

PROJEKTO „RAIL BALTICA“ GELEŽINKELIO LINIJOS KAUNAS-VILNIUS SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSYMO PLANAS

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas – Vilnius susisieki mo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas yra pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu.

Planavimo tikslai nustatyti aptimalią „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas – Vilnius trasą; numatyti susisieki mo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas ir sudaryti sąlygas šios infrastruktūros darniai plėtrai.

Atliekant nepriklausomą vertinimą buvo ivertinamos ir nagrinėjamos specialiojo plano alternatyvos:

- P1 alternatyva (pietinė alternatyva);
- P2P5 alternatyva (pietinė alternatyva);
- S1 alternatyva (šiaurinė alternatyva);
- S5 alternatyva (šiaurinė alternatyva);

Įvertinus atskirų alternatyvų sprendinius siūlome pritarti tai alternatyvai, kuri yra naudingiausia visais svarbiausiai aspektais:

- Aplinkosauginiai ir visuomenės sveikatos reikalavimų užtikrinimas (sprendiniai)
- Važiavimo laikas tikslui pasiekti;
- Reikalingi investiciniai kaštai;
- Planuojama eksploatacija;
- Atitikimas užduočiai ir sprendinių tikslingumas;

Pirmiausia būtina pažymėti, kad alternatyvos S1 ir S5 dalinai numatomos palei esamą trasą vietomis pertrasuojant ar kertant naujas teritorijas.

Alternatyvos P1 ir P2P5 tik pradžioje ir pabaigoje (prisijungimo taškuose prie esamo geležinkelio) planuojamos greta esamų geležinkelio kelių. Toliau šios alternatyvos iš esmės numatomos per naujas teritorijas.

Siūlome pasirenkant arba pritariant naudingiausiai alternatyvai būtina ir atsižvelgti į esamą geležinkelių infrastruktūrą, ypač vertinant S1 ir S5 alternatyvas. Pasirenkant šias alternatyvas būtina be aukščiau išvardintu punktu taip pat papildomai atsižvelgti į esamos infrastruktūros srautų pasikeitimus, praleidžiantis eismą naujoje trasoje palei esamą trasą. Ypač jei naujoje trasoje bus pajungti tarpiniai sustojimai, būtina prieš alternatyvos pasirinkimą išanalizuoti ar



investicijų kaštai tikslingi, kadangi šiuos tikslus galbūt galima būtų pasiekti ir toliau modernizavus esama 1520 mm vėžę, o naują liniją naudojant tiktais greitam tiesioginiam Vilniaus ir Kauno (bei oro uostų ir terminalų) sujungimui. Taip pat būtina sprendimus priimti atsižvelgiant į kaštų naudą analizę.

Alternatyvos parengtos remiantis ne tik būtiniais pirkimo dokumentais, bet atsižvelgiant ir į susijusius projektus.

Vilniaus geležinkelio stoties išplanavimas numatytas pagal „Vilnius Connect“ projektinius pasiūlymus. Svarbu yra tai, kad yra atsižvelgiama į kitus susijusius pagrindinių projektų sprendinius ir numatoma jų sąsą, vykdant ir labai didelės apimties projektus kaip „Rail Baltica“. Vertinant šiaurines alternatyvas (kurios suplanuotos palei esamą geležinkelio liniją Vilnius – Kaunas 1520 mm vėžės pločio ir vietomis pertrasuojant), alternatyvose buvo įvertintas pagrindinių stočių įsiliejimas į „Rail Baltica“ trasą:

- Panerių stoties;
- Vievio stoties;
- Kaišiadorių stoties;
- Pasijungimas į Vilniaus intermodalinį terminalą (VIT).

Visos stočių įsiliejimo alternatyvos parinktos atsižvelgiant į mažiausiai kainuojančias ir pakankamai optimalius techninius parametrus kiek mažiau įtakojant/rekonstruojant 1520 mm vėžės pločio kelius.

Pietinės alternatyvos nėra apjungiamos tarpinėmis stotimis, o trasa planuojama atskirai nuo esamos 1520 mm vėžės todėl planavimo dokumentuose buvo sprendžiama „Rail Baltica“ trasavimas visiškai naujai. Tik Vilniaus ir Kauno mazgai planuojami greta esamų geležinkelio stočių ir kelių.

Rengiant specialiojo plano sprendinius konkretizavimo stadijoje, parinktam variantui, būtina numatyti ir išspręsti esminius klausimus (uždavinius):

- Vienas iš esminių uždavinių yra visuomenės poreikiams žemės paėmimas. Todėl rengiant sprendinius jie turi būti pakankami išnagrinėti ir atsižvelgta į realias faktines aplinkybes, užtikrinant reikalingą žemės ploto paėmimą visuomenės poreikiams. Ypač aktualu atkreipti dėmesį į „siauras“ vietas, kurias riboja kiti (esami) statiniai, esamos topografinės sąlygos ir kt. Siūlome priimti, sudėtingose vietose „papildomai žemės plotus, tam, kad būtų išvengta nereikalingų statinių (kaip atraminės sienutės). Įrengiami šlaitai geriau gali įsilieti į kraštovaizdį, nei atraminės sienutės.

- Atsižvelgiant į būtinumą, konkretizavimo stadijoje tiksliai nustatyti reikalingus žemės plotus. Būtina patikslinti projektuojamų linijų skerspjūvius, įvertinant visas būtinas papildomas infrastruktūras (kaip pvz. kontaktinis tinklas, kabelių kanalizacija, vandens surinkimas, aptarnavimo kelias ir t.t.) bei nurodant detalesnius matmenis bei nuolydžius.
- Taip pat ne ką mažiau svarbu užtikrinti aplinkosauginius ir visuomenės sveikatai nepabloginančių sprendinių numatymą. Manome, kad neturi likti tokių situacijų sprendinių, kai panaikinama tik dalis sodybos. Taip pat esant palankiam reljefui planuoti iškasas, kurios labiau užtikrina triukšmo apsaugą natūraliomis priemonėmis (PVz.: S5 alternatyva nuo 22+000.00 km iki 23+700 km)
- Tinkamai, atsižvelgiant į pirkimo dokumentaciją, užduotis, racionalų aptarnavimą geležinkelio kelio bei vadovaujantis gerąja projektavimo praktiką užtikrinti nepertraukiamą aptarnaujančio kelio tąsą (taip kaip numato Design guidelines (General requirements)). Šiai dienai parengtas nefunkcionalus, daug kur nutrūkstantis sprendinys. Tai yra labai svarbu eksploatacijos etape, kadangi vadovaujantis dabar parengtu, nebus galimybės tinkamai aptarnauti geležinkelio kelio.
- Vietomis būtina patikslinti inžinerinius sprendimus. Geležinkelio viadukas 65+740 km numatytas neekonomiškai ir neekologiškai išilgai kertant vingiuojančios upės. Konkretizavimo stadijoje būtina tikslinti trasą iki 30 m atstumu ir kirsti upę tinkamai. T.y. skersai, o ne išilgai. Atitinkamai numatyti racionalų statinį.
- Jei būtų parinkta viena iš šiaurinių alternatyvų konkretizavimo stadijoje siūlome svarstyti 1435 mm vėžės pajungimą prie Vilniaus oro uosto racionalumą (ar nepakaktų numatyti persėdimą Vilniaus stotyje. Tai turi būti pagrįsta atlikus kaštų naudos analizę). Būtina atsižvelgti į uostų koncepcijos planus (naujas oro uostas tarp Vilniaus ir Kauno). Taip pat būtina analizuoti ar Vilniaus oro uosto jungties parengti sprendiniai, reikalaujantys traukinio apsisukimo Vilniaus centrinėje geležinkelio stotyje dar lieka patrauklūs keleiviams (dėl trunkančio laiko apsisukimui), bei ar dar yra racionalu visa traukinį leisti toliau iki oro uosto.
- Pasirenkant viena iš šiaurinių alternatyvų su tarpinių sustojimų pajungimu konkretizavimo stadijoje siūlome taip pat eksploataavimo koncepcijoje bei būsimų srautų analizėje svarstyti dvikelio būtinumą jungtyse su tarpinėmis stotimis kai tuo pačiu, pačios jungtis su pagrindinę trasą, sprendžiamos viename lygyje. Jei srautai tokie dideli, kad būtina dvikelė linija jungtyse, tokiu atveju ir pačios jungtys į pagrindinę trasą turētu būti sprendžiamos dviejuose lygiuose. Vienas iš galimų variantų būtų Stotyse padaryti dvikelį prasilenkimui, neįrengiant dvieklių ruožą per visą aplinkkelį.



- Konkretizavimo stadijoje pasirinktai alternatyvai rekomenduojame papildomai išnagrinėti galimybę: susikirtimus su esamais geležinkelio keliais numatyti priešingai nei yra dabar. Rail Baltica trasa yra pagrindinė su labai dideliu greičiu, tad nėra racionalu kai ji ženkliai keičia išilginio nuolydžio profilį. Pavyzdžiui P1 alternatyvoje 98+520 km, esamas geležinkelio kelias galėtų būti koreguojamas, o Rail Baltica trasa eiti kardinaliai nekeičiant išilginio profilio. Siūlome tokias vietas pakartotinai įvertinti ar nėra racionaliau pertvarkyti esamą geležinkelio kelią(-ius), o Rail Baltica trasa pasiekti tolygesni važiavimą, gal net patrumpinti važiavimo laiką.
- Užtikrinti siekiamą greitį ir išpildant visus reikalingus tam išspręsti susijusius klausimus.

Konkretizavimo stadijoje, pasirinkus optimaliausią alternatyvą. Būtina peržiūrėti ir įsitikinti, kad priimti sprendimai užtikrins pakankamą žemės ploto nusavinimą.

parengta:

2021-07-29

EPG mbH Erfurt