovinių ir keleivių vežimo pajėgumus;
- didinti efektyvumą gerinant veiklos kokybę ir pereinant prie skaitmeninio verslo modelio;
- valdyti infrastruktūrą siekiant nepagrindinio turto optimizavimo tikslų ir įgyti komercinės plėtros galimybių.

Strategijoje taip pat numatyta, kad ilgesnio laikotarpio perspektyvoje pagrindiniai infrastruktūros valdymo veiklos prioritetai liks tie patys – ir toliau didinti saugumą, efektyvumą bei pajėgumus. Tai užtikrinus bus galima pasiekti toliau nurodytų ilgalaikių tikslų:

- efektyviai valdyti techninės priežiūros darbus, siekiant užtikrinti saugą ir didinti pajėgumus;
- taikyti naujausias technologijas, siekiant didinti greitį, pajėgumus ir efektyvumą;
- užtikrinti tinkamus pajėgumus, reikalingus krovinių ir keleivių vežimo mastui didinti;
- nuolat didinti efektyvumą, užtikrinant aukštą veiklos kokybę ir taikant tinkamas technologijas;
- įgyvendinti Lietuvai priskirtą projekto „Rail Baltica“ dalį, naudojant ES paramą;
- įsisavinti komercinį geležinkelio stočių potencialą, užtikrinant papildomus pajamų srautą.

Be to, siekiant iki 2030 m. įgyvendinti trumpojo ir ilgojo laikotarpių tikslus, infrastruktūros valdymo veikla turi būti organizuojama imantis trijų pagrindinių iniciatyvų. Siekdama užtikrinti finansinį stabilumą pagal ES reikalavimus visų pirma įsipareigojama:

- galutinai įgyvendinti turto, sąnaudų ir pajamų paskirstymo tarp komercinių padalinių modelį ir įdiegti naujas ketvirtojo ES paketo nuostatas atitinkančias valdymo ir apskaitos procedūras;
- sukurti išlaidų paskirstymo modelį ir ilgalaikę infrastruktūros mokesčių nustatymo politiką, reikalingą siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojo finansinį tvarumą;
- išspręsti pagrindinius su „Rail Baltica“ susijusius klausimus, pasitelkiant atitinkamų institucijų pagalbą, toliau vykdyti projektą ir užtikrinti maksimalų jo efektyvumą;

⁵ Lietuvos Respublikos Seimo 2011 m. spalio 11 d. nutarimas Nr. XI-1612 „Dėl projekto „Rail Baltica“ pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“; Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimas Nr. XII-381 „Dėl projekto „Rail Baltica“ pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“; Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimas Nr. XII-381 „Dėl Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros komplekso) pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“.

- efektyviai bendradarbiaujant su atitinkamais akcininkais prisidėti kuriant prognozuojamą ir tvarią reguliavimo sistemą;
- apsvarstyti visas alternatyvias infrastruktūros projektų (įskaitant projektą „Rail Baltica“) ir kitos susijusios komercinės veiklos (pvz., infrastruktūros įrenginių ir su geležinkeliais susijusių paslaugų) finansavimo galimybes.

Antrasis strategijoje numatytas infrastruktūros veiklos prioritetas – efektyvus techninės priežiūros darbų valdymas, siekiant užtikrinant saugą ir reikiamą paslaugų kokybės lygį. Siekiant šio tikslo įsipareigojama:

- atlikti bėgių patikrinimus, kad būtų nustatyta jų faktinė būklė;
- atsižvelgiant į bėgių būklę, eismo intensyvumą, naujausias technologijas ir prireikus pakeitus taisykles, sudaryti kiekvienos linijos techninės priežiūros planą;
- sukurti optimalų techninės priežiūros tvarkaraštį, reikalingą planuojamiems darbams atlikti minimaliai ribojant pajėgumus.

Siekiant užtikrinti pakankamą infrastruktūros kokybę ir pajėgumus, įsipareigojama atlikti toliau nurodytus darbus:

- elektrifikuoti maršrutą Kena–Klaipėda ir taip padidinti efektyvumą, pajėgumus, labiau tausoti aplinką;
- pašalinti eismo spūstis, nutiesiant ir modernizuojant antruosius kelius;
- nustatyti optimalią prekinį ir keleivinių traukinių ir statybos darbų pusiausvyrą ir taip užtikrinti maksimalius pajėgumus;
- plėsti geležinkelių tinklą, siekiant įsisavinti srautus iš vietovių be geležinkelių prieigos.

Taip pat strategijoje numatyti trumpojo ir ilgojo laikotarpio numatytus tikslus atitinka 2020-2023 m. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo veiklos planas, kuris skelbiamas Infrastruktūros valdytojo [interneto svetainės skiltyje "Kiti dokumentai"](#).

3. Viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros apribojimai

Viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros apribojimų ruožuose Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) ir Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė) nėra nustatyta.

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

Vertinant galimybes padidinti pajėgumus ruožuose Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) ir Bugeniai–Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė) buvo įvertintos priemonės, kurių būtų galima imtis siekiant padidinti pajėgumus nurodytuose ruožuose (toliau – **pajėgumų didinimo priemonės**):

- pajėgumų didinimo priemonės, kurios būtų trumpalaikės, t. y. suteiktų greitą, nors ir trumpalaikį efektą, bet joms įgyvendinti pakaktų mažesnių investicijų;
- pajėgumų didinimo priemonės, kurios būtų ilgalaikės, tačiau jų įgyvendinimas reikalautų didesnių laiko bei finansinių išteklių.

4.1. Pajėgumų didinimo priemonės

4.1.1. Dėl ruožo Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstočio Žeimiai–Lukšiai)

Siekiant padidinti ruožo Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) pralaidumą, 2025-2030 m. preliminariai planuojama minėtame tarpstotyje nutiesti antrąjį kelią bei rekonstruoti pirmąjį kelią, reikiamose vietose išplatinti žemės sankasą, renovuoti smėlio pagalvę, kelkraščius, rekonstruoti pervažas ir paviršinių nuotekų surinkimo sistemą. Pertvarkyti esamas signalizacijos, technologinio ir garsiakalbinio ryšio, iešmų šildymo, apšvietimo, 10 kV ir 0,4 kV elektros tiekimo, eismo valdymo sistemas. Numatomos priemonės sumažinti geležinkelio daromą neigiamą poveikį artimų namų gyventojams, įrengiamos apsaugos priemonės nuo žmonių ir gyvūnų patekimo ant geležinkelio. Ši pajėgumų didinimo priemonė tarpstotyje Žeimiai-Lukšiai leistų be apribojimų prasilenkti keleiviniams ir prekiniam traukiniams, nelaukiant prasilenkimo galimybės Žeimių ar Lukšių geležinkelio stotyse. Planuojamos priemonės įgyvendinimo išlaidos siektų 33,7 mln. Eur.

Pasibaigus 2019-2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui, bus vertinamas skirtų pajėgumų faktinis panaudojimas. Atlikus vertinimą, atitinkamai bus sprendžiama ar anksčiau negu 2025-2030 m. ruože Kaišiadorys–Radviliškis (tarpstotyje Žeimiai–Lukšiai) įgyvendinti aukščiau nurodytas pajėgumų didinimo priemones ar taikyti kitas infrastruktūros modernizavimo/rekonstravimo priemones.

4.1.2. Dėl ruožo Bugeniai-Kužiai (tarpstočio Kuršėnai–Papilė)

Atlikus 2019–2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio pajėgumų analizę nustatyta, kad ruože Bugeniai-Kužiai (tarpstotyje Kuršėnai–Papilė) pajėgumų didinimo priemonių, diegti netikslinga. Pasibaigus 2019-2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui, pajėgumų didinimo priemonių įgyvendinimo poreikis ir galimybės bus vertinamos papildomai, atsižvelgiant į traukinių srautų dinamiką bei atnaujintas krovinių vežimo prognozes.

4.2. Galimybė padidinti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydį

Užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą (toliau – MPP) įmokų tarifai ir mokėtinas užmokestis už MPP, vadovaujantis kodekso 25 straipsnio 2 dalimi yra apskaičiuojamas pagal LR Vyriausybės patvirtintas Užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą apskaičiavimo ir skelbimo, konkrečios geležinkelio įmonės (vežėjo) mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydžio apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklės (toliau – Užmokesčio taisyklės)⁶, kurios Infrastruktūros valdytojai galimybės didinti užmokesčio dydį už MPP nenumato. Nepaisant to, pagal Užmokesčio taisyklės yra numatomos priemonės skatinančios efektyvesnę geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimą ir atsakingesnį pajėgumų poreikio planavimą (pradedamos taikyti nuo 2020-2021 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo):

- užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, apskaičiavimo galimybė;
- avansinis mokėjimo padidėjimas nuo 10 iki 50 procentų.

Taip pat, vadovaujantis kodekso 29⁶ straipsnio 4 dalies 5 punktu nustatyta 89 procentų ribinė norma, taikoma perpildytose viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyse 2020-2021 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui. Šios ribinės normos taikymas vertinamas kaip papildoma priemonė skatinanti efektyvesnę geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimą ir atsakingesnį pajėgumų poreikio planavimą, kadangi pagal nurodytą kodekso reglamentavimą pareiškėjui panaudojus mažiau

⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 metų gegužės 19 d. nutarimas Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą apskaičiavimo ir skelbimo, konkrečios geležinkelio įmonės (vežėjo) mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydžio apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“

pajėgumų, negu Infrastruktūros valdytojo nustatyta ribinė norma ir atlikus Viešosios geležinkelių infrastruktūros 2020-2021 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio tinklo nuostatuose nustatytą vertinimą, galės būti priimamas sprendimas panaikinti skirtus pajėgumus.

5. Ekonominės naudos analizė

Plano 4.1.1 punkte nurodytų pajėgumų didinimo priemonių ekonominės naudos analizė bei jų įgyvendinimo kalendoriniai planai bus rengiami įgyvendinant minėtas priemones.