



LTG

INFRA

Ateities geležinkelių tinklo vizija

Lietuvos geležinkelių tinklo architektūros studija

2026-06-16

Geležinkelių tinklo architektūros studija

Tikslai:

- Optimalaus Lietuvos geležinkelių tinklo vystymo strategija, užtikrinant būtinuosius poreikius, EK reglamentavimą ir galimą augimą
- Identifikuotas optimalus Lietuvos geležinkelio tinklo vystymo scenarijus
- Identifikuotas 1435 mm vėžės poreikis tinklui
- Vystymo ir migracijos techniniai sprendiniai, adaptuoti 1520 mm ir 1435 mm vėžėms
- Paruoštas tinklo migracijos planas į standartinę vėžę, atsižvelgiant į kaštų naudos analizę (EU reglamentas 2024/1679)

Sprendimai bus svarbūs:



LR Susisiekimo strategijos tikslams



Keleivių ir krovinių srautams



AB LTG Infra klientams



Vežėjams ir verslo subjektams



Apimtis:

- Nustatyti geležinkelio tinklo vystymosi scenarijai
- vidutinio (iki 2050) ir ilgojo (po 2050) laikotarpio infrastruktūros plėtros ir racionalizavimo proejktų poreikis
- Esamų 1520 linijų optimizavimas ir naujų 1435 linijų statyba
- Kroviniams ir keleiviams vežti patrauklumo didinimas, eismo valdymo sistemų diegimas, aplinkosaugos, karinio mobilumo, atsinaujinančių energijos šaltinių, saugumo, CO2 kiekio mažinimo tikslų įgyvendinimas ir traukinių greičio didinimas geležinkelio tinkle
- Technologinių sprendinių 1520/1435 mm geležinkelio infrastruktūroje įgyvendinimo planai
- Multikriterinė analizė ir kaštų naudos analizė tinklo plėtrai
- Sprendimų įgyvendinimui reikalingų investicijų nustatymas
- Tinklo migracijos planas



Rezultatas:

- Identifikuoti - optimalaus ir efektyvaus Lietuvos geležinkelių tinklo vystymo apimtys, etapai, terminai
- Įgyvendinti – ES reglamento Nr. 2024/1679 Dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių reikalavimai



Geležinkelių tinklo vizijos planavimo dalyviai



Laisvosios Ekonominės Zonos

Asociacijos / Konfederacijos

Logistikos operatoriai

Uostas

Verslo sektorius

Vežėjai

Savivaldybės

Geležinkelių tinklo vizijos įgyvendinimo prioritetai

Europos transporto politika nuosekliai stiprina geležinkelių, kaip tvaresnės ir konkurencingesnės judumo sistemos stuburo, vaidmenį.

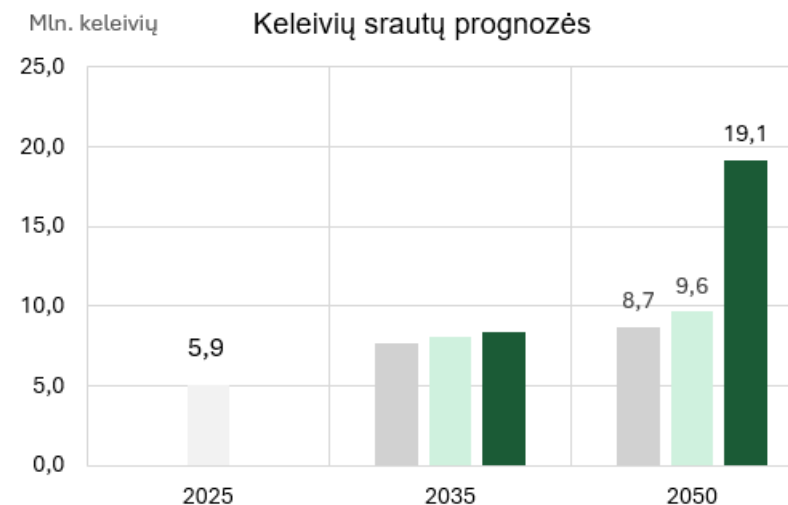
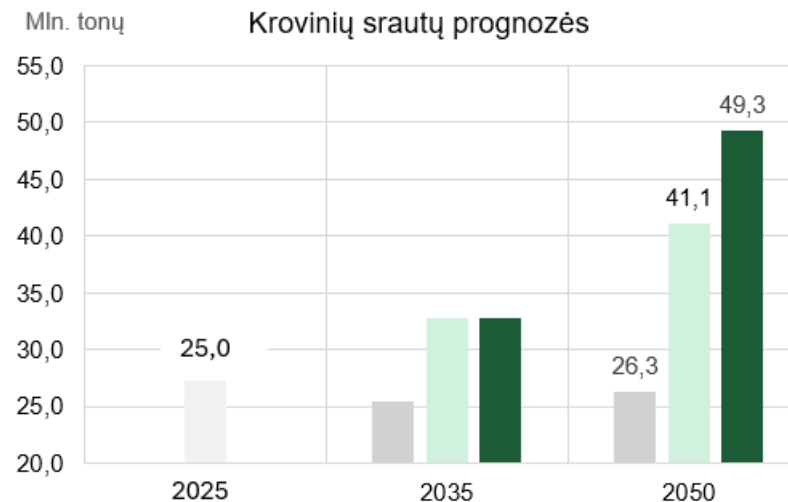
Esminiai prioritetai transporto srityje:

- Mažinti transporto emisijas ir skatinti perėjimą prie mažiau taršių transporto rūšių;
- Integruojant vežimus geležinkeliu ilgais, o keliais – trumpais atstumais;
- Didinti tarptautinį junglumą ir sąveikumą.

Lietuvos transporto politikos kryptis yra sąlygojama šių Europos prioritetų.

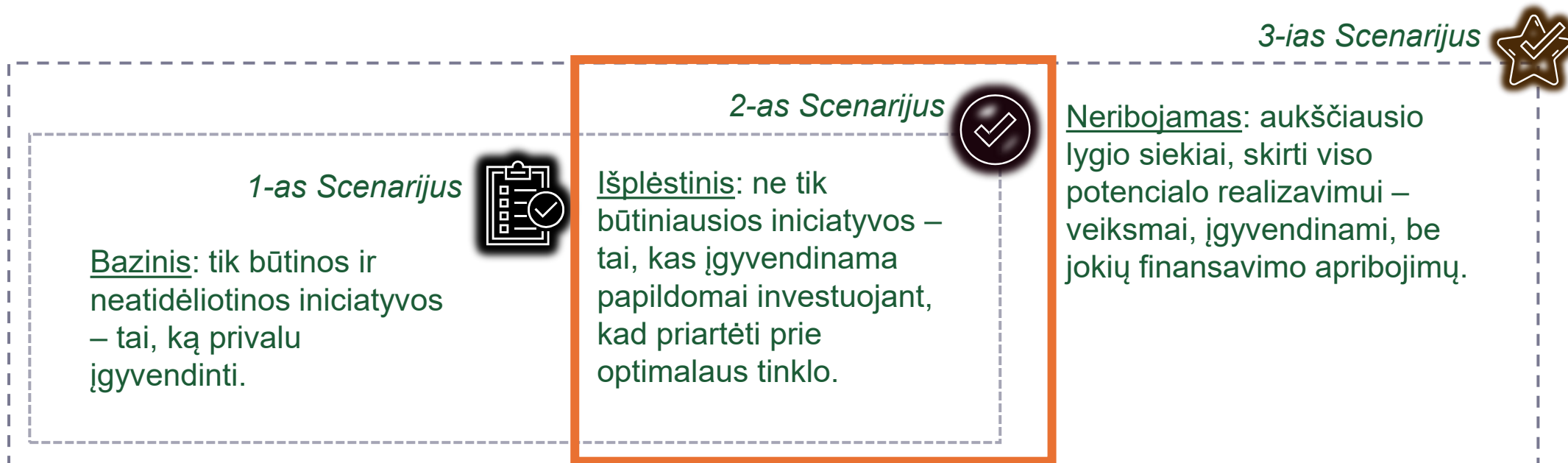
Socio-ekonominių naudų vertė per metus (2050 m.)

Keleivių laiko sutaupymai	Krovinių vežimo laiko sutaupymai	CO ₂ emisijų sutaupymai
9,7 M h	5,7 M h	279 K tn

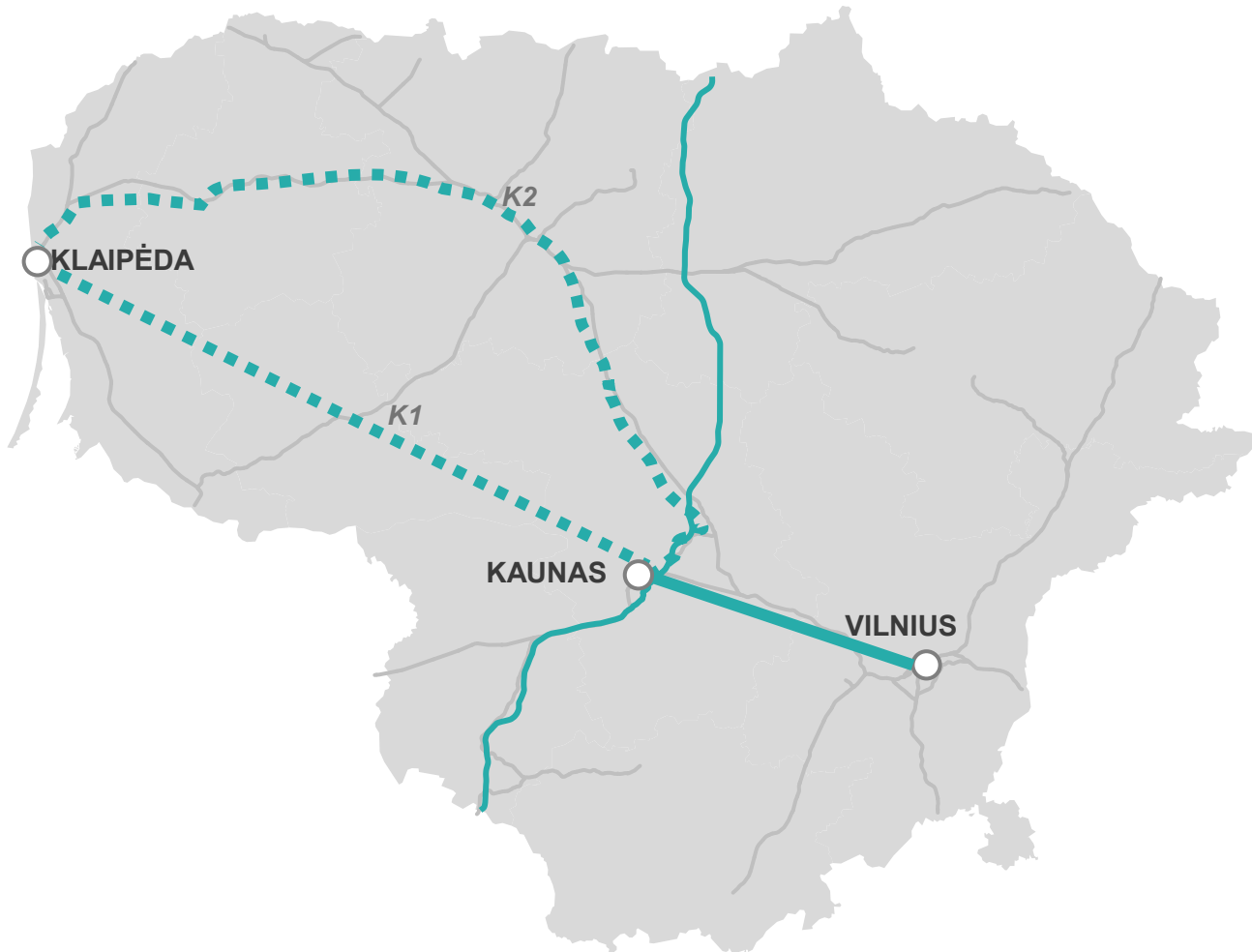


Tinklo plėtros scenarijai

Tinklo plėtros scenarijaus alternatyvos didėja atsižvelgiant į infrastruktūros valdytojo, reguliacinės aplinkos formuotojų ambicijas ir platesnę strateginę aplinką – nuo svarbiausių iniciatyvų įgyvendinimo iki ambicingiausių tikslų, kurie prisidės prie optimalios tinklo būklės įgyvendinimo ilgalaikėje perspektyvoje.



Vizijos įgyvendinimo 1-asis etapas: 1435 mm vėžės plėtra

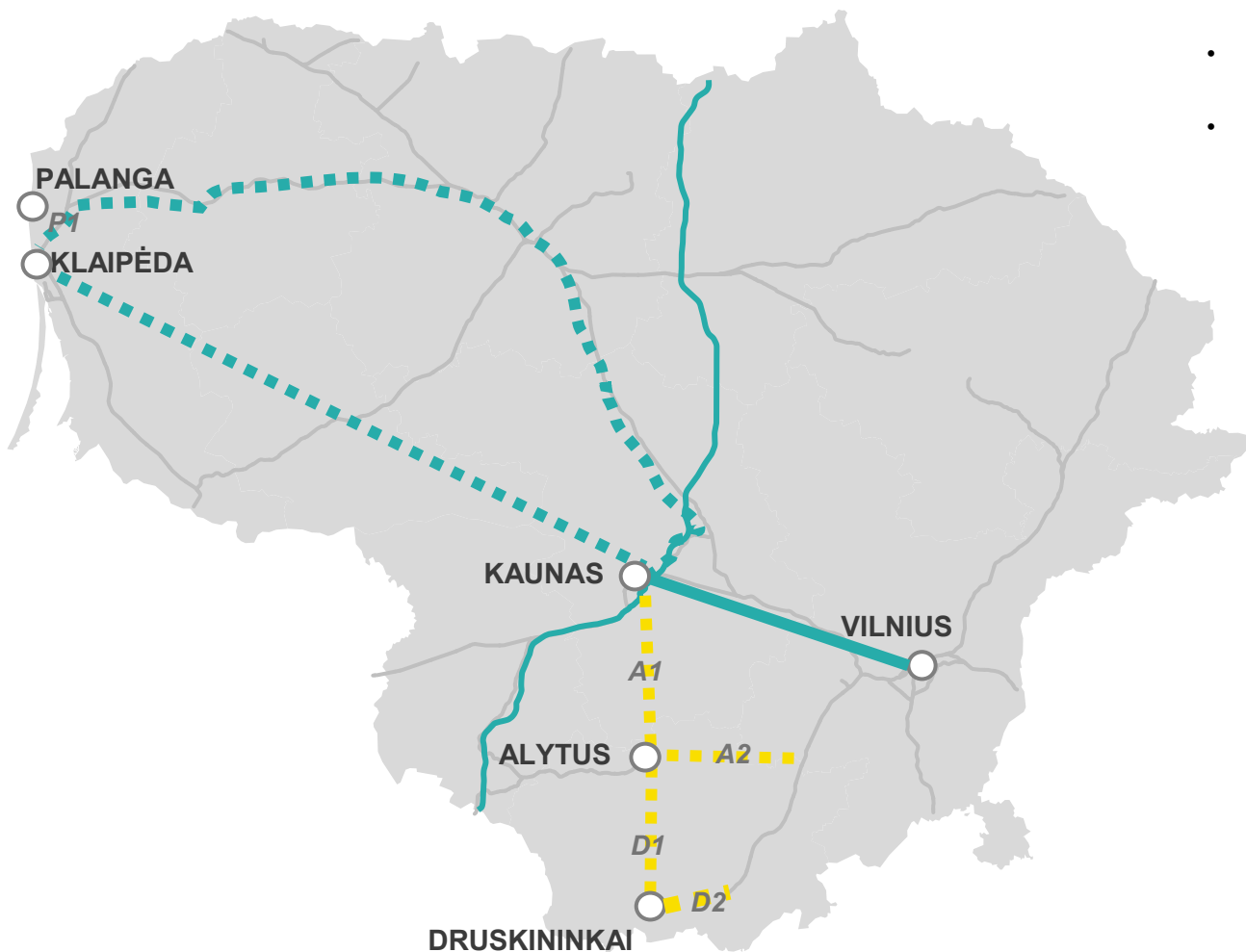


Esminiai poreikiai europinio 1435 mm tinklo plėtrai – tarpvalstybinės jungtys ir didžiųjų veiklos centrų jungtys, kurių tiesimo prioritetas sudarytų:

- ❑ Varšuva – Kaunas – Ryga – Talinas
- ❑ Kaunas – Vilnius
- ❑ Jungtis su Klaipėda (Kaunas – Klaipėda):

- Rail Baltica 1-ajam etapui: vėžės keitimo mechanizmai keleiviniams traukiniams, ryšių ir signalizacijos sistemų modifikacijos;
- Rail Baltica 2-as etapas (nauja Vilnius-Kaunas 1435 mm jungtis);
- Klaipėda – Kaunas (nauja 1435 mm vėžės jungtis su Klaipėda):
 - K1: tiesioginė 1,435 mm jungtis palei A1 magistralę; arba
 - K2: nauja 1,435 mm linija šalia egzistuojančios linijos.

Vizijos įgyvendinimo 2-asis etapas: prie geležinkelių tinklo neprijungtų miestų integravimas



- **Vertinant optimalaus 1435 mm tinklo poreikį**, analizuojamos papildomos geležinkelio jungtys su Lietuvos miestais, kuriuose šiuo metu nėra susiekimo geležinkeliu – **Alytumi, Druskininkais ir Palanga**.
- Susisiekimas geležinkeliu prisidėtų prie šių miestų ekonomikos stiprinimo ir regionų įtraukties.
- **Naujų maršrutų pasirinkimas**. Atsižvelgiant į numatomus kaštus, jungties teikiama naudą visuomenei ir geležinkelių paslaugų gavėjams, suderinamumą su nacionaliniais strateginiais ir krašto apsaugos prioritetais.

Alytus

A1	Alytus – Kaunas (per Kalinavą)	1435 mm vėžė	Keleiviniai ir kroviniai traukiniai
A2	Alytus – Vilnius (per Naujuosius Valkininkus)	1520 mm vėžė*	Keleiviniai ir kroviniai traukiniai

Druskininkai

D1	Druskininkai – Alytus	1435 mm vėžė	Keleiviniai ir kroviniai traukiniai
D2	Druskininkai – Marcinkonys (į Vilnių)	1520 mm vėžė*	Keleiviniai ir kroviniai traukiniai

Palanga

P1	Palanga – Kretinga	1520 mm vėžė*	Tik keleiviniai traukiniai
-----------	--------------------	---------------	----------------------------

* Infrastruktūrą tikslinga įrengti taip, kad būtų sudarytos sąlygos sparčiai konvertuoti į 1435 mm vėžę, tačiau tai vertinama kaip rizika dėl naujos infrastruktūros 1520 mm finansavimo ribotumo

Papildomai numatomi infrastruktūros sprendimai

- Taip pat numatomos ir esamo tinklo modernizavimo iniciatyvos, užtikrinsiančios didesnius pajėgumus (pralaidumą), tvarumą, saugą ir integraciją su karine infrastruktūra.

Karinio mobilumo projektai

Intermodalinių terminalų plėtra
Susisiekimo su karine infrastruktūros plėtra

Pralaidumo didinimo sprendimai

Antrųjų ir prasilenkimo kelių tiesimas linijose, kuriose prognozuojami pralaidumo apribojimai.

Elektrifikavimas ir BEMU traukinių įkrovimo infrastruktūra

- 25kv linijų elektrifikavimo projektai
- BEMU įkrovimo infrastruktūros projektai

Signalizavimo sistemos

- Migravimas iš GSM-R (2G) į FRMCS (5G)
- Vieningos eismo valdymo sistemos diegimas ERTMS
- Geležinkelio pervažų modernizavimo projektai

Infrastruktūros pritaikymas asmenims su negalia ir riboto judumo keleiviams

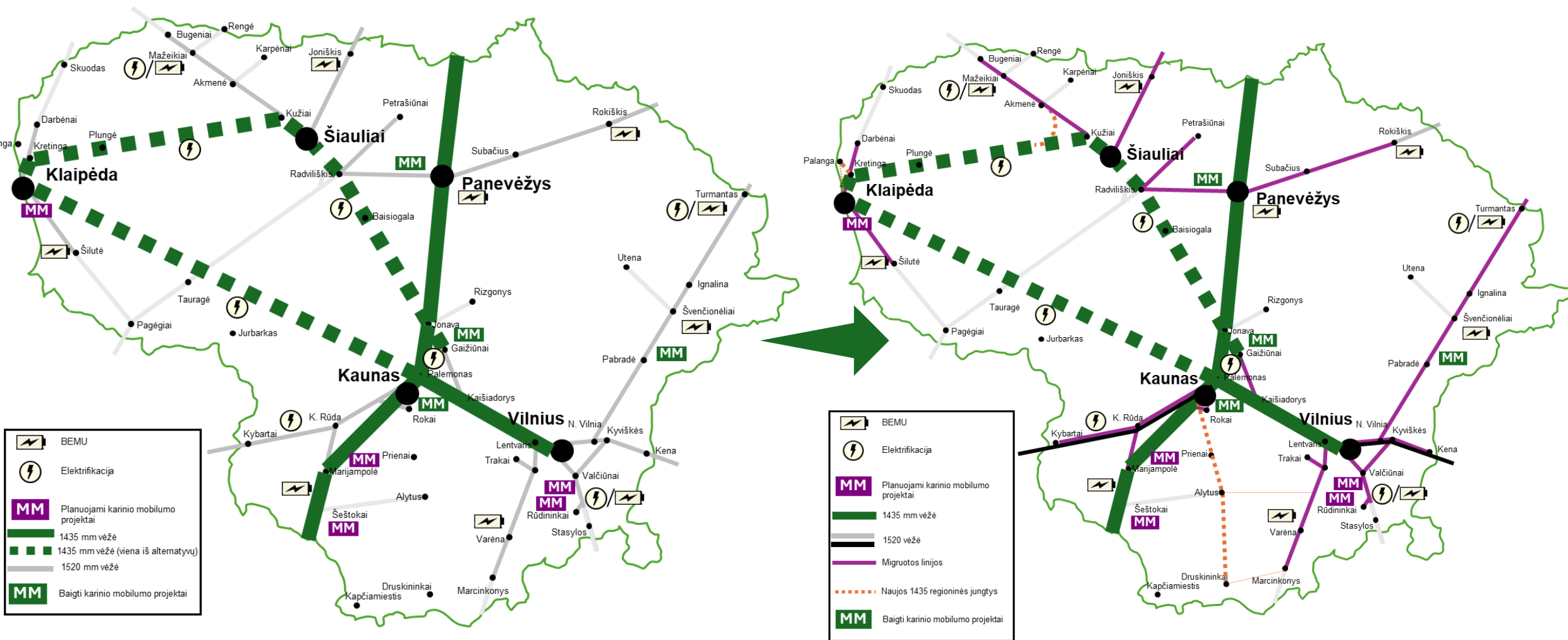
Tinklo pajėgumų racionalizavimas vizijos įgalinimui

- Lietuvos geležinkelio tinklo plėtra turi būti grindžiama racionalizuota esamo tinklo versija. Dalis esamo tinklo linijų ir keleivinių stočių naudojamos neintensyviai, tačiau jų priežiūra reikalauja išteklių.
- Tinklo racionalizavimo sprendimai užtikrintų kryptingesnį išteklių panaudojimą paklausesnei ir didesnę pridėtinę vertę šaliai kuriančiai infrastruktūrai.
- Racionalizavimo sprendimai taip pat prisidėtų prie efektyvesnio likusio tinklo eksploatavimo, taip sutrumpinant kelionių trukmę ir keleiviams ir kroviniams.

LR Geležinkelio tinklo vystymo scenarijus

Tinklas iki 2050

Tinklas po 2050*



* - 1520 mm tinklo po 2050 metų migravimo perspektyvos bus vertinamos individualiai atskiromis linijomis pagal pasiektus pajėgumus įgyvendintus projektus iki 2050 m bei užtikrinančius 1520 mm vėžės tranzitinių traukinių technologinius sprendinius