Spausdinti

Projekto vykdytojas: **AB „Lietuvos geležinkeliai"**

Projekto numeris: **2003/LT/16/P/PA/005**

Projekto pavadinimas: **Techninė pagalba geležinkelio sektoriaus projektų ruošimui**

Projekto aprašymas

Situacija prieš projekto įgyvendinimą

Prieš Lietuvos integraciją į Europos Sąjungą Lietuvos geležinkelių techninė būklė buvo prasta, technologijos pasenusios ir neatitiko ES reikalavimų. Siekiant užtikrinti nepertraukiamą Lietuvos geležinkelių infrastruktūros modernizavimo proceso vientisumą, stengtis diegti kuo pažangesnes technologijas bei pagerinti techninę infrastruktūros būklę, buvo nuspręsta pasitelkti Pasirengimo narystei struktūrinės politikos instrumento (ISPA) pagalbą šalims kandidatėms. Buvo planuojama parengti labai svarbų Geležinkelių transporto nacionalinio strateginio plėtros planą bei atlikti keletą strategiškai būtinų galimybių studijų. Iki tol Lietuvos geležinkeliai nebuvo atlikę jokių galimybių studijų.

Projekto tikslai

Bendras šios techninės paramos priemonės tikslas buvo įvertinti Lietuvos geležinkelių sektoriaus poreikius, nustatyti prioritetus ir techninius sprendimus, atitinkančius ES reikalavimus. Projekto įgyvendinimo metu atliktomis galimybių studijomis numatoma pasinaudoti rengiant aukštos kokybės geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektus. Rengiant galimybių studijas, kiekvienam projektui buvo keliami tokie bendri tikslai ir uždaviniai:

- išnagrinėti esamą situaciją, identifikuoti modernizavimo ar plėtros poreikius, pasiūlyti tris variantus bei kiekvienam iš jų atlikti kaštų/naudos analizę.
- parengti priimtiniausio varianto būsimų rangos darbų pirkimo dokumentų bei paraiškų ES fondų paramai gauti projektus.

Kiekvienam projektui tai pat buvo keliami ir tokie uždaviniai, kaip:

- visapusiškai įvertinti viso Lietuvos geležinkelių tinklo ir IX koridoriaus B ir D atšakų, įskaitant jungiamąją liniją Gaižiūnai – Palemonas (Kaunas) bei I koridoriaus linijos Šiauliai – Joniškis elektrifikacijos (Naujoji Vilnia - Vilnius – Kaunas linijoje – modernizacijos) galimybes bei tikslingumą;
- įvertinti Lietuvos geležinkelių telekomunikacijų (įskaitant GSM-R įdiegimą), signalizacijos ir elektros tiekimo sistemų modernizacijos (ypač IX ir I koridoriuose) galimybes;
- išnagrinėti vieningos, Europos Sąjungos reikalavimus atitinkančios, GSM-R standarto traukinių radijo ryšio sistemos, kuria būtų galima pakeisti visas šiuo metu naudojamas radijo ryšio sistemas, įdiegimo galimybes;
- išnagrinėti naujos sistemos atitikimo techninės sąveikos reikalavimams galimybes;
- išnagrinėti Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtros poreikius ir galimybes;
- išanalizuoti galimybes įdiegiant vieningą Europos Sąjungos reikalavimus atitinkančią geležinkelio infrastruktūros objektų diagnostikos sistemą ir pateikti sprendimus jos įdiegimui;
- įvertinti Lietuvos geležinkelių eismo valdymo centro (susijusių telekomunikacijų, signalizacijos ir elektros tiekimo sistemų) modernizacijos galimybes;
- išnagrinėti Radviliškio geležinkelio mazgo pajėgumo, geležinkelio linijų pralaidumo ir infrastruktūros techninio lygio atitikimą planuojamam traukinių srautui iki 2020 m.

Projektui skirta parama

Bendra Projekto vertė 18.299.840,00 Lt. 2003 m. gruodžio 10 d. Europos Komisijos sprendimu Nr.DL/2003/3392 dėl ES paramos skyrimo Techninei pagalbai geležinkelio sektoriaus projektų ruošimui skirta parama sudarė 13.724.880,00 Lt (75% projekto vertės) ES Sanglaudos fondo lėšų (anksčiau – Pasirengimo narystei struktūrinės politikos instrumentas ISPA). Likusi suma, t.y. 4.574.960,00 Lt (25% projekto vertės) finansuota AB „Lietuvos geležinkeliai" lėšomis.

Projekto pradžia 2004 m. gegužės 21 d., pabaiga – 2009 m. lapkričio 2 d., lėšų tinkamumo laikotarpis – nuo 2003 m. gruodžio 10 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d.

Projekto įgyvendinimas

1. Geležinkelių transporto nacionalinio Strateginio plėtros plano apibrėžimas.

Siekiant užtikrinti nuoseklų geležinkelių sistemos vystymąsi, Geležinkelių transporto nacionaliniame Strateginiame plėtros plane reikėjo nustatyti Lietuvos geležinkelių sistemos plėtros tendencijas, numatyti aiškias kryptis, keleivių ir krovinių vežimo prognozes, atlikti SSGG analizę. Vykdytojas – Belgijos konsultacinė kompanija COWI (Danija). 2005 m. balandžio 20 d. Lietuvos geležinkelių plėtros strateginio plano parengimo priežiūros komitetas patvirtino Galutinę ataskaitą, t.y. Geležinkelių transporto strateginio nacionalinio plėtros plano apibrėžimo studiją.

2. I koridoriaus ir IX koridoriaus elektrifikavimas.

Pagal Geležinkelių transporto nacionalinį Strateginį plėtros planą vienas iš būdų padidinti geležinkelio transporto infrastruktūros prieinamumą ir pagerinti paslaugų kokybę, o taip pat ir sumažinti aplinkos taršą - elektrifikuoti tam tikras geležinkelio linijas pagal ES standartus ir, įvertinus poreikį, rekonstruoti esamas sistemas.

Studija rėmėsi sistemos perspektyva nacionaliniame lygmenyje, o ne atskiro ruožo ar vieno koridoriaus atžvilgiu. Į ją įėjo alternatyvinių techninių sprendimų bei naudos/sąnaudų analizės įvertinimas, bendro įgyvendinimo plano pasiūlymas (pvz. nustatant ruožus, kurie pirmiausiai turėtų būti elektrifikuoti) ir išankstinės projektavimo studijos, reikalingos parengti bendrą konkurso dokumentaciją, kuri galėtų pasitarnauti kaip šablonas skelbiant atskirų ruožų elektrifikavimo konkursus, parengimas. Šiame kontekste ypatingas dėmesys ir prioritetas buvo skirti konkrečių reikalavimų atkarpoms, kuriose vykdomi modernizavimo darbai, analizei. Vykdytojas - SYSTRA S.A (Prancūzija). 2005 m. gruodžio 13 d. AB „Lietuvos geležinkeliai" ES fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimo ir koordinavimo priežiūros komitetas patvirtino galutinę I koridoriaus ir IX koridoriaus elektrifikavimo studijos ataskaitą.

3. I koridoriaus ir IX koridoriaus telekomunikacijų, signalizacijos ir RAKP sistemų modernizacija.

Lietuvos geležinkelių sistemų būklė netenkino saugumo, patikimumo ir sąveikos reikalavimų, nurodytų ES Sąveikos direktyvoje (96/48/EB). Esamos telekomunikacijų, signalizacijos ir elektros tiekimo sistemos nebeatitiko šiuolaikinio poreikio kokybiškai ir saugiai aptarnauti keleivius ir krovinius.

Norint sukurti modernią, Europos Sąjungos reikalavimus atitinkančią Lietuvos geležinkelio transporto sistemą, reikėjo atlikti telekomunikacijų, signalizacijos ir elektros tiekimo modernizacijos galimybių studiją. Vykdytojas - Ardanuy Ingeneria S.A. (Ispanija). 2006 m. vasario 13 d. AB „Lietuvos geležinkeliai" ES fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimo ir koordinavimo priežiūros komiteto posėdyje Telekomunikacijų, signalizacijos ir elektros tiekimo modernizavimo galimybių studija buvo patvirtinta.

4. IX koridoriaus B atšakos (Kena-Vilnius-Kaišiadorys) ir IX koridoriaus D atšakos (Kaišiadorys-Kaunas-Kybartai) modernizacija.

Šioje studijoje nagrinėti tokie klausimai: kelio modernizavimas greičiui iki 160 km/h; statinių ir pervažų rekonstrukcija; telekomunikacijų, signalizacijos ir RAKP sistemų modernizavimas. Vykdytojas - De-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH (Vokietija). 2007 m. liepos 27 d. AB „Lietuvos geležinkeliai" ES fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimo ir koordinavimo priežiūros komiteto posėdyje IX koridoriaus B atšakos (Kenos – Vilniaus – Kaišiadorių ruožas) ir D atšakos (Kaišiadorių – Kauno – Kybartų ruožas) modernizavimo galimybių studija buvo patvirtinta.

5. I koridoriaus (Kaišiadorys-Radviliškis-Šiauliai-Joniškis) ir IX koridoriaus B atšakos (išskyrus atkarpą Kena-Vilnius-Kaišiadorys) modernizacija.

Šioje studijoje nagrinėti tokie klausimai:

-geležinkelių infrastruktūros modernizavimas greičiui iki 160 km/h geležinkelių linijose, stočių keliuose, antžeminiuose statiniuose ir pervažose;

-telekomunikacijų, signalizavimo, energijos tiekimo ir RAKP modernizavimas greičiui iki 160km/h.

Vykdytojas - De-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH (Vokietija). 2007 m. gegužės 16 d. AB „Lietuvos geležinkeliai" ES fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimo ir koordinavimo priežiūros komiteto posėdyje I koridoriaus (Kaišiadorys – Radviliškis – Šiauliai – Joniškis) ir IX koridoriaus B atšakos (išskyrus atkarpą Kena – Vilnius – Kaišiadorys) modernizavimo galimybių studija buvo patvirtinta.

6. Lietuvos geležinkelių radijo ryšio sistemos modernizavimas, įdiegiant GSM-R.
Naudoti traukinių radijo ryšio įrenginiai buvo seni ir visiškai susidėvėję, dažnai gedo, dauguma jų buvo nebegaminami. Tai sudarė sunkumų palaikant jų techninę būklę bei kėlė grėsmę eismo saugumui. Šiuo metu traukinių radijo ryšio sistemai (pvz. duomenų perdavimo, sujungimo ir eismo valdymo sistemoms) keliami didesni reikalavimai. Be to, Lietuvos Respublikai įstojus į Europos Sąjungą, Lietuvos geležinkeliuose turi būti naudojami tik Europos darnųjį standartą atitinkantys radijo ryšio įrengimai. Todėl galimybių studijoje buvo atlikta techninės dokumentacijos bei esamos infrastruktūros būklės analizė, įvertinti darbai, kuriuos reikėtų atlikti modernizavimo metu. Vadovaujantis techniniais nuostatais bei normomis išanalizuotos pagrindinių techninių sprendimų alternatyvos, įvertintas jų įgyvendinimo tikslingumas, realumas bei vertė. Ekonominio naudingumo atžvilgiu nustatytas optimalus techninio įgyvendinimo variantas. Taip pat pagrįstas projekto įgyvendinimo atitikimas Lietuvos Respublikos transporto vystymo prioritetams bei Europos Sąjungos direktyvų reikalavimams. Vykdytojas - Quattron Management Consulting GmbH (Vokietija). 2005 m. gruodžio 22 d. ES fondų lėšomis finansuojamų projektų įgyvendinimo ir koordinavo priežiūros komiteto posėdyje buvo patvirtinta studijos galutinė ataskaita.

7. Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra.
Klaipėda - miestas su multimodaliniu uostu, kurio teikiamų paslaugų kokybė jau dabar atitinka visus Europos Sąjungos reikalavimus. Uoste dirba daugybė stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių gabenimu susijusios paslaugos. Iš čia trumpiausi atstumai iki svarbiausių Rytų šalių regionų (Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir kt.). Per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad Klaipėdos jūrų uostas didins pajėgumus, reikėjo išnagrinėti Klaipėdos geležinkelio mazgo, ypač Rimkų, Draugystės stočių kelynų ir Klaipėdos stoties pagrindinio bei Pauosčio kelynų reikalingų kelių pailginimą iki 1050 m., antrųjų kelių reikalingumą, tiesioginį išvažiavimą iš „Draugystės" stoties Pagėgių kryptimi, signalizacijos, telekomunikacijų, elektrifikacijos bei elektros tiekimo įrengimų modernizacijos klausimus. Vykdytojas - EPG Eisenbahn und Bauplanungsgeselschaft mbH Erfurt (Vokietija). 2007 m. gruodžio 20 d. buvo patvirtinta studijos galutinė ataskaita.

8. IA koridoriaus ruožo Radviliškis-Pagėgiai-valstybės siena ir ruožo Radviliškis-Obeliai-valstybės siena atstatymui ir modernizacija.
Geležinkelių linijų IA Kretos transporto koridoriaus ruožo Radviliškis-Pagėgiai-valstybės siena bei ruožo Radviliškis-Obeliai-valstybės siena būklė buvo kritinė. Dėl šios priežasties traukinių greičiai buvo apriboti iki pusės arba kiek daugiau nei pusės projektinio greičio. Integruojantis į Europos geležinkelių tinklą buvo būtina atlikti ruožo Radviliškis-Pagėgiai-valstybės siena bei ruožo Radviliškis-Panevėžys-Obeliai-valstybės siena infrastruktūros modernizaciją. Šiems IA koridoriaus ir jungiamosios linijos ruožams buvo reikalingas kelių, žemės sankasos ir kelio statinių kapitalinis remontas. Todėl galimybių studijoje buvo atlikta techninės dokumentacijos bei buvusios infrastruktūros būklės analizė, įvertinti darbai, kuriuos reikėtų atlikti linijų modernizavimo metu. Vadovaujantis techniniais nuostatais bei normomis išanalizuotos pagrindinių techninių sprendimų alternatyvos, įvertintas jų įgyvendinimo tikslingumas, realumas bei vertė. Ekonominio naudingumo atžvilgiu nustatytas optimalus techninio įgyvendinimo variantas. Taip pat pagrįstas projekto įgyvendinimo atitikimas Lietuvos Respublikos transporto vystymo prioritetams bei Europos Sąjungos direktyvų reikalavimams. Vykdytojas - UAB „Ikoda". IA koridoriaus ruožo Radviliškis – Pagėgiai – valstybės siena ir ruožo Radviliškis – Obeliai – valstybės siena infrastruktūros atstatymo ir modernizacijos galutinė ataskaita buvo patvirtinta 2007 m. balandžio 20 d.

9. Infrastruktūros diagnostikos sistemų įrengimas.
Įgyvendinant techninės pagalbos projektą buvo išanalizuotas kelio būklės elementų, statinių ir žemės sankasos diagnostikos pakankamumas užtikrinant nustatytus traukinių greičius; išanalizuotos kelio elementų, statinių ir žemės sankasos diagnostikos kryptys, padidinus traukinių važiavimo greitį iki 160 km/h, o taip pat buvo parinkta tinkamiausia poligonometrinio tinklo sistema bei atlikti kiti darbai. Vykdytojas - Ardanuy Ingenieria S.A. (Ispanija). 2008 m. balandžio 18 d. Technikos tarybos posėdžio metu buvo pritarta studijos galutinei ataskaitai su galutine pirkimo dokumentų versija.

10. Eismo valdymo centro sukūrimas.
Eismo valdymo centras - pagrindinė visos geležinkelių sistemos dalis, turinti užtikrinti patikimą traukinių eismo visame Lietuvos geležinkelių tinkle organizavimą ir valdymą, stabilų telekomunikacijų, signalizacijos ir elektros tiekimo sistemų valdymą ir priežiūrą, bei užtikrinti šių valdymo sistemų ir viso valdymo centro elektros tiekimo, telekomunikacijų, fizinės

ir elektroninės saugos reikalavimų įgyvendinimą. Todėl galimybių studijoje buvo atliekama techninės dokumentacijos bei esamos infrastruktūros būklės analizė, įvertinami darbai, kuriuos reikėtų atlikti Eismo valdymo centro kūrimo metu. Vadovaujantis techniniais nuostatais bei normomis buvo analizuojamos pagrindinių techninių sprendimų alternatyvos, įvertinamas jų įgyvendinimo tikslingumas, realumas bei vertė. Ekonominio naudingumo atžvilgiu nustatytas optimalus techninio įgyvendinimo variantas. Taip pat pagrįstas projekto įgyvendinimo atitikimas Lietuvos respublikos transporto vystymo prioritetams bei Europos Sąjungos direktyvų reikalavimams. Vykdytojas - UAB „Optimalus ryšys". 2009 m. liepos mėn. patvirtinta galutinė studijos ataskaita.

11. Radviliškio geležinkelio mazgo plėtra.

Radviliškis – viena iš dviejų Lietuvoje veikiančių skirstymo stočių. Pagrindinė Radviliškio geležinkelio mazgo paskirtis - paskirstyti vagonų srautą Klaipėdos, Vilniaus, Kauno, Kaliningrado, Latvijos kryptimis. Ypač didelis vagonų srautas Radviliškio geležinkelio mazge paskirstomas į Klaipėdos uostą. Čia formuojami specialūs maršrutai į Klaipėdos uosto pietinę ar šiaurinę dalis. Todėl galimybių studijoje buvo atliekama techninės dokumentacijos bei esamos infrastruktūros būklės analizė, įvertinami darbai, kuriuos reikėtų atlikti Radviliškio geležinkelio mazgo plėtros metu. Vadovaujantis techniniais nuostatais bei normomis buvo analizuojamos pagrindinių techninių sprendimų alternatyvos, įvertinamas jų įgyvendinimo tikslingumas, realumas bei vertė. Ekonominio naudingumo atžvilgiu nustatytas optimalus techninio įgyvendinimo variantas. Taip pat pagrįstas projekto įgyvendinimo atitikimas Lietuvos Respublikos transporto vystymo prioritetams bei Europos Sąjungos direktyvų reikalavimams. Vykdytojas - VĮ „Geležinkelių projektavimas". Radviliškio geležinkelio mazgo plėtra galimybių studijos galutinė ataskaita buvo patvirtinta 2008 m. lapkričio 2 d.

Projekto įgyvendinimo priemonės

Iki 2009 m. lapkričio 2 d. parengtas Strateginis nacionalinis geležinkelių transporto plėtros planas bei 10 galimybių studijų ir projektų pirkimo dokumentų, paraiškų paramai gauti komplektai. Viso minėtų galimybių studijų parengimui buvo panaudota 18.108.108,54 Lt. Iš jų 13.581.081,41 Lt sudarė ES Sanglaudos fondo lėšos (anksčiau – Pasirengimo narystei struktūrinės politikos instrumentas ISPA), o likusi suma, t.y. 4.527.027,13 Lt finansuota AB „Lietuvos geležinkeliai" lėšomis. Projektas bus užbaigtas iki 2009 m. gruodžio 31 d.

Europos Sąjungos Sanglaudos fondas: žingsnis į mūsų gerovę.

Atnaujinta 2014-03-21