



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, 01103 Vilnius, tel. +370 5 261 2363,
faks. +370 5 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2024-10 Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO PATEIKIMO

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

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

„Rail Baltica“ geležinkelis yra Europos Sąjungos tarptautinio transporto koridoriaus „Šiaurės jūra–Baltijos jūra“ trūkstama jungtis¹, kuri yra sudėtinė transeuropinio transporto tinklo 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.² Projektas yra įtrauktas į Ministro Pirmininko strateginių projektų portfelį.

Projekto tikslas – integruoti Baltijos šalis į Europos geležinkelių tinklą. Projekte 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, bus sukurta šimtai naujų darbo vietų, prisidedama prie bendrojo vidaus produkto augimo ir užtikrinamas Baltijos šalių rinkos pasiekiamumas ir prekybos konkurencingumas. Naujasis geležinkelis suteiks galimybių įmonėms teikti paslaugas visame regione ir skatins verslo plėtrą. Greito ir patikimo krovinių vežimo paslaugos užtikrins geresnę prieigą prie Europos rinkos ir padidins Baltijos šalių įmonių konkurencingumą tarptautiniu mastu. „Rail Baltica“ suteiks galimybę Baltijos regiono gyventojams keliauti greičiau ir patogiau. „Rail Baltica“ projektais formuojama geležinkelių transporto infrastruktūra bus daug ekologiškesnė ir draugiškesnė aplinkai nei kitų rūšių transporto infrastruktūra. „Rail Baltica“ bus visiškai elektrifikuota geležinkelio linija, todėl CO₂ 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.

Projekto sudėtinėms dalims ir jų etapams skirtų veiksmų įgyvendinimas šiuo metu finansuojamas Europos Sąjungos (Europos Sąjungos paramos intensyvumas iki 85 proc. + 15 proc.

¹ 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.

² Lietuvos Respublikos Vyriausybės Strateginių projektų portfelio komisijos 2023-11-27 protokolai Nr. STP-1.

valstybės biudžeto lėšos) ir valstybės biudžeto lėšomis. Europinis finansavimas skiriamas tam tikroms 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 lėšų dalis planuojama atsižvelgiant į valstybės prisiimtus įsipareigojimus siekiant užtikrinti įgyvendinamo Projekto tęstinumą ir skiriant tam tikrų metų asignavimus susisiekimo sektoriui. 2014–2027 m. Europos Sąjungos finansavimo laikotarpiu Lietuvos dalies veikloms įgyvendinti yra užtikrinta 987 mln. Eur (85 proc. Europos Sąjungos lėšos + 15 proc. valstybės biudžeto lėšos). Šiuo metu derinami papildomi dotacijų susitarimai, kuriais numatyta skirti 450 mln. Eur Europos Sąjungos finansavimo. 2024 m. papildomai skirta 8 mln. eurų valstybės biudžeto lėšų žemės išpirkimo reikmėms.

Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių 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 2021 m. birželio 9 d. nutarimą Nr. 429 „Dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų nustatymo“ ir projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programą, patvirtintą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2021 m. liepos 2 d. įsakymu Nr. 3-338 „Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos ir Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos patvirtinimo“, parengė ir teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius procedūros pradžios“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

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“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą (toliau – Specialusis planas) ir pradėti žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal Specialiojo plano sprendinius procedūrą.

Įvykdžius toliau nurodytus planavimo uždavinius, bus įgyvendinti Specialiojo plano tikslai – numatyti projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena regioninių stočių, elektrifikacijos, geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos sistemų, jų įrenginių plėtrą ir trasą, susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas ir sudaryti sąlygas šios infrastruktūros darniai plėtrai.

Planuojamos teritorijos plėtros koncepcijos alternatyvos buvo suformuotos atsižvelgiant į projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos techninių ir koncepcinių projektų sprendinius, taip pat elektrifikacijos bei geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų plėtros duomenis.

Vadovaujantis darnios plėtros principais, bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje buvo parengta planuojamos teritorijos plėtros koncepcija su ne mažiau kaip dviem projekto „Rail Baltica“

1435 mm pločio vėžės Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena geležinkelio linijos plėtros alternatyvomis kiekvienai iš nagrinėtų septynių planuojamų geležinkelio stočių.



1 pav. „Rail Baltica“ stotys ir stotelės

1. **Jonavos keleivių geležinkelio stotelei** vystyti buvo parengtos dvi alternatyvos, pagal kurias geležinkelio stotelė planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 1505 Jonava–Čičinai–Smičkiai, skirtingose „Rail Baltica“ linijos pusėse. Pasirinkta I alternatyva, pagal kurią geležinkelio stotelė nuo Jonavos miesto centro nutolusi apie 4 km, planuojama vystyti teritorija yra į vakarus nuo Jonavos miesto esančiame Rimkų kaime, Kulvos sen., Jonavos r. sav. Jonavos keleivių stotelės alternatyvos kliento ir vežėjo perspektyvos kriterijų grupėje surinko vienodą balų skaičių, tačiau infrastruktūros valdytojo perspektyvos, projekto įgyvendinimo perspektyvos bei poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėse I alternatyva surinko daugiau balų, todėl apibendrintas daugiakriterio vertinimo rezultatas parodė, kad palankesnė yra Jonavos keleivių stotelės I alternatyva (I alternatyva – 93,8 balo, II – 93,1 balo).

2. **Jonavos krovinių geležinkelio stotiai** vystyti buvo parengtos dvi alternatyvos, pagal kurias geležinkelio stotis planuojama „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje Jonavos rajono savivaldybėje šalia Čiūdų kaimo. Patekimas į teritoriją numatomas per krašto kelią Nr. 144 Jonava–Kėdainiai–Šeduva, o nuo Jonavos miesto centro stotis nutolusi apie 7,8 km. I alternatyvos atveju krovinių traukinių patekimas į stotį planuojamas iš pietinės pusės, III alternatyvos atveju – iš šiaurinės. Buvo pasirinkta III alternatyva. Jonavos krovinių stoties alternatyvų vertinimo rezultatai kliento, vežėjo ir infrastruktūros valdytojo perspektyvų kriterijų grupėse palankesni buvo I alternatyvos atveju, tačiau projekto įgyvendinimo ir ypač poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje III alternatyva yra gerokai palankesnė (dėl išsaugomos suprojektuotos gyvūnų perėjos). Apibendrintas visų kriterijų grupių rezultatas parodė, kad palankiausia yra Jonavos krovinių stoties III alternatyva (I alternatyva – 85,6, balo, III – 87,3 balo).

3. **Ručiuų keleivių geležinkelio stotelei** vystyti buvo parengtos dvi alternatyvos, pagal kurias geležinkelio stotelė planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su rajoniniu keliu Nr. 144 Jonava–Kėdainiai–Šeduva ir esamu 1520 mm pločio vėžės geležinkelio keliu Vilnius–Klaipėda šalia Ručiūnų skirtingose esamo geležinkelio pusėse. Patekimas į teritoriją I alternatyvoje numatytas nuo rajoninio kelio Nr. 1513 Žeimiai–Liepiei, o II alternatyvoje – nuo krašto kelio Nr. 144

Jonava–Kėdainiai–Šeduva. Buvo pasirinkta II alternatyva. Ručiūnų keleivių stotelės alternatyvos vežėjo perspektyvos kriterijų grupėje surinko vienodą balų skaičių, tačiau likusiose kriterijų grupėse II alternatyva renka daug daugiau balų, ypač vertinant kliento perspektyvos kriterijų grupėje (I alternatyvos atveju komplikuoatas ir ilgas privažiavimas autotransportu). Vadovaujantis apibendrintais visų kriterijų grupių rezultatais palankesne laikytina Ručiūnų keleivių stotelės II alternatyva (I alternatyva – 67,5 balo, II – 82,9 balo).

4. **Pasraučių keleivių geležinkelio stotelei** vystyti buvo parengtos dvi alternatyvos, pagal kurias geležinkelio stotelė planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su krašto keliu Nr. 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė „Rail Baltica“ linijos pralankoje šalia krašto kelio ir geležinkelio pralankos viduryje. Planuojama keleivių geležinkelio stotelė nuo Šėtos miestelio centro nutolusi apie 7 km. Pasirinkta I alternatyva, pagal kurią geležinkelio stotelei planuojama teritorija Pasraučių kaime, Bukonių sen., Jonavos r. sav., pietinėje valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 145 pusėje. Pasraučių keleivių stotelės alternatyvos vežėjo perspektyvos kriterijų grupėje surinko vienodą, o kliento ir infrastruktūros valdytojo perspektyvos kriterijų grupėse – apylygi balų skaičių (I alternatyvos balų skaičius šiek tiek didesnis). Nors projekto įgyvendinimo perspektyvos kriterijų grupėje daugiau balų surinko II alternatyva (dėl mažesnių stoties infrastruktūros įgyvendinimo ir reikiamos žemės išpirkimo kaštų), tačiau poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje gerokai palankesnė yra I alternatyva (mažesnis poveikis kraštovaizdžiui ir miškui). Apibendrinti daugiakriterio vertinimo rezultatai parodė, kad palankesnė yra Pasraučių keleivių stotelės I alternatyva (I alternatyva –78,4 balo, II – 75,3 balo).

5. **Ramygalos keleivių geležinkelio stotelei** vystyti parengtos dvi alternatyvos, pagal kurias geležinkelio stotelė planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su rajoniniu keliu Nr. 1204 Kavarskas–Taujėnai–Vadokliai–Ramygala skirtingose „Rail Baltica“ linijos pusėse. Planuojama keleivių geležinkelio stotelė nuo Ramygalos miesto centro nutolusi apie 5 km. Pasirinkta II alternatyva, pagal kurią keleivių geležinkelio stotelę planuojama vystyti teritorijoje į rytus nuo Ramygalos miesto. Ramygalos keleivių stotelės alternatyvos vežėjo ir infrastruktūros valdytojo perspektyvos kriterijų grupėse surinko vienodą balų skaičių, tačiau kliento perspektyvos bei poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje II alternatyva surinko daug daugiau balų (dėl trumpesnio privažiavimo autotransportu). Projekto įgyvendinimo perspektyvos kriterijų grupėje II alternatyva taip pat yra palankesnė. Apibendrintas visų kriterijų grupių rezultatas parodė, kad palankesnė yra Ramygalos keleivių stotelės II alternatyva (I alternatyva – 83,2 balo, II – 87,4 balo).

6. **Joniškėlio mišriai keleivių ir krovinių geležinkelio stočiai** vystyti parengtos dvi skirtingo išvystymo lygio alternatyvos, pagal kurias geležinkelio stotis planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su krašto keliu Nr. 150 Šiauliai–Pakruojis–Pasvalys. Planuojama geležinkelio stotis nuo Joniškėlio miesto centro nutolusi apie 3,6 km. Pagal II alternatyvą, geležinkelio stotį planuojama vystyti teritorijoje į rytus nuo Joniškėlio esančiame Meškalaukio kaime. Joniškėlio mišrios keleivių ir krovinių geležinkelio stoties alternatyvų vertinimas kliento perspektyvos kriterijų grupėje daug labiau (1,5 karto) palankesnė II alternatyva dėl stoties veiklos efektyvumo (ypač krovinių sandėliavimo, krovimo aspektais). Infrastruktūros valdytojo perspektyvos kriterijų grupėje bei poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje II alternatyva taip pat surinko daugiau balų, tačiau projekto įgyvendinimo perspektyvos kriterijų grupėje daugiau balų surinko I alternatyva (didesnis investicijų poreikis statiniams). Vykdam projektą buvo priimtas sprendimas, kad Joniškėlio stotis bus statoma viena iš pirmųjų, todėl buvo nutarta Joniškėlio stočiai priskirti pasienio stoties funkcijas. Atsižvelgiant į tai, buvo pasirinkta alternatyva, apimanti visą reikalingą geležinkelių infrastruktūrą, užtikrinančią pasienio stoties veiklos vykdymą (I alternatyva –78,1 balo, II – 87,1 balo).

7. **Vaškų keleivių geležinkelio stočiai** vystyti parengtos dvi skirtingo išvystymo lygio alternatyvos, pagal kurias geležinkelio stotis planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su rajoniniu keliu Nr. 3104 Vaškai–Puodžiūnai. Planuojama geležinkelio stotis nuo Vaškų miestelio centro nutolusi apie 5,5 km. Pasirinkta II alternatyva, pagal kurią geležinkelio stočiai vystyti planuojama teritorija į šiaurę nuo Vaškų esančiame Leveikoniu kaime. Vaškų stočiai buvo pasirinkta

II alternatyva, kadangi šiai stotiai numatyta ne tik regioninės, bet ir pasienio stoties funkcijos, apimanti keleivių patikros procedūras. Dėl šios priežasties II alternatyvoje buvo suplanuota visa reikalinga infrastruktūra šių funkcijų vykdymui užtikrinti, įskaitant papildomus geležinkelio kelius bei postovio kelius, leidžiančius tikrinamus traukinius stabdyti ir tikrinti ne ant pagrindinės linijos. Vaškų keleivių stoties II alternatyva surinko daugiau balų pagal kliento perspektyvos, vežėjo perspektyvos, infrastruktūros valdytojo perspektyvos kriterijų grupes (I–84,9 balo, II–87,7 balo).

Parenkant optimalias Specialiojo plano sprendinių alternatyvas buvo atlikta kaštų ir naudos analizė, visų alternatyvų daugiakriterė analizė bei strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (toliau – SPAV), kuriame įvertinti aplinkosauginiai, socialiniai, ekonominiai, techniniai aspektai. Galimos pasekmės aplinkos komponentams išnagrinėtos ir pateiktos Specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitoje³. Alternatyvų palyginamosios analizės rezultatai pateikti 1 lentelėje.

Stočių ir stotelių alternatyvos socialiniu-ekonominiu požiūriu įvertintos parengtoje kaštų ir naudos analizėje. Keleivių stočių bei stotelių vystymas, numatoma, patirs ne tik kaštų, bet ir turės ekonominių naudų, tačiau finansinė nauda ir kaštai pavienėms stotims ar stotelėms nevertinami. Numatoma, kad ekonominę naudą įgyvendinant koncepcijos alternatyvų sprendinius gaus infrastruktūros valdytojas (infrastruktūros mokesčio pajamos), operatoriai (pajamos už keleivių pervežimą ir sutaupyta autobusų eksploatacinės išlaidos), naudotojai (sutaupyta kelionės laikas ir sumažėjusios lengvųjų automobilių eksploatacinės sąnaudos, taip pat stotelių įrengimas turės likutinę vertę ir sutaupys išorinių kaštų). Numatoma, kad ekonominius kaštus patirs infrastruktūros valdytojas (projekto įgyvendinimo išlaidos, veiklos išlaidos ir reinvesticijos) bei operatoriai (negautos kitų vežėjų pajamos, infrastruktūros mokesčio išlaidos, regioninių keleivinių traukinių vežėjų veiklos (operacinės) išlaidos ir regioninių keleivinių traukinių įsigijimo išlaidos). Numatoma, kad krovinių stočių įrengimas turės ekonominės naudos infrastruktūros valdytojui (infrastruktūros mokesčio pajamos), operatoriams (pajamos už krovinių vežimus geležinkeliu ir sutaupyta sunkvežimių eksploatacinės išlaidos) ir naudotojams (sutaupomas kelionės laikas). Taip pat stočių įrengimas turės likutinę vertę ir išorinių kaštų sutaupymų. Krovinių stočių įrengimas turės ir ekonominių kaštų infrastruktūros savininkui (projekto įgyvendinimo išlaidos, veiklos (operacinės) išlaidos, reinvesticijos) ir operatoriams (infrastruktūros mokesčio išlaidos, krovinių traukinių vežėjų veiklos (operacinės) išlaidos, negautos sunkvežimių vežėjų pajamos). Pagal atliktą kaštų ir naudos analizę abiejų Pasraučių stotelės alternatyvų bei Ručiūnų stotelės I alternatyvos kaštų ir naudos rezultatai yra neigiami, kitų nagrinėtų stočių ir stotelių alternatyvų – teigiami.

1 lentelė. Rezultatų, gautų skirtingais vertinimo būdais, palyginimas

Stotis / stotelė	SPAV	Daugiakriteris	Kaštų ir naudos analizė
	Palankesnė alternatyva	Palankesnė alternatyva	Palankesnė alternatyva
Jonavos keleivių geležinkelio stotelė	Abi vienodos	I	I
Jonavos krovinių geležinkelio stotis	III	III	Abi vienodos
Ručiūnų keleivių geležinkelio stotelė	II	II	II
Pasraučių keleivių geležinkelio stotelė	I	I	II
Ramygalos keleivių geležinkelio stotelė	Abi vienodos	II	Abi vienodos

³ Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita.

Joniškėlio mišri geležinkelio stotis	Abi vienodos	II	I
Vaškų keleivių geležinkelio stotis	Abi vienodos	II	I

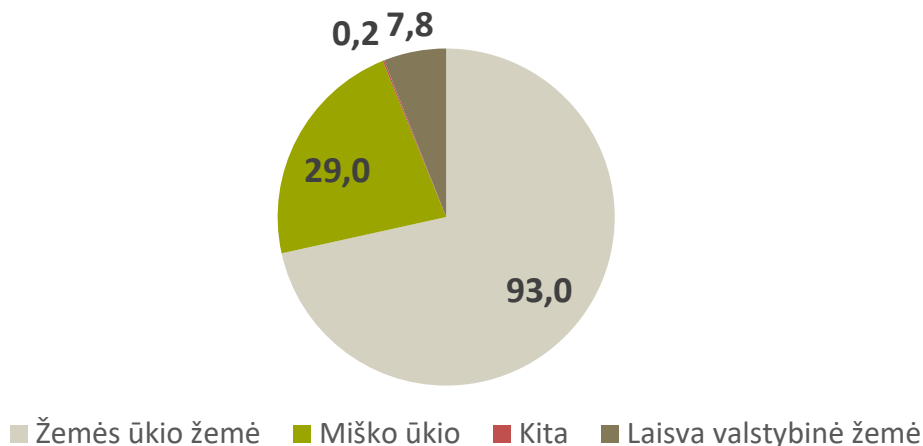
2 lentelė. Projekto alternatyvų investicijos

Stotis / stotelė	Bendra investicijų kaina, be PVM, Eur		
	I alternatyva	II alternatyva	III alternatyva
Jonavos krovinių geležinkelio stotis	15 261 000	-	15 021 000
Jonavos keleivių geležinkelio stotelė	5 983 000	6 554 000	-
Ručiuų keleivių geležinkelio stotelė	7 745 000	7 360 000	-
Pasraučių keleivių geležinkelio stotelė	5 121 000	4 458 000	-
Ramygalos keleivių geležinkelio stotelė	5 829 000	5 955 000	-
Joniškėlio mišri geležinkelio stotis	5 904 000	23 157 000	-
Vaškų keleivių geležinkelio stotelė	2 583 000	14 943 000	-

Planavimo organizatorė Susisiekimo ministerija 2023 m. rugpjūčio 24 d. raštu Nr. 2-3164 „Dėl pritarimo projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano koncepcijai“ pritarė rengimo etapo bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje parengtoms alternatyvoms, kurių pagrindu atliktas sprendinių konkretizavimas:

- 1) Jonavos keleivių geležinkelio stotelės I alternatyvai;
- 2) Jonavos krovinių geležinkelio stoties III alternatyvai;
- 3) Ručiuų keleivių geležinkelio stotelės II alternatyvai;
- 4) Pasraučių keleivių geležinkelio stotelės I alternatyvai;
- 5) Ramygalos keleivių geležinkelio stotelės II alternatyvai;
- 6) Joniškėlio mišrios keleivių ir krovinių geležinkelio stoties II alternatyvai;
- 7) Vaškų keleivių geležinkelio stoties II alternatyvai.

Pagal šias alternatyvas buvo parengti konkretūs sprendiniai, kurie leidžia ilgalaikiai perspektyvai rezervuoti teritorijas susisiekimo komunikacijų plėtrai. Patvirtinus Specialiojo plano sprendinius, šiose rezervuotose teritorijose valstybės vardu bus paimama visuomenės poreikiams žemė, statiniai, visuomenei atlyginami nuostoliai ir rengiami techniniai projektai. Numatoma, kad visuomenės poreikiams bus paimta apie 130 ha žemės, iš jos 93 ha žemės ūkio paskirties žemės, 29 ha miško ūkio paskirties žemės, 7,8 ha laisvos valstybinės žemės ir apie 0,2 ha kitos paskirties žemės. Paimti statinių pagal Specialųjį planą nenumatoma. **Žemės paėmimo visuomenės poreikiams (toliau – ŽPVP) procedūros prasidės Vyriausybei priėmus Nutarimo projektą ir numatoma, kad tęsis iki 2027 m. Pirminiais duomenimis, įgyvendinti ŽPVP procedūras pagal Specialiojo plano sprendinius preliminariai kainuos 8 mln. Eur (tikslī suma bus žinoma tik atlikus visuomenės poreikiams paimamo turto individualaus vertinimo procedūras).**



2 pav. Teritorijų poreikis pagal žemės paskirtį, ha

Siekiant, kad iki 2030 m. geležinkelio jungtis su Latvija veiktų visapusiškai, prioritetą bus sutelktas į sprendinių, užtikrinančių geležinkelių transporto funkcionalumą (t. y. geležinkelio eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemės (CCS) bloką, traukos pastatų (ENE), automobilių kelių infrastruktūros priežiūros, Joniškėlio mišrios (keleivių ir krovinių) geležinkelio stoties su valstybės sienos apsaugos funkcijoms vykdyti reikalinga infrastruktūra ir Jonavos keleivių geležinkelio stotelės), įgyvendinimą (planuojama investicijų vertė 29,14 mln. Eur, numatoma finansuoti Europos Sąjungos ir nacionalinėmis lėšomis, kurias gali sudaryti Lietuvos Respublikos valstybės, taip pat kiti valstybės turimi piniginiai ištekliai bei privačios juridinių asmenų lėšos).

Specialiuoju planu keliami planavimo uždaviniai:

1. Atlikti planuojamos teritorijos inžinerinius geologinius, geotechninius, topografinius ir kt. tyrimus, būtinus inžinerinių ir kt. sąlygų tinkamumui įvertinti ir planuojamų susisiekimo komunikacijų infrastruktūros objektų sprendiniams parengti.

2. Vadovaujantis darnios plėtros principais, parengti planuojamos teritorijos plėtros koncepciją su ne mažiau kaip dviem projekto „Rail Baltica“ 1435 mm pločio vėžės Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena geležinkelio linijos plėtros alternatyvomis, apimančiomis:

2.1. regioninių stočių ir joms prijungti būtinos inžinerinės infrastruktūros (geležinkelio statinių ir pastatų, geležinkelio kelių, automobilių kelių, automobilių stovėjimo aikštelių, pėsčiųjų ir dviračių takų, inžinerinių tinklų, kt.) plėtros sprendinius;

2.2. geležinkelių sistemos elektrifikavimo (energijos posistemio, apimančio kontaktinį tinklą, traukos pastotes, jų prijungimą prie elektros perdavimo tinklo bei šio posistemio priežiūrai būtinų automobilių kelių) plėtros sprendinius;

2.3. geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių bei šių posistemių priežiūrai būtinų automobilių kelių plėtros sprendinius;

2.4. 5G ryšio prie „Rail Baltica“ infrastruktūros plėtros sprendinius, tinkamus ryšio operatorių tinklams įrengti.

3. Rengiamos plėtros koncepcijos alternatyvos turi būti formuojamos atsižvelgiant į projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos techninių projektų ir koncepcinių projektų sprendinius, taip pat elektrifikacijos bei geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių plėtros strateginius dokumentus, galimybių studijas bei techninius projektus.

4. Siekiant parinkti optimalią projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena plėtros sprendinių alternatyvą, **atlikti plėtros koncepcijos alternatyvų palyginimą bei strateginį pasekmių aplinkai vertinimą, naudojant daugiakriterės analizės bei kaštų ir naudos analizės metodus.**

5. Atlikti plėtros koncepcijos alternatyvų ir jų palyginimo nepriklausomą profesinį vertinimą.
6. Atlikti plėtros koncepcijos alternatyvų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo procedūras.
7. Nustatyti optimalią projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena plėtros alternatyvą.
8. Parengti optimalios projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena plėtros alternatyvos konkrečius sprendinius ir pagal juos suformuoti žemės sklypus bei servitutus.
9. Suplanuoti būtinos inžinerinės infrastruktūros (elektros energijos skirstymo ir gamtinių dujų skirstymo, elektros perdavimo tinklų, dujų perdavimo tinklų, šilumos tiekimo, vandens ir nuotekų šalinimo tinklų, ryšių, kt. inžinerinių tinklų) rekonstrukcijos ir statybos sprendinius, nustatyti apsaugos zonas, servitutus ir suformuoti žemės sklypus.
10. Nustatyti sprendiniams įgyvendinti būtinas teritorijas, kurių ŽPVP procedūros bus atliekamos.
11. Nustatyti planuojamos teritorijos naudojimo, tvarkymo ir apsaugos priemonės bei kitus reikalavimus.
12. Nurodyti specialiąsias žemės naudojimo sąlygas vadovaujantis Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymu.
13. Parengti valstybinės reikšmės miškų plotų schemų tikslinimo procedūroms reikalingus dokumentus ir organizuoti schemų tikslinimo procedūras.

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.

Specialiojo plano sprendiniai buvo derinami Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje (toliau – TPDRIS⁴) su institucijomis, parengusiomis ir išdavusiomis planavimo sąlygas.

Specialiojo plano sprendiniai be pastabų suderinti su Pasvalio rajono savivaldybės administracija, Jonavos rajono savivaldybės administracija, Kėdainių rajono savivaldybės administracija, Panevėžio rajono savivaldybės administracija, Panevėžio miesto savivaldybės administracija, Kauno rajono savivaldybės administracija, Kauno miesto savivaldybės administracija, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija, Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija, Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Lietuvos Respublikos kultūros ministerija, Lietuvos Respublikos energetikos ministerija, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija.

Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija prie Aplinkos ministerijos patikrino ir 2024 m. birželio 6 d. teritorijų planavimo dokumento patikrinimo akte Nr. REG333547 nurodė, kad teritorijų planavimo proceso procedūros ir teritorijų planavimo dokumento sprendiniai atitinka teritorijų planavimą reglamentuojančių teisės aktų nuostatas ir pritaria teikimui tvirtinti.

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 ministerijoms. Nutarimo projektas be pastabų suderintas su Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos energetikos ministerija, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Lietuvos Respublikos kultūros ministerija,

⁴ Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje (TPDRIS) Teritorijų planavimo dokumento Nr. S-NC-00-21-349.

Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija, Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija, Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerija, Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija.

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija išvados dėl Nutarimo projekto derinimo neteikė, nes Nutarimo projektas nėra norminio pobūdžio ir nėra susijęs su teisingumo ministro valdymo sritimis. Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija el. paštu informavo, kad pasiūlymų ir pastabų neturi. Lietuvos Respublikos finansų ministerijos pastabos įvertintos Nutarimo projekto teikime, Nutarimo projektas suderintas darbo tvarka.

Priėmus Nutarimo projektą bus sudaryta galimybė „Rail Baltica“ ruože nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybių sienos atsirasti regioninėms stotims ir stotelėms su būtina inžinerine infrastruktūra, taip sujungiant pagrindinę „Rail Baltica“ geležinkelio liniją su regionais.

Neigiamų pasekmių priėmus teisės aktą nenumatoma.

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

Nutarimo projektas svarstytas 2024 m. rugsėjo 3 d. tarpinstituciniame pasitarime, kurio metu buvo išsakyta Finansų ministerijos ir Vyriausybės kanclerio pavaduotojo A. Mačiulio pastabos dėl tikslingumo pateikti informaciją apie investicijų poreikį priimtiems sprendimams įgyvendinti, rizikų valdymą, jeigu iš valstybės biudžeto nebūtų skiriamas lėšų, alternatyvų pasirinkimo motyvus, pažangos priemonės papildymo poreikį. Susisiekimo ministerija, atsižvelgusi į išsakytas pastabas, organizavo pasitarimą su Finansų ministerija, kur buvo aptarti projekto „Rail Baltica“ finansavimo ir galimų rizikų klausimai. Nutarimo projektas buvo suderintas darbo tvarka, išsakytos pastabos įvertintos lydraštyje, pateikiant pasirinktų alternatyvų detalesnį pagrindimą, ŽPVP procedūrų ir projekto alternatyvų numatomų investicijų kainas, papildyta informacija apie projekto naudą, kaštus, juos patirsiančius subjektus.

Specialiojo plano sprendinių aiškinamasis raštas ir priedai patikslinti pagal 2024 m. rugpjūčio 27 d. Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės išvadoje Nr. NV-2269 pateiktas pastabas ir pasiūlymus – atlikti redakcinio pobūdžio pataisymai.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Infrastruktūros plėtros grupės patarėjas, vykdamas grupės vadovo funkcijas, Darius Sriubas (tel. +370 660 31979, el. p. darius.sriubas@sumin.lt), Tarptautinio bendradarbiavimo grupės vyresnioji patarėja Natalija Baranauskienė (tel. +370 690 27219, el. p. natalija.baranauskiene@sumin.lt) ir vyriausiasis specialistas Aldas Genys (tel. +370 660 44577, el. p. aldas.genys@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 1 lapas.
2. Specialiojo plano sprendinių aiškinamasis raštas, 47 lapai.
3. Specialiojo plano grafinė dalis, 62 lapai.
4. Specialiojo plano 1 priedas. Žemės sklypų, ar jų dalių, planuojamų paimti visuomenės poreikiams sąrašai, 29 lapai.
5. Specialiojo plano 2 priedas. Siūlomų nustatyti servitutų duomenys, 24 lapai.
6. Specialiojo plano 3 priedas. Siūlomos specialiosios žemės naudojimo sąlygos, 48 lapai.
7. Specialiojo plano 4 priedas. Kitomis naudmenomis paverčiamų miško žemės plotų sąrašas, 10 lapų.
8. Specialiojo plano 5 priedas. Kitomis naudmenomis paverčiamų miško žemės plotų schemos, 63 lapai.

9. Suinteresuotų institucijų išvadų dėl Specialiojo plano kopijos, 33 lapai.
10. Valstybinės teritorijų planavimo ir statybos inspekcijos prie Aplinkos ministerijos 2024 m. birželio 6 d. teritorijų planavimo dokumento patikrinimo aktas Nr. REG333547, 1 lapas.
11. Suinteresuotų institucijų išvadų dėl Nutarimo projekto kopijos, 31 lapas.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis