



## LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,  
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2024-01- Nr.

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

#### **Projektas „Geležinkelių jungties „Rail Baltica“ plėtra“ (toliau – Projektas)**

„Rail Baltica“ yra dvikelio geležinkelio elektrifikuota linija, kurios didžiausias projektuojamas greitis 249 km/val. (keleivinių traukinių), 120 km/val. (krovininių traukinių). Linijos ilgis Lietuvoje – 392 km.

„Rail Baltica“ geležinkelis yra Europos Sąjungos tarptautinio transporto koridoriaus „Šiaurės jūra–Baltijos jūra“ trūkstama jungtis<sup>1</sup>, kuri yra sudėtinė transeuropinio transporto tinklo<sup>2</sup> dalis. Europos Sąjungos teisės aktai nustato, kad pagrindinio transeuropinio transporto tinklo projektai turi būti įgyvendinti iki 2030 m., o visas transeuropinio transporto tinklas sukurtas iki 2050 m.

2023 m. lapkričio 15 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės Strateginių projektų portfelio komisija patvirtino atnaujintą Projekto įgyvendinimo grafiką iki 2030 m.<sup>3</sup> Projektas yra įtrauktas į Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelį.

Projekto tikslas – integruoti Baltijos šalis į Europos geležinkelių tinklą. Projekte „Rail Baltica“ dalyvauja penkios Europos Sąjungos šalys: Lenkija, Lietuva, Latvija, Estija ir netiesiogiai Suomija. Planuojamos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sujungs Helsinkį, Taliną, Pernu, Rygą, Panevėžį, Kauną, Vilnių, Varšuvą. Projektas yra vienas iš Europos Sąjungos prioritetinių transporto objektų, kuris sumažins pralaidumo apribojimus, sukurs trūkstamas jungtis tarp valstybių, skatins modalinę integraciją ir sąveikumą. Taip pat „Rail Baltica“ geležinkelis veiks kaip svarbus Baltijos šalių ekonomikos plėtros katalizatorius, sukuriantis šimtus naujų darbo vietų ir prisidedantis prie bendrojo vidaus produkto augimo bei užtikrinantis Baltijos šalių rinkos pasiekiamumą ir prekybos konkurencingumą. Naujasis geležinkelis suteiks galimybių įmonėms teikti paslaugas visame regione ir skatins verslo plėtrą. Greito ir patikimo krovininių vežimo paslaugos užtikrins geresnę prieigą prie Europos rinkos bei padidins Baltijos šalių įmonių konkurencingumą tarptautiniu mastu. „Rail Baltica“ suteiks galimybę gyventojams, gyvenantiems Baltijos regione, keliauti greičiau ir patogiau.

„Rail Baltica“ projektais formuojama geležinkelių transporto infrastruktūra bus daug ekologiškesnė ir draugiškesnė aplinkai nei kitų rūšių transportas. „Rail Baltica“ bus visiškai elektrifikuota geležinkelio linija, todėl CO<sub>2</sub> emisija sieks žemiausią galimą lygį. Taip pat „Rail Baltica“ prisidės prie Baltijos šalių saugumo, leis užtikrinti susisiekimą su sąjungininkais Europoje ir pagerins karinę logistiką visame regione. Suderinus bėgių vėžės plotį ir kitus techninius parametrus su Europos geležinkelių tinklu, „Rail Baltica“ taps ir Europos karinio mobilumo jungtimi.

<sup>1</sup> 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1153, kuriuo nustatoma Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1316/2013 ir (ES) Nr. 283/2014.

<sup>2</sup> 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES.

<sup>3</sup> 2023-11-27 LRV SSPK protokolas Nr. STP-1.

Projekto sudėtinėms dalims ir jų etapams skirtų veiksmų įgyvendinimas šiuo metu finansuojamas tik Europos Sąjungos (Europos Sąjungos paramos intensyvumas iki 85 proc.) ir valstybės biudžeto lėšomis. Europinis finansavimas skiriamas atskiroms veikloms pagal pateiktą finansavimo paraišką dalimis ir jo dydį lemia pasiekta projekto pažanga. Tai reiškia, kad tik pasiekus reikiamą veiklų brandą konkrečiame Projekto įgyvendinimo etape yra skiriamas papildomas finansavimas tolesniems darbams.

Valstybės biudžeto dalis planuojama atsižvelgiant į valstybės prisiimtus įsipareigojimus siekiant užtikrinti įgyvendinamo Projekto tęstinumą ir skiriant tam tikrų metų asignavimus susisiekimo sektoriui. 2014–2020 m. Europos Sąjungos finansavimo laikotarpiu sudarytos 7 Europos infrastruktūros tinklų priemonės finansavimo sutartys, kurių bendra Lietuvos dalies vertė – 0,4 mlrd. eurų (85 proc. Europos Sąjungos + 15 proc. valstybės biudžeto lėšos).

2021–2027 m. Europos Sąjungos finansavimo laikotarpiu sudarytos 3 Europos infrastruktūros tinklų priemonės finansavimo sutartys. Lietuvos daliai skirta 0,5 mlrd. eurų (85 proc. Europos Sąjungos + 15 proc. valstybės biudžeto lėšos). Papildomai 2024 m. skirta 8 mln. eurų valstybės biudžeto lėšų žemės išpirkimo reikmėms.

### **Dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano.**

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija), atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo 2011 m. spalio 11 d. nutarimą Nr. XI-1612 „Dėl projekto „Rail Baltica“ pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018 m. gruodžio 27 d. nutarimą Nr. 1397 „Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios“ ir Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programą, patvirtintą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2019 m. kovo 13 d. įsakymu Nr. 3-123 „Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Lenkijos ir Lietuvos valstybių siena–Jiesia modernizavimo susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos, Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos, Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos, Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos patvirtinimo“ (techninė klaida ištaisyta susisiekimo ministro 2020 m. vasario 18 d. įsakymu Nr. 3-93), parengė ir pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius procedūros pradžios“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Nutarimo projektas turi tiesioginę įtaką Projekto kritinių veiklų vykdymui, nes nepatvirtinus Nutarimo projekto kyla rizikos dėl nustatytų Projekto įgyvendinimo veiklų vykdymo pagal nustatytą grafiką.

Nutarimo projektas parengtas vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 7 straipsnio 2 dalies 3 punktu ir Lietuvos Respublikos žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymo 4 straipsnio 1 ir 2 dalimis.

Nutarimo projekto tikslas – patvirtinti Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą (toliau – Specialusis planas) ir pradėti žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal Specialiojo plano sprendinius procedūrą.

Nutarimo projektu bus įgyvendinamas Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos

Vyriausybės 2021 m. kovo 10 d. nutarimu Nr.155 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo“, 5.7 Vyriausybės programos projekto „Ateities susisiekimo sistema“ 5.7.18 veiksmas „Įgyvendinti strateginį projektą „Geležinkelių jungties „Rail Baltica“ plėtra“ iki 2024 m. užbaigiant pagrindinių geležinkelių ruožų teritorijų planavimo, geležinkelio linijos žemės paėmimo ir projektavimo procedūras, geležinkelio linijos statybos darbus ruože Kaunas–Panevėžys“.

Įvykdžius toliau nurodytus planavimo uždavinius, bus įgyvendinti Specialiojo plano tikslai Kauno apskrities teritorijoje – parinktos geriausios projekto „Rail Baltica“ geležinkelių išvystymo alternatyvos Kauno geležinkelių mazge bei numatytos susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingos teritorijos ir sudarytos sąlygos šios infrastruktūros darniai plėtrai.

Bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje buvo parengtos keturios „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros bei kitų su jais susijusių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros objektų (geležinkelio kelių, pastatų, tiltų, viadukų, požeminių tunelių) statybos sprendinių alternatyvos. Taip pat buvo atlikta parengtų alternatyvų kaštų ir naudos analizė<sup>4</sup> ir visų alternatyvų daugiakriterė analizė<sup>5</sup> bei strateginis pasekmių aplinkai vertinimas, kuriame įvertinti aplinkosauginiai, socialiniai, ekonominiai, techniniai aspektai. Galimos pasekmės aplinkos komponentams išnagrinėtos ir pateiktos Specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitoje<sup>6</sup>.

1 ir 2 alternatyvose planuojami europinės vėžės **vienkeliai** geležinkelio keliai. Skirtumas tarp 1 ir 2 alternatyvos yra tas, kad 2 alternatyvoje iš esmės perstatomas Kauno stoties kelynas, tai reiškia, kad prie stoties rūmų prioritetas skiriamas europinei vėžei, senoji vėžė stumiami į patį kelyno galą.

Šios dvi alternatyvos pagal prognozuojamus srautus ateityje nepajėgs užtikrinti keleivinių ir krovinių traukinių pralaidumo, taip pat **vienkelis** geležinkelio kelias neatitiks kariniam mobilumui keliamų reikalavimų. Pažymėtina, kad Kauno mazgas yra labai svarbi visų trijų Baltijos šalių gynybos logistinė priemonė.

3 ir 4 alternatyvose planuojami europinės vėžės **dvikeliai** geležinkelio keliai. Skirtumas tarp 3 ir 4 alternatyvos yra tas, kad 4 alternatyvoje Kauno stoties kelynas perstatomas, tai reiškia (analogiškai kaip 2 alternatyvoje), kad prie stoties rūmų prioritetas skiriamas europinei vėžei, senoji vėžė perkeliama į patį stoties kelyno galą, o mažėjant poreikiui ateityje senosios vėžės bus atsisakoma (4 alternatyvos atveju užtikrinamas tvarus infrastruktūros planavimas, ateityje nereikalaujantis papildomų didelių investicijų Kauno stoties kelyno rekonstravimui).

Pagal prognozuojamus srautus 4 alternatyva optimaliai užtikrins keleivinių ir krovinių traukinių pralaidumą, taip pat kariniam mobilumui keliamus reikalavimus.

Alternatyvų derinimo su suinteresuota visuomene metu išryškėjo, kad 3 ir 4 alternatyvos labiausiai atitiko visų šalių projektui „Rail Baltica“ keliamus lūkesčius. Galutiniame vertinime 4 alternatyva visapusiškai atitiko institucijų (ypač logistikos ir krašto gynybos požiūriu), gyventojų ir geografinių savivaldybių keliamus lūkesčius, t. y. kad keleiviai patogiai naudotųsi europietiška infrastruktūra ir galėtų europiniu traukiniu laisvai keliauti po Europą.

Ši 4 alternatyva apima pagrindinius ekonominės plėtos ir galimus nacionalinio saugumo poreikius. Sprendimas dėl šios alternatyvos nereiškia visos infrastruktūros išvystymo iš karto, o tik numato tokią galimybę vykdyti palaipsniui iki 2030 metų, todėl Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitos, daugiakriterės analizės, kaštų ir naudos analizės išvadose nustatyta, kad labiausiai ir „Rail Baltica“ veiklos planą (angl. „Operational plan for Rail Baltica“), ir „Modernizavimo studiją dėl 1435 mm geležinkelio vėžės linijos Lenkijos ir Lietuvos valstybių

<sup>4</sup> [Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano kaštų ir naudos analizė.](#)

<sup>5</sup> [Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano daugiakriterė analizė.](#)

<sup>6</sup> [Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita.](#)

siena–Kaunas–Palemonas atitikties Geležinkelių sistemos techninės sąveikos specifikacijos P2 ir F1 parametrų bei Visuotinio projekto standartams“ atitinka Kauno geležinkelių mazgo 4 alternatyva, kuri buvo nustatyta kaip geriausia (optimalaus infrastruktūros pralaidumo, susisiekimo greičio, eismo saugumo, aplinkosauginiais, socialiniais, ekonominiais, techniniais aspektais) alternatyva ir viešinimo metu visuomenės ir savivaldos įvertinta palankiausiai.

4 alternatyvos sprendiniams, numatantiems ilgalaikę ir tvarią susisiekimo komunikacijų Kauno geležinkelių mazge plėtrą, pritarė planavimo sąlygas išdavusios institucijos, savivaldybių administracijos, bendruomenės, gyventojai ir kiti suinteresuoti subjektai. Pagal šią alternatyvą buvo parengti konkretūs sprendiniai, kurie leidžia ilgalaikiai perspektyvai rezervuoti teritorijas susisiekimo komunikacijų plėtrai. Patvirtintus Specialiojo plano sprendinius, šiose rezervuotose teritorijose bus valstybės vardu išperkama žemė, statiniai, visuomenei atlyginami nuostoliai ir rengiami techniniai projektai. Išpirkus žemes ir parengus techninius projektus, rangos darbų įgyvendinimo planas bus rengiamas atsižvelgiant į finansavimo galimybes. Pagrindinis prioritetas bus skiriamas pagrindinei europinei vėžei, kurios parametrai sutarti su Europos Komisija ir Baltijos šalių valstybėmis.

Specialiuoju planu keliami planavimo uždaviniai:

1) atlikti planuojamos teritorijos preliminarinius žvalgybinius inžinerinius geologinius, geotechninius, topografinius bei kitus inžinerinius ir archeologinius tyrimus, būtinus inžinerinių ir kt. sąlygų tinkamumui įvertinti ir planuojamų susisiekimo komunikacijų infrastruktūros objektų sprendiniams parengti;

2) parengti planuojamos teritorijos plėtros koncepciją su „Rail Baltica“ geležinkelio ir jo infrastruktūros objektų, reikalingų geležinkelio išvystymui Kauno geležinkelių mazge, alternatyvomis; rengiamos plėtros koncepcijos alternatyvos turi būti formuojamos atsižvelgiant į „Modernizavimo studijoje dėl 1435 mm geležinkelio vėžės linijos Lenkijos ir Lietuvos valstybių siena–Kaunas–Palemonas atitikties Geležinkelių sistemos techninės sąveikos specifikacijos P2 ir F1 parametrų bei Visuotinio projekto standartams“ identifikuotas alternatyvas, tačiau neapsiribojant jomis;

3) atlikti plėtros koncepcijos alternatyvų ir jų palyginimo nepriklausomą profesinį vertinimą;

4) siekiant parinkti optimalią „Rail Baltica“ geležinkelio ir su juo susijusios susisiekimo infrastruktūros objektų vystymo alternatyvą, atlikti plėtros koncepcijos alternatyvų palyginimą bei strateginį pasekmių aplinkai vertinimą, naudojant daugiakriterės analizės ir kaštų ir naudos analizės metodus, tačiau neapsiribojant jais;

5) identifikuoti optimalią „Rail Baltica“ geležinkelio Kauno geležinkelių mazge ir su juo susijusių susisiekimo komunikacijų infrastruktūros objektų vystymo alternatyvą ir teikti planavimo organizatoriui tvirtinti;

6) parengti optimalios geležinkelio Kauno geležinkelių mazge ir su juo susijusių susisiekimo komunikacijų infrastruktūros objektų (geležinkelio kelių, jų statinių, geležinkelio stočių, terminalų, automobilių kelių ir gatvių, pėsčiųjų ir dviračių takų, kt.) plėtros ir pertvarkymo sprendinius, pagal juos suformuoti žemės sklypus bei servitutus (pagal poreikį);

7) suplanuoti inžinerinės infrastruktūros (šilumos tiekimo, 110 kV, 330 kV elektros tinklų, magistralinių dujotiekių, kt. inžinerinių tinklų) rekonstrukcijos ir statybos sprendinius, nustatyti jų apsaugos zonas, servitutus ir suformuoti žemės sklypus;

8) rezervuoti teritorijas, reikalingas „Rail Baltica“ geležinkelio Kauno geležinkelių mazge ir su juo susijusiems susisiekimo komunikacijų infrastruktūros objektams vystyti ir pertvarkyti;

9) nustatyti planuojamos teritorijos naudojimo, tvarkymo ir apsaugos priemones bei kitus reikalavimus;

10) nurodyti specialiąsias žemės naudojimo sąlygas;

11) parengti valstybinės reikšmės miškų plotų schemų tikslinimo procedūroms reikalingus dokumentus ir organizuoti schemų tikslinimo procedūras;

12) atlikti planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimą (parengti poveikio aplinkai vertinimo programą, poveikio aplinkai vertinimo ataskaitą ir gauti atsakingos institucijos sprendimą, kad planuojama ūkinė veikla yra leistina).

Atkreiptinas dėmesys, kad Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo stebėseną nuolat vykdydys Susisiekimo ministerija kartu su AB „LTG Infra“. Projekto progreso stebėseną vykdo Susisiekimo ministerijos projektų priežiūros komisija.

Pažymėtina, kad Specialiojo plano sprendiniai buvo derinami Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje (toliau – TPDRIS<sup>7</sup>) su institucijomis, parengusiomis ir išdavusiomis planavimo sąlygas: Kauno rajono savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija, Raseinių rajono savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos kultūros ministerija,

Lietuvos Respublikos energetikos ministerija, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija, Kauno miesto savivaldybės administracija, Kėdainių rajono savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija, Jonavos rajono savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija, Prienų rajono savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Kaišiadorių rajono savivaldybės administracija, Birštono savivaldybės administracija.

Specialiojo plano sprendiniai suderinti su Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Birštono savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija, Lietuvos Respublikos energetikos ministerija, Kaišiadorių rajono savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija, Kauno miesto savivaldybės administracija, Kauno rajono savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos kultūros ministerija, Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija, Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija.

Kėdainių rajono savivaldybės administracija, Jonavos rajono savivaldybės administracija ir Prienų rajono savivaldybės administracija informavo, kad Specialiojo plano sprendiniams neprieštarauja, tačiau derinimo veiksnių atlikimas joms nėra aktualus, nes teritorijų planavimo dokumente suplanuoti Specialiojo plano sprendiniai nepatenka į minėtų savivaldybių teritorijas.

Raseinių rajono savivaldybės administracija Specialiojo plano sprendinių per nustatytą laikotarpį nesuderino.

Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija prie Aplinkos ministerijos patikrino ir 2023 m. rugpjūčio 7 d. patikrinimo aktu Nr. REG289434 nurodė, kad planavimo tikslai, planavimo procedūros ir teritorijų planavimo dokumento sprendiniai atitinka teritorijų planavimą reglamentuojančių teisės aktų nuostatas, ir pritaria teikimui tvirtinti.

Nutarimo projektas svarstytas 2023 m. lapkričio 28 d. tarpinstituciniame pasitarime (toliau – tarpinstitucinis pasitarimas). Tarpinstituciniame pasitarime iškilusiems klausimams aptarti Susisiekimo ministerija 2023 m. lapkričio 30 d. organizavo suinteresuotų institucijų pasitarimą, kuriame dalyvavo Vyriausybės kanceliarijos, Finansų ministerijos ir AB „LTG Infra“ atstovai.

Nutarimo projekto priedai patikslinti įvertinus Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2023 m. lapkričio 20 d. išvadoje Nr. NV-2879 pateiktas pastabas ir pasiūlymus. Dėl šioje išvadoje pateikto pasiūlymo Nutarimo projekto teikime pagrįsti Nutarimo projekto 3 punkte nurodyto pavidimo įgyvendinimo terminą, pagal kurį Susisiekimo ministerijai pavedama ne vėliau kaip iki 2029 m. rugpjūčio 17 d. įgyvendinti Specialiojo plano sprendinius, atkreipiame dėmesį, kad Kauno geležinkelių mazgo plėtrą planuojama nuosekliai įgyvendinti etapais – teritorijų planavimo etapą iki 2023 m. lapkričio 15 d., žemės paėmimo visuomenės poreikiams etapą iki 2025 m. rugpjūčio 11 d., techninio projektavimo etapą iki 2025 m. lapkričio 27 d., statybos, eismo valdymo ir elektrifikacijos sistemų įrengimo etapą iki 2029 m. rugpjūčio 17 d. Pažymime, kad Specialiojo plano sprendiniai įgyvendinami pagal nustatytą Projekto grafiką.

Dėl Vyriausybės kanceliarijos Ekonomikos politikos grupės 2023 m. lapkričio 23 d. išvadoje Nr. NV-2916 pateikto pasiūlymo Susisiekimo ministerijos teikime nurodyti lėšų, kurios

---

<sup>7</sup> Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje (TPDRIS) Teritorijų planavimo dokumento Nr. S-NC-00-19-9.

būtų reikalingos paimant visuomenės poreikiams Nutarimo projektu siūlomo tvirtinti Specialiojo plano aiškinamajame rašte įvardijamus žemės sklypus, pastatus ir statinius, sumą, pažymime, kad į Specialiojo plano sprendinius patenka 204 privatūs žemės sklypai, iš kurių įgyvendinant sprendinius visuomenės poreikiams numatoma panaudoti apie 39,1 ha žemės plotą, taip pat į Specialiojo plano sprendinius patenka 323 gyvenamosios bei negyvenamosios paskirties pastatai ir statiniai, kuriuos numatoma paimti visuomenės poreikiams. Preliminari lėšų, kurios būtų reikalingos paimant visuomenės poreikiams Specialiojo plano aiškinamajame rašte įvardijamus žemės sklypus, pastatus ir statinius, suma yra 4,682 mln. Eur. Tikslus lėšų poreikis bus nustatytas žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūrų metu, atlikus turto vertinimo procedūras.

Šiuo metu Kauno geležinkelių mazgo geografinio ruožo „Rail Baltica“ veikloms įgyvendinti yra skirtas finansavimas teritorijų planavimo etapui; žemės paėmimui visuomenės poreikiams (įgyvendinimas ir kompensacijos); projektavimui. Dėl rangos darbų finansavimo planuojama teikti paraiškas gauti papildomą finansavimą 2025 m. Taip pat yra parengtas Kauno geležinkelių mazgo kritinių veiklų įgyvendinimo greitinimo planas, t. y. identifikuotiems objektams planuojamas žemės išpirkimas komerciniais pagrindais ir šių objektų projektavimas ir ranga greitesniais terminais. Informuojame, kad identifikuoti reikalingi žemės sklypai jau išpirkti.

Dėl tarpinstituciniame pasitarime pateikto klausimo, kodėl nuo Jiesios iki Kauno stoties bus tiesiama 1520 mm pločio vėžė, pažymime, kad Specialiojo plano sprendiniai apima planuojamus ir rekonstruojamus susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros objektus: 1520 mm ir 1435 mm pločio vėžės geležinkelio kelius, geležinkelio stotis (Kauno ir Palemono stotis) ir tarpstočius (Palemonas–Rokai–Jiesia, Palemonas–Kaunas), tunelius, viadukus, automobilių kelius, gatves, inžinerinę infrastruktūrą.

Kauno geležinkelių mazgo plėtra suplanuota vadovaujantis „Rail Baltica“ projektavimo gairėmis, kurių pagrindiniai reikalavimai yra 249 km per val. keleivinių traukinių projektinis greitis bei 1435 mm pločio vėžės dvikeliai geležinkelio keliai. Siekiant maksimaliai galimo 1435 mm pločio vėžės keleivinių traukinių projektinio greičio bei atsižvelgiant į tai, kad greta yra tankiai urbanizuotų, taip pat kultūros paveldo ir saugomų teritorijų, numatoma Kauno geležinkelių mazgo plėtros metu didinti geležinkelio kreivių spindulius perstatant esamus 1520 mm ir 1435 mm pločio vėžės geležinkelio kelius.

Taip pat atsižvelgiant į tai, kad didžioji dalis iš Kauno stoties vykšančių tarpmiestinių ir tarptautinių Kaunas–Vilnius ir Kaunas–Marijampolė maršrutų numatomi organizuoti „Rail Baltica“ 1435 mm pločio vėžės geležinkeliu, keleivių patogumui Kauno stoties 1435 mm pločio vėžės keliai ir jų peronai įrengiami arčiau stoties rūmų, o 1520 mm pločio vėžės keliai, kuriais bus organizuojami vietiniai maršrutai, perkeliama į esamų 1435 mm pločio vėžės kelių vietą toliau nuo stoties rūmų.

Siekiant padidinti Kauno stoties pralaidumą, traukinių greitį ir eismo saugą, ruožo Kaunas–Jiesia 1435 mm pločio vėžės geležinkelio keliai rekonstrukcijos metu sukeičiami vietomis su esamais 1520 mm pločio vėžės keliais. Šio ruožo 1520 mm pločio vėžės geležinkelio kelių (vienkelis ar dvikelis) poreikį numatoma nustatyti techninio projektavimo metu, įvertinus 1520 mm pločio vėžės geležinkelio eismo prognozes.

Nutarimo projektas pakartotinai pateiktas Vyriausybei Susisiekimo ministerijos 2023 m. gruodžio 4 d. raštu Nr. 2-4487 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projekto“ ir pakartotinai svarstytas 2023 m. gruodžio 5 d. tarpinstituciniame pasitarime. Teikimas papildytas atsižvelgiant į Finansų ministerijos tarpinstituciniame pasitarime pateiktas pastabas (nurodytas finansavimo poreikis alternatyvoms ir argumentai, kodėl buvo pasirinkta atitinkama geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros alternatyva), aiškinamasis raštas ir jo priedai patikslinti pagal Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2023 m. gruodžio 5 d. išvadoje Nr. NV-3043 pateiktas pastabas.

Nutarimo projektas pakartotinai pateiktas Vyriausybei Susisiekimo ministerijos 2023 m. gruodžio 19 d. raštu Nr. 2-4706 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projekto“ ir pakartotinai svarstytas 2024 m. sausio 9 d. tarpinstituciniame pasitarime. Pasitarime pateikti papildomi klausimai ir pastebėjimai paaiškinti šiame teikime.

Aiškinamasis raštas ir jo priedai patikslinti pagal Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2023 m. gruodžio 28 d. išvadoje Nr. NV-3360 pateiktas pastabas. Visos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės pateiktos pastabos suderintos 2024 m. sausio 11 d. darbo tvarka.

Nutarimo projektas buvo paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje. Pastabų ir pasiūlymų iš visuomenės negauta.

Nutarimo projektas buvo pateiktas derinti minėtoms institucijoms, parengusioms ir išdavusioms planavimo sąlygas.

Nutarimo projektas be pastabų suderintas su Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija, Lietuvos Respublikos kultūros ministerija ir Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija.

Likusios institucijos išvadų dėl Nutarimo projekto per nustatytą terminą nepateikė, todėl laikoma, kad Nutarimo projektui pritaria.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Infrastruktūros plėtros grupės (vadovas Vytautas Palevičius, tel. +370 684 18027, el. p. vytautas.palevicius@sumin.lt) patarėjas Darius Sriubas (tel.+370 660 31979, el. p. darius.sriubas@sumin.lt).

#### PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 1 lapas.
2. Specialiojo plano sprendinių aiškinamasis raštas, 42 lapai.
3. Specialiojo plano sprendinių pagrindinis brėžinys, 1 lapas.
4. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Situacijos schema. M 1:10 000“, 1 lapas.
5. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Alternatyva 4. Geležinkelio kelių išvystymo planas M 1:2 000“, 1 lapas.
6. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Išilginiai profiliai Mh 1:10000, Mv 1:1000 Palemonas–Kaunas–Jiesia“, 1 lapas.
7. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Išilginiai profiliai Mh 1:10000, Mv 1:1000 Palemonas–Rokai–Jiesia“, 1 lapas.
8. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Planas su magistralinio dujotiekio tinklais. M 1:2000“, 1 lapas.
9. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Planas su šilumos perdavimo tinklais. M 1:1000“, 1 lapas.
10. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Planas su vandentiekio ir lietaus nuotekų tinklais. M 1:1000“, 1 lapas.
11. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Planas su elektros tinklais. M 1:500“, 1 lapas.
12. Specialiojo plano sprendinių brėžinys „Miškų žemės pavertimo kitomis naudmenomis schema. M 1:1000“, 1 lapas.
13. Geležinkelio sklypų reglamentai, 6 lapai.
14. Kelių sklypų reglamentai, 2 lapai.
15. Geležinkelio apsaugos zonos, 5 lapai.
16. Kelių apsaugos zonos, 2 lapai.
17. Dujotiekio servitutai, apsaugos zonos ir vietovės klasės, 1 lapas.
18. Vandentiekio, lietaus nuotekų apsaugos zonos, 1 lapas.
19. Šilumos tinklų apsaugos zonos, 1 lapas.
20. Elektros tinklų apsaugos zonos, 1 lapas.
21. Statiniai, planuojami paimti visuomenės poreikiams, 1 lapas.
22. Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis, 1 lapas.
23. Pertvarkomi statiniai, 1 lapas.
24. Numatomi panaudoti AB „LTG Infra“ sklypai, 1 lapas.
25. Sąlygos, 16 lapų.
26. Suinteresuotų institucijų išvadų dėl Specialiojo plano kopijos, 38 lapai.
27. Valstybinės teritorijų planavimo ir statybos inspekcijos prie Aplinkos ministerijos 2023 m. rugpjūčio 7 d. patikrinimo aktas Nr. REG289434, 1 lapas.

28. Suinteresuotų institucijų išvadų dėl Nutarimo projekto kopijos, 11 lapų.

29. Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros alternatyvų vystymo kaina, 1 lapas.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis

A. Balevičiūtė, tel. +370 660 31985, el. p. [asta.baleviciute@sumin.lt](mailto:asta.baleviciute@sumin.lt)

**Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros alternatyvų vystymo kaina**

<b>Eil.Nr.</b>	<b>Aprašymas</b>	<b>1 alternatyva</b>	<b>2 alternatyva</b>	<b>3 alternatyva</b>	<b>4 alternatyva</b>
1	Geležinkelio keliai	135 106 479	160 512 078	153 820 661	183 994 344
2	Statiniai (tiltai, viadukai, tuneliai)	228 748 350	226 504 250	328 410 150	306 974 750
3	Pralaidos	481 860	517 248	553 308	483 276
4	Gatvių rekonstravimas	7 011 759	7 011 759	7 011 759	7 011 759
5	Triukšmą mažinančios priemonės	4 402 960	4 555 240	4 857 685	4 558 765
6	Inžinerinių tinklų iškelimas	4 989 153	5 044 233	6 061 908	5 197 937
	<b>Viso, EUR</b>	<b>380 740 561</b>	<b>404 144 808</b>	<b>490 715 470</b>	<b>512 220 830</b>
	<b>Kitos išlaidos</b>				
11	Pastatų išpirkimas	2 663 200	2 891 100	3 119 200	3 458 700
12	Žemės išpirkimas	898 153	1 156 261	1 137 670	1 223 759
	<b>Viso, EUR</b>	<b>383 403 761</b>	<b>407 035 908</b>	<b>493 834 670</b>	<b>515 679 530</b>
	<b>Rezervas</b>				
12	Nenumatytos išlaidos 5%	19 170 188	20 351 795	24 691 734	25 783 977
	<b>Viso be PVM, EUR</b>	<b>402 573 949</b>	<b>427 387 703</b>	<b>518 526 404</b>	<b>541 463 507</b>
	PVM 21%	84 540 529	89 751 418	108 890 545	113 707 336
	<b>VISO, EUR</b>	<b>487 114 478</b>	<b>517 139 121</b>	<b>637 416 949</b>	<b>651 170 843</b>