

2018–2019 m. TARNYBINIO TRAUKINIŲ TVARKARAŠČIO GALIOJIMO LAIKOTARPIO VIEŠOSIOS GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS PAJĖGUMŲ DIDINIMO PLANAS

2019-09-25

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.....	5
4.1. Galimos pajėgumų didinimo priemonės.	5
4.1.1. Dėl ruožo Kaišiadorys–Radviliškis.....	5
4.1.2. Dėl ruožo Rokiškis–Radviliškis.	5
4.2. Galimybė didinti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydį.	6
5. Ekonominės naudos analizė.	6

Įvadas

Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklėse (toliau – **taisyklės**), patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 611 „Dėl Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių patvirtinimo“ 48–51 punktai nustato perpildyta paskelbtos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų (toliau – **pajėgumai**) analizės atlikimo ir pajėgumų didinimo plano parengimo ir paskelbimo tvarką. Vadovaudamasis šiomis taisyklėmis Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas (toliau – **Infrastruktūros valdytojas**) atliko 2018–2019 m. tarnybinio traukinių galiojimo laikotarpio pajėgumų analizę ir šios analizės rezultatus 2019-03-22 paskelbė savo interneto svetainėje www.litrail.lt, bei parengė ir skelbia 2018–2019 m. tarnybinio traukinių galiojimo laikotarpio pajėgumų didinimo planą (toliau – **Planas**).

Lietuvos transporto saugos administracija savo interneto puslapyje¹ 2018-09-25 paskelbė 2018–2019 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio perpildytas viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis (toliau – **perpildytos dalys**):

- tarpstotis Viduklė–Tauragė (Radviliškio–Pagėgių ruožas);
- tarpstotis Livintai–Gaižiūnai (Kaišiadorių–Radviliškio ruožas);
- tarpstotis Plungė–Šateikiai (Kužių–Klaipėdos ruožas);
- tarpstotis Šeduva–Gustonys (Rokiškio–Radviliškio ruožas).

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, paskelbtame 2018-10-05 interneto svetainėje www.litrail.lt², todėl Plane pateikiamas taisyklių 50 punkte nustatyta informacija šiuose ruožuose:

- Kaišiadorys–Radviliškis, ribojantis tarpstotis Livintai – Gaižiūnai;
- Rokiškis–Radviliškis, ribojantis tarpstotis Šeduva – Gustonys.

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

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

1. Atitinkamos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies perpildymo priežastys.

Perpildytų dalių perpildymo priežastis – pajėgumų 2018-2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu poreikis viršijo maksimalias galimybes (tai patvirtina 1 lentelė).

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	87	136	77	59	10
2.	Rokiškis–Radviliškis	35	61	35	26	0

Pagrindinis nurodytą priežastį lėmęs veiksnys ruože Kaišiadorys–Radviliškis ir ruože Rokiškis–Radviliškis esantys vienkeliai ruožai.

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 AB „Lietuvos geležinkeliai“ (toliau – LG) ir susijusios 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 plėtros projektams geležinkelio linijoje Kena–Klaipėda). Šiuos projektus Lietuvos Respublikos Seimas pripažino ypatingos valstybinės svarbos projektais³.

Per trumpą laikotarpį didžiausias Infrastruktūros valdytojo dėmesys bus skiriamas esamam vežimo mastui išlaikyti užtikrinant konkurencingumą. Ilgalaičiuose 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 projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimą;

³ 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“.

- technologijų taikymui, siekiant toliau didinti pervežimų efektyvumą, gerinti klientų patirtį ir tobulinti ekologinį tvarumą.

Pagrindinės trumpojo laikotarpio transporto plėtros kryptys:

- sukurti sąlygas, kad Lietuva taptų pagrindiniu transporto koridoriumi krovinių gabenimui tarp Juodosios ir Baltijos jūrų, sujungiant Šiaurės Europą su Juodosios jūros regionu – Ukraina, Turkija ir Užkaukaze;

- sukurti sąlygas aptarnauti viešojoje geležinkelių infrastruktūroje Baltarusijos, Rusijos, Kazachstano Vidurinės Azijos šalių ir Kinijos krovinių srautus;

- sukurti sąlygas plėtoti krovinių vežimo veiklą Šiaurės – Pietų kryptimi (įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, dalyvaujant kuriant VIII krovinių vežimo koridoriaus (Roterdamas – Berlynas – Varšuva – Terespolis (Kaunas), statant intermodalinį terminalą Kauno viešajame logistikos centre, bendradarbiaujant su Lenkijos geležinkelių infrastruktūros valdytoju.

3. Viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros apribojimai.

Viešosios geležinkelių infrastruktūros plėtros apribojimų nėra nustatyta.

4. Galimybės padidinti pajėgumus atitinkamoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje.

Galimybės padidinti pajėgumus ruože Kaišiadorys–Radviliškis ir ruože Rokiškis– Radviliškis buvo įvertintos, ar priemonės, kurių būtina imtis siekiant padidinti pajėgumus nurodytuose ruožuose (toliau – pajėgumų didinimo priemonės), suteiktų greitą, nors ir trumpalaikį efektą, tačiau ir reikalautų mažesnių investicijų, kitos – suteiktų ilgalaikį efektą, tačiau jų įgyvendinimas reikalautų didesnių laiko bei finansinių kaštų.

4.1. Galimos pajėgumų didinimo priemonės.

4.1.1. Dėl ruožo Kaišiadorys–Radviliškis.

Siekiant padidinti ruožo Kaišiadorys–Radviliškis pralaidumą, planuojama tarpstotyje Livintai – Gaižiūnai nutiesti antrąjį kelią (10,8 km) bei rekonstruoti pirmąjį kelią (10,7 km) ir sutvarkyti viešosios geležinkelių infrastruktūrą bei inžinierinius tinklus. Ši priemonė tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai leistų be apribojimų prasilenkti keleiviniams ir prekiniais traukiniais, nelaukiant prasilenkimo galimybės geležinkelio stotyje.

Nurodyta pajėgumų didinimo priemonė užtikrins pakankamą pralaidumą tarpstotyje Livintai – Gaižiūnai iki 2030 m. Nutiesus antrąjį kelią, tarpstočiu Livintai – Gaižiūnai papildomai galės pravažiuoti 10 porų traukinių per parą (pralaidumas šiame tarpstotyje padidės nuo 32 iki 42 traukinių porų per parą). Preliminari priemonės vertė: 75 mln. Eur.

4.1.2. Dėl ruožo Rokiškis–Radviliškis.

Analizė parodė, kad ruože Rokiškis–Radviliškis, ribojančiame tarpstotyje Šeduva – Gustonys pajėgumų didinimo priemonių, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros priemonių, diegti yra netikslinga, tačiau Infrastruktūros valdytojas planuoja, kad šio ruožo perpildymo priežastį įtakos Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 25² užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus, pajėgumus nustatymas (siekiant nustatyti šio užmokesčio apskaičiavimo galimybę Lietuvos Respublikos susisiekimo

ministerija parengė Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projektą⁴ Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo 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“ pakeitimo), t. y., šio užmokesčio nustatymas skatins pareiškėjus papildomai įsivertinti prašomų pajėgumų poreikį, atitinkamai jį planuoti.

4.2. Galimybė didinti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydį.

Galimybė nustatyti didesnį užmokestį už minimalųjį prieigos paketą viešosios geležinkelių infrastruktūros dalį paskelbus perpildyta numatyta Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 25 straipsnio 4 dalies 4 punkte. Kadangi pagal nurodyto straipsnio 2 dalį užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydžio apskaičiavimo ir skelbimo, konkrečios geležinkelio įmonės (vežėjo) mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydžio apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nustato Vyriausybė, galimybė imti didesnį užmokestį už minimalųjį prieigos paketą viešosios geležinkelių infrastruktūros dalį paskelbus perpildyta galėtų būti realizuota tik tuo atveju, jeigu tai numatytų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. 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“. Įvertinus tai, kad nurodytame nutarime ir plano 4.1.2 punkte nurodytame Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime aptariama galimybė nėra numatyta, Valdytojas konstatuoja, kad galimybės nustatyti didesnį užmokestį už minimalųjį prieigos paketą viešosios geležinkelių infrastruktūros dalį paskelbus perpildyta numatyta nėra ir artimiausiu metu nebus.

5. Ekonominės naudos analizė.

Priemonė „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“.

Atliekant ekonominę naudos analizę:

- analizuotas tik dėl priemonės įgyvendinimo atsirandantis Infrastruktūros valdytojo pajamų ir išlaidų pokytis. Nagrinėjant priemonę atsižvelgta į visas investicijas, finansines ir ekonomines sąnaudas bei naudą;
- finansinė analizė atlikta įvertinus tik Infrastruktūros valdytojo planuojamas sąnaudas bei pajamas;
- visos kitos naudos, susijusios su krovinių ir keleivių pervežimu, įvertintos Infrastruktūros valdytojui atlikus socialinę ekonominę analizę.

Priemonės įgyvendinimo sąnaudų analizės vertinimo komponentai:

- traukinių važavimo laiko sutaupymai;
- oro taršos sumažėjimas ir anglies dioksido (kaip šiltnamio efektą sukeliančių dujų) emisijos sumažėjimas;

Ekonominė analizė parodo, kad priemonė sukuria pridėtinę vertę visuomenei, nes ekonominė grynoji dabartinė vertė – teigiama, ekonominė vidinė grąžos norma viršija socialinę diskonto normą, o ekonominės naudos ir išlaidų santykis, atskleidžiantis, kiek kartų priemonės nauda viršija jai įgyvendinti reikalingas išlaidas, daugiau už vienetą. Apskaičiuoti ekonominiai rodikliai pagrindžia, kad padidinus pajėgumus atitinkamoje geležinkelių infrastruktūroje (Livintai–Gaižiūnai ruože), priemonės poreikį, nes tik įgyvendinus priemonę bus generuojami laiko sutaupymai gabenant krovinius ir keleivius, mažinama oro tarša ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisija.

⁴ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/10ed6470d91311e9a85be81119c7a8fa>

Todėl suplanuotos/pasirinktos pajėgumų didinimo priemonė „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“ yra naudinga ne tik geležinkeliu besinaudojantiems vežėjams, keleiviams, bet ir aplinkai.

Priemonės „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“ įgyvendinimo planas:

Ranga	Darbų programos ir darbo projekto parengimas, statybos darbai	2019 m. IV ketv. – 2022 m. IV ketv.
Techninė priežiūra	Statybos darbų techninė priežiūra	2019 m. IV ketv. – 2023 m. IV ketv.