



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

2024-11- Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO PATEIKIMO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija), atsižvelgdama į 2024 m. lapkričio 19 d. Tarpinstitucinio pasitarimo metu išsakytus pastebėjimus dėl svarstyto klausimo („Dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius procedūros pradžios“ (TAP-24-1569) (24-18394) bei gautas Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės pastabas, teikia patikslintą nutarimo projektą ir teikimą.

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

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.

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. 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). Taip pat 2024 m. papildomai Projektui paskirta Europos Sąjungos dotacija – 450 mln. Eur Europos Sąjungos finansavimas ir 8 mln. Eur valstybės biudžeto lėšų žemės išpirkimo reikmėms.

Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano

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. 428 „Dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų nustatymo“ ir Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programą (toliau – Planavimo darbų programa), 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 pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge 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“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge 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 susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas Panevėžio miesto ir Panevėžio rajono savivaldybėse ir sudaryti sąlygas šios infrastruktūros darniai plėtrai.

Specialiuoju planu keliami planavimo uždaviniai:

1. Atlikti planuojamos teritorijos inžinerinius geologinius, geotechninius, topografinius, archeologinius 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 trimis 1 435 mm ir 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių infrastruktūros bei kitų su ja susijusių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros objektų (geležinkelio kelių, pastatų, statinių ir įrenginių, automobilių kelių, automobilių stovėjimo aikštelių, pėsčiųjų ir dviračių takų, inžinerinių tinklų, kt.) statybos sprendinių alternatyvomis, užtikrinti keleivių geležinkelio stoties pasiekiamumą įvairių rūšių transporto priemonėmis, prioritetą teikiant ekologiškam viešajam keleiviniam transportui, ir Panevėžio geležinkelio mazge numatyti:

2.1. naujo 1 435 mm pločio vėžės keleivinių traukinių geležinkelio jungiamojo kelio ir prie naujos 1 435 mm pločio vėžės numatomos keleivių geležinkelio stoties statybą Panevėžio miesto savivaldybės teritorijoje;

2.2. esamo 1 520 mm pločio vėžės geležinkelio ruožo Gustonys–„Rail Baltica“ keleivių stotis–Panevėžys bei prie esamos 1 520 mm pločio vėžės esančios Panevėžio geležinkelio stoties rekonstravimą pagal projekto „Rail Baltica“ poreikius (traukinių pralaidumo, greičio ir eismo saugumo didinimo, kt.);

2.3. naujos kartos geležinkelių riedmenų transporto infrastruktūros (vienbėgio (angl. *monorail*), kt.), skirtos „Rail Baltica“ Panevėžio keleivių stotiai sujungti su Panevėžio miesto centrinėmis teritorijomis, statybą;

2.4. 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;

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

2.6. 5G ryšio prie „Rail Baltica“ infrastruktūros plėtros sprendinius, tinkamus ryšio operatorių tinklams įrengti.

3. Rengiamos projekto „Rail Baltica“ plėtros koncepcijos alternatyvos Panevėžio geležinkelio mazge turi būti formuojamos atsižvelgiant į projekto „Rail Baltica“ Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena geležinkelio linijos ir jos infrastruktūros objektų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų, 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“ plėtros alternatyvą Panevėžio geležinkelio mazge, 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“ plėtros alternatyvą Panevėžio geležinkelio mazge.

8. Parengti optimalios projekto „Rail Baltica“ plėtros alternatyvos Panevėžio geležinkelio mazge konkrečius sprendinius ir pagal juos suformuoti žemės sklypus bei servitutus.

9. Suplanuoti būtinas 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 jų apsaugos zonas, servitutus ir suformuoti žemės sklypus.

10. Nustatyti sprendiniams įgyvendinti būtinas teritorijas, kurių žemės paėmimo visuomenės poreikiams 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.

Igyvendinant Projektą Lietuvos teritorijoje suplanuotos 3 tarptautinės geležinkelio stotys, kuriose stos greitieji tarptautiniai keleiviniai traukiniai – Kauno, Vilniaus ir Panevėžio. Specialiojo plano sprendiniai konkretizuoja konceptualiuosius Panevėžio geležinkelio mazgo su planuojama tarptautine geležinkelio stotimi sprendinius.

Specialiajame plane išnagrinėtos galimybės suformuoti optimalų geležinkelių infrastruktūros mazgą, vadovaujantis darnios plėtros principais siekiant integruoti planuojamą „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūrą į Panevėžio miesto urbanistinę ir susisiekimo sistemą.

Infrastruktūros plėtros sprendiniai Panevėžio geležinkelio mazge suformuoti atsižvelgiant į projekto „Rail Baltica“ Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena geležinkelio linijos bei su ja susijusios infrastruktūros objektų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų, statybos techninių projektų ir koncepcinių projektų sprendinius, taip pat elektrifikacijos bei geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posisteminių plėtros strateginius dokumentus, galimybių studijas bei techninius projektus.

Nagrinėtos koncepcijos alternatyvos

Siekiant parinkti optimalią projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros plėtros Panevėžio geležinkelio mazge alternatyvą, vadovaujantis darnios plėtros principais ir Planavimo darbų programa, Specialiojo plano bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje išnagrinėtos šios susisiekimo infrastruktūros plėtros alternatyvos:

1 alternatyva – naujo 1 435 mm pločio vėžės keleivinių traukinių geležinkelio jungiamojo kelio ir prie naujos 1 435 mm pločio vėžės numatomos keleivių geležinkelio stoties statyba Panevėžio miesto savivaldybės teritorijoje;

2 alternatyva – esamo 1 520 mm pločio vėžės geležinkelio ruožo Gustonys–„Rail Baltica“ keleivių geležinkelio stotis–Panevėžys bei prie esamos 1 520 mm pločio vėžės esančios Panevėžio geležinkelio stoties rekonstravimas pagal projekto „Rail Baltica“ poreikius (traukinių pralaidumo, greičio ir eismo saugumo didinimas, kt.);

3 alternatyva – naujos kartos geležinkelių riedmenų transporto infrastruktūros (vienbėgio (*angl. monorail*), kt.), skirtos „Rail Baltica“ Panevėžio keleivių stočiai sujungti su Panevėžio miesto centrinėmis teritorijomis, statyba.

Siekiant parinkti optimalią projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros plėtros Panevėžio geležinkelio mazge alternatyvą, parengti koncepcijos alternatyvų sprendiniai ir juos pagrindžiantys techniniai sprendiniai, atliktas koncepcijos alternatyvų palyginimas bei strateginis pasekmių aplinkai vertinimas, naudojant daugiakriterės analizės bei kaštų ir naudos analizės metodus.

Kaip parodė atliktas Specialiojo plano bendrųjų sprendinių alternatyvų daugiakriteris vertinimas, didžiausią naudą visuomenei ir valstybei sukurtų **1 alternatyva** – naujo 1 435 mm pločio vėžės keleivinių traukinių geležinkelio jungiamojo kelio ir prie naujos 1 435 mm pločio vėžės numatomos keleivių geležinkelio stoties statyba Panevėžio miesto savivaldybės teritorijoje.

Pažymėtina, jog alternatyvos lygintos atliekant strateginio pasekmių aplinkai vertinimą, kurio sudėtinė dalis buvo daugiakriterė analizė ir kaštų ir naudos analizė. Daugiakriterę analizę sudarė skirtingos kriterijų grupės, kuriose buvo vertinti šie alternatyvų palyginimo kriterijai:

1. kelionės trukmė iki „Rail Baltica“ keleivių geležinkelio stoties;
2. keleivių geležinkelio stočių, kelynų funkcionalumas;
3. regioninių stočių ir jų jungčių funkcionalumas;
4. geležinkelio linijos (kelio) pralaidumas;
5. prekių traukinių eksploatavimo efektyvumas;
6. keleivinių traukinių eksploatavimo efektyvumas;
7. geležinkelio kelio (ruožų) bendras ilgis;

8. eksploataciniai kaštai;
9. geležinkelio kelio pralaidumas;
10. geležkelių transporto infrastruktūros valdymo efektyvumas;
11. geležkelių eismo valdymo organizavimas; nustatomas susikertančių maršrutų viename lygyje skaičius, eismo valdymo priemonių poreikis;
12. automobilių kelių eismo organizavimo efektyvumas;
13. alternatyvos įgyvendinimo kaina;
14. paaimamų visuomenės poreikiams (išperkamu) žemės sklypų plotas ir vertė;
15. paaimamų visuomenės poreikiams (išperkamu) gyvenamųjų, visuomeninių ir kitų pastatų skaičius ir vertė;
16. susikirtimų su 1 435 mm ir 1 520 mm pločio vėžės geležinkeliais skaičius ir vertė;
17. susikirtimų su valstybinės reikšmės automobilių keliais ir pagrindinėmis miestų gatvėmis skaičius ir vertė;
18. susikirtimų su vietinės reikšmės automobilių keliais skaičius ir vertė;
19. susikirtimų su inžineriniais tinklais (AB LITGRID, AB „Amber Grid“) skaičius ir vertė;
20. susikirtimų su inžineriniais tinklais (AB „Energijos skirstymo operatorius“, VšĮ „Placiajuostis internetas“, kt.) skaičius ir vertė;
21. susikirtimų su vandens telkiniais (upėmis, kanalais) skaičius ir vertė;
22. geologinių sąlygų tinkamumas statybai;
23. laukinių gyvūnų požeminių perėjų, žaliųjų tiltų skaičius ir vertė;
24. atitiktis kt. teritorijų planavimo dokumentams;
25. poveikis visuomenės sveikatai (triukšmo ir vibracijos mažinimo priemonių įrengimo vertė), poveikis aplinkos orui, poveikis klimato kaitai;
26. poveikis miškams (iškirstų miškų vertė);
27. poveikis kraštovaizdžiui;
28. poveikis gamtiniam karkasui;
29. poveikis vandens telkiniams;
30. poveikis saugomoms teritorijoms ir objektams (vertybėms);
31. poveikis gyvūnijai (faunai);
32. poveikis kultūros paveldo teritorijoms, vertybėms, archeologinėms teritorijoms.

Informuojame, kad, vadovaujantis daugiakritere analize atlikta alternatyvų palyginimo analize, optimalia alternatyva buvo laikoma ta, kuri surinko daugiausia vertinimo balų. Daugiausia vertinimo balų surinko 1 alternatyva – 53,83 balo. 0 (arba nieko nedarymo) alternatyva surinko 52,37 balo. Trečioje vietoje – 2 alternatyva (48,3 balo). Mažiausiai vertinimo balų surinko 3 alternatyva (46,8 balo).

Alternatyvos taip pat buvo lygintos pagal kokybinius strateginio pasekmių aplinkai vertimo kriterijus, susijusius su galimomis reikšmingomis pasekmėmis aplinkai:

1. paviršiniam vandeniui;
2. požeminiam vandeniui;
3. aplinkos orui;
4. klimato veiksniams;
5. triukšmui;
6. dirvožemiui;
7. natūralioms buveinėms ir biologinei įvairovei (įskaitant pasekmes gyvūnijai ir augalijai);
8. kraštovaizdžiui;
9. kultūros paveldui;
10. materialiniams antropogeniniams ištekliams;
11. žmonių sveikatai;
12. aplinkos komponentų ir pasekmių jiems tarpusavio sąveikai;
13. socialinei aplinkai;
14. ekonominei aplinkai.

Apibendrinus galimų reikšmingų pasekmių aplinkai vertinimo rezultatus ir atsižvelgiant į tikėtinas pasekmes, 0 (arba nieko nedarymo) alternatyva surinko 15 balų, 1 alternatyva surinko 8 balus, 2 ir 3 alternatyvos surinko po 6 balus.

Specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitoje 0 alternatyva nagrinėta vadovaujantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo metodiniais nurodymais, kuriuose, siekiant įvertinti nagrinėjamų plėtros alternatyvų pasekmių aplinkai mastą, rekomenduojama jas palyginti su alternatyva, kai planuojama plėtra nevykdoma. Atkreipiamė dėmesį, kad 0 alternatyva nėra nagrinėjama Specialiojo plano bendrųjų sprendinių apimtyje.

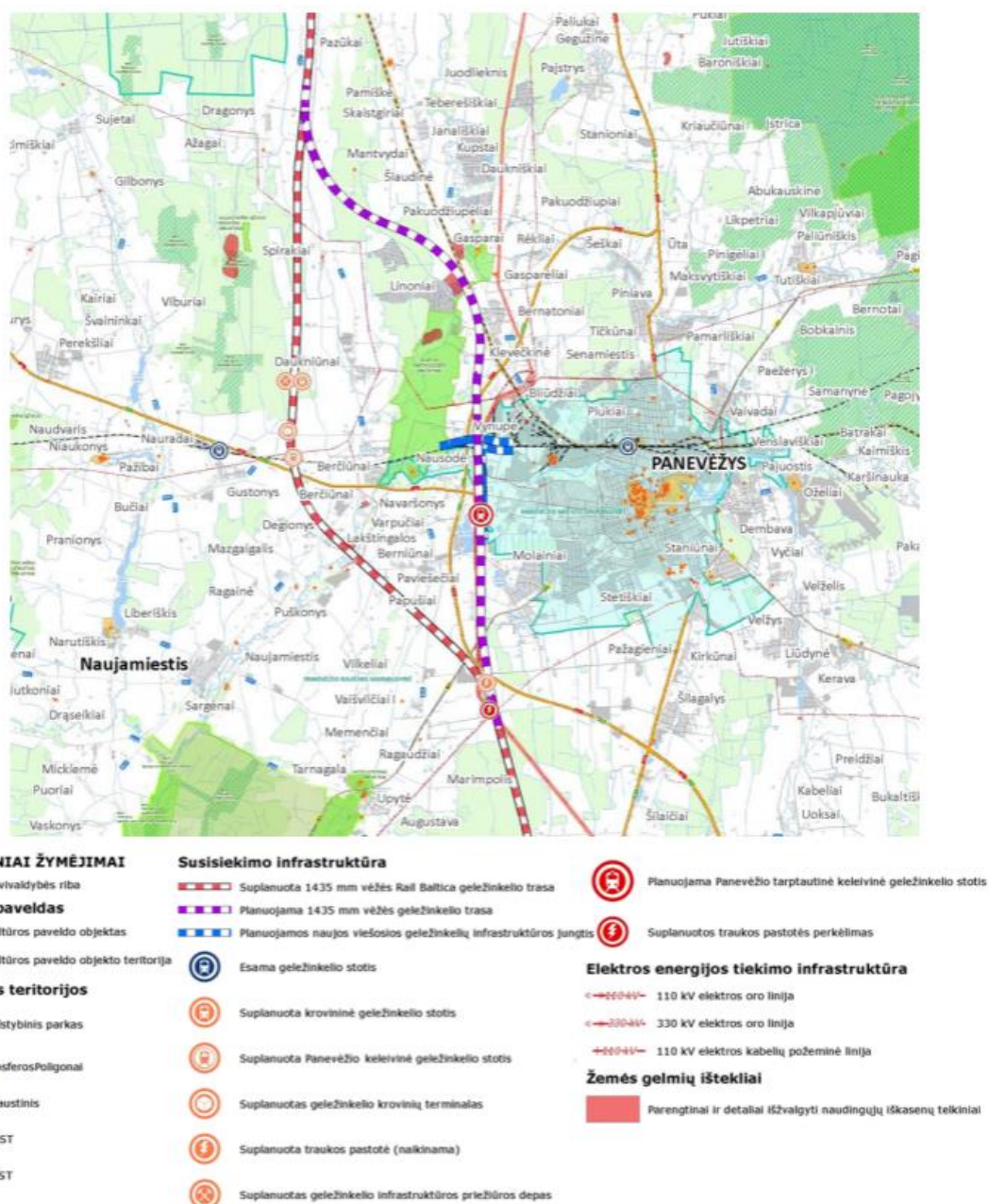
Pažymėtina, jog atliekant Specialiojo plano alternatyvų kaštų ir naudos analizę apskaičiuotos alternatyvoms įgyvendinti reikalingos investicijos, apskaičiuota projekto alternatyvų socialinė ir ekonominė nauda ir kiti finansiniai ir ekonominiai rodikliai.

Atliekant kaštų ir naudos analizę apibendrinančiu alternatyvų palyginimo kriterijumi, lyginant 1–3 alternatyvas, pasirinkta jautrumo analizės kritinio kintamojo lūžio taško (proc. nuo plano) vertė. 1 alternatyvos atveju jautrumo analizės kritinio kintamojo lūžio taškas (proc. nuo plano) buvo 65 proc., 2 alternatyvos – 74 proc., 3 alternatyvos – 78 proc. Pažymime, jog mažiausiai neigiama jautrumo analizės kritinio kintamojo lūžio taško (proc. nuo plano) vertė buvo 1 alternatyvos atveju.

Atkreiptinas dėmesys, jog vadovaujantis daugiakritere, kaštų ir naudos analizėmis bei Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo dokumentų visuma priimtas sprendimas dėl **1 alternatyvos**, kaip didžiausią naudą visuomenei ir valstybei sukuriančios alternatyvos, numatančios naujo 1 435 mm pločio vėžės keleivinių traukinių geležinkelio jungiamojo kelio ir prie naujos 1 435 mm pločio vėžės numatomos keleivinės geležinkelio stoties statybą Panevėžio miesto savivaldybės teritorijoje.

Susisiekimo ministerija 2023 m. spalio 16 d. raštu Nr. 2-3827 „Dėl pritarimo projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano koncepcijai“ pritarė Specialiojo plano rengimo etapo bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje parengtos koncepcijos **1 alternatyvai** (su sąlyga, kad siekiant kuo mažesnių neigiamų pasekmių gyventojams ir esamoms urbanizuotoms teritorijoms, 1 435 mm pločio vėžės geležinkelio trasos sprendiniai, įvardyti strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitoje bei koncepcijos ataskaitoje, esantys šalia Bernatonių kaimo, sodų bendrijos „Šilas“ ir šalia kultūros paveldo objekto – Siaurojo geležinkelio komplekso, bus papildomai vertinami, tikslinami ir (ar) vystomi konkretizuotų sprendinių stadijoje).

Koncepcijos **1 alternatyvoje**, vadovaujantis parengtais techniniais sprendiniais ir įvertinus planuojamo geležinkelio galimus techninius parametrus bei aplinkos komponentus, numatoma naujos Panevėžio tarptautinės keleivių „Rail Baltica“ geležinkelio stoties statyba prie Panevėžio miesto ribos Pagojyje šalia Paviešečių tvenkinio. Planuojamą geležinkelio stotį su pagrindine „Rail Baltica“ geležinkelio linija numatoma sujungti naujais 1 435 mm pločio vėžės geležinkelio keliais. Taip pat numatoma įrengti naujus ir rekonstruoti esamus geležinkelio kelius siekiant užtikrinti planuojamos stoties integraciją su esamu geležinkelio keliu Šiauliai–Daugpilis (Latvijos Respublika) (žr. 1 pav.).



1 pav. Konceptijos 1 alternatyvos schema

Pagal nagrinėtas alternatyvas buvo parengti konkretūs sprendiniai, kurie leidžia ateityje 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. Infrastruktūrai numatomas žemės paėmimas visuomenės poreikiams iš 391 žemės sklypo (267,5121 ha), iš jų: žemės ūkio paskirties sklypai – 192,3212 ha (283 sklypai ar sklypų dalys); kitos paskirties žemės sklypai – 34,4194 ha (86 sklypai ar sklypų dalys); miškų ūkio paskirties žemės sklypai – 40,7566 ha (21 sklypas ar sklypų dalys); vandens ūkio paskirties žemės sklypai – 0,0149 ha (1 sklypo dalis); 62 žemės sklypais nesuformuoti valstybinės žemės plotai – 21,4087 ha.

Žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros prasidės Lietuvos Respublikos Vyriausybei priėmus Nutarimo projektą ir numatoma, kad tęsis iki 2027 m. Pirminiais duomenimis, įgyvendinti žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūras pagal Specialiojo

plano sprendinius preliminariai kainuos 23 mln. Eur (tikslī suma bus žinoma tik atlikus visuomenės poreikiams paimamo turto individualaus vertinimo procedūras).

Projekto įgyvendinimas etapais. 2023 m. parengta nauja projekto „Rail Baltica“ kaštų ir naudos analizė nustatė Projekto biudžeto didėjimą nuo 5,8 mlrd. Eur iki 23,8 mlrd. Eur (iš jų Lietuvoje – 10,23 mlrd. Eur). Esminės Projekto biudžeto didėjimo priežastys: papildomi projekto apimties elementai (karinio mobilumo infrastruktūra, regioninės stotys, depai, pritaikymas klimato kaitai); infliacija, karo Ukrainoje įtaka, kiti išoriniai veiksniai; techninių sprendinių pasikeitimai ir maršruto detalizavimas; nepakankama pirminio projekto kaštų ir naudos analizės imtis ir biudžetas. Atsižvelgdama į išaugusią skaičiuojamąją Projekto kainą ir įvertinusi realias Projekto finansavimo iš Europos Sąjungos infrastruktūros plėtros priemonių 2024–2030 metais galimybes, 2023 m. lapkričio mėn. Europos Komisija paprašė atlikti Projekto apimties perplanavimą, pirmajame etape (iki 2030 m. pab.) prioritetą teikiant pagrindinės geležinkelio linijos nuo Talino (per Rygą, Pernu, Panevėžį, Kauną) iki Varšuvos įrengimui ir siekti pradėti šios linijos eksploataciją 2030 metais. 2024 m. birželio 6 d. Susisiekimo ministerijos Projektų portfelio komisijos posėdyje pritarta Projekto I etapo koncepcijai:

- dvikelis geležinkelio kelias ruože Lenkijos ir Lietuvos valstybių siena–Kaunas;
- dvikelis geležinkelio kelias ruože Kaunas–Panevėžys;
- vienkelis geležinkelio kelias ruože Panevėžys–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena.

Įgyvendinant Projektą etapais siekiama sumažinti investicijų poreikį I etape, kuris Lietuvos daliai yra 5,65 mlrd. Eur, ir užtikrinti funkcionalios europinės vėžės geležinkelio linijos išvystymą iki 2030 m. Projekto apimtyje išskiriami objektai bei papildoma infrastruktūra, kuri yra reikalinga „Rail Baltica“ geležinkelio linijos eksploatavimui bei krovinių ir keleivių vežimo paslaugų teikimui.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinių įgyvendinimas numatomas kartu su Projekto II etapo veiklomis (išskyrus projektavimą ir žemės paėmimo veiklas, kurios bus atliekamos pagal perplanuoto Projekto grafiką).

Preliminarus Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo etapiškumas.

I etapas (iki 2029-08-17):

- Žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros (preliminari kaina 23 mln. Eur);
- Geležinkelio linijos ir stoties infrastruktūros techninis projektavimas (preliminari kaina 30 mln. Eur).

II etapas:

II-ojo etapo veiklas bus siekiama įgyvendinti atlikus prioritetinių I etapo veiklų įgyvendinimą ir užsitikrinus reikalingą finansavimą. Rengiant projektą numatoma infrastruktūrą projektuoti išskiriant galimą statybos darbų etapiškumą, kas leistų statybos veiklas įgyvendinti etapiškai pagal ateityje turimą finansavimą ir bendrą plėtros poreikį. Preliminariai:

- „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge sankasos ir vienkelių geležinkelio kelio įrengimas;
- „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge antrojo geležinkelio kelio įrengimas;
- Panevėžio geležinkelio stoties statybos.

Vadovaujantis Specialiojo plano kaštų ir naudos analize, apskaičiuota bendra visos apimties suplanuotos infrastruktūros įrengimo investicijų kaina 489,00 mln. Eur. Taip pat būtų svarstoma šiuose etapuose numatytų sprendinių (stoties statinių) įgyvendinimui reikalingas lėšas pritraukti pasitelkiant viešosios ir privačios partnerystės priemones.

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

Specialiojo plano sprendiniai buvo derinami Topografijos, inžinerinės infrastruktūros, teritorijų planavimo ir statybos elektroninių vartų informacinėje sistemoje (toliau – TPS „Vartai“)³ su institucijomis, parengusiomis ir išdavusiomis planavimo sąlygas.

Specialiojo plano sprendiniai be pastabų suderinti su Aplinkos ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija, Žemės ūkio ministerija, Krašto apsaugos ministerija, Kultūros ministerija, Ekonomikos ir inovacijų ministerija, Energetikos ministerija, Susisiekimo ministerija, Panevėžio miesto savivaldybės administracija, Panevėžio rajono savivaldybės administracija. Vidaus reikalų ministerija Specialiojo plano sprendinius suderino, tačiau pateikė pasiūlymą, į kurį atsižvelgta – Specialiojo plano aiškinamasis raštas pataisytas pagal pastabą.

Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija prie Aplinkos ministerijos patikrino ir 2024 m. lapkričio 8 d. teritorijų planavimo dokumento patikrinimo akte Nr. REG25734466 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 Krašto apsaugos ministerijai, Energetikos ministerijai, Ekonomikos ir inovacijų ministerijai, Sveikatos apsaugos ministerijai, Žemės ūkio ministerijai, Aplinkos ministerijai, Finansų ministerijai, Teisingumo ministerijai, Užsienio reikalų ministerijai, Vidaus reikalų ministerijai, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijai, Švietimo, mokslo ir sporto ministerijai.

Žemės ūkio ministerija, Krašto apsaugos ministerija bei Sveikatos apsaugos ministerija pateikė išvadas dėl Nutarimo projekto, kuriose nurodė, kad pastabų neturi. Iš kitų institucijų iki nurodyto termino išvadų dėl Nutarimo projekto negauta.

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 projektą parengė Susisiekimo ministerijos Infrastruktūros plėtros grupės patarėjas, vykdomasis grupės vadovo funkcijas, Darius Sriubas (tel. +370 660 31979, el. p. darius.sriubas@sumin.lt) ir vyriausioji specialistė Justyna Franckevič (+370 695 18148, el. p. justyna.franckevic@sumin.lt)

PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 1 lapas.
2. Specialiojo plano sprendinių aiškinamasis raštas, 30 lapų.
3. Specialiojo plano sprendinių grafinė dalis, 10 lapų.
4. Specialiojo plano 1 priedas. Žemės sklypų, ar jų dalių, planuojamų paimti visuomenės poreikiams sąrašas, 20 lapų.
5. Specialiojo plano 2 priedas. Statinių, esančių planuojamuose paimti visuomenės poreikiams žemės sklypuose ar jų dalyse sąrašas, 2 lapai.
6. Specialiojo plano 3 priedas. Siūlomų nustatyti servitutų duomenys, 8 lapai.
7. Specialiojo plano 4 priedas. Siūlomos specialiosios žemės naudojimo sąlygos, 31 lapas.
8. Specialiojo plano 5 priedas. Kitomis naudmenomis paverčiamų miško žemės plotų sąrašas, 5 lapai.
9. Specialiojo plano 6 priedas. Kitomis naudmenomis paverčiamų miško žemės plotų schemos, 26 lapai.
10. Specialiojo plano 7 priedas. Sudalinimo schema, 5 lapai.
11. Suinteresuotų institucijų išvadų dėl Specialiojo plano kopijos, 24 lapai.

³ Topografijos, inžinerinės infrastruktūros, teritorijų planavimo ir statybos elektroninių vartų informacinėje sistemoje (TPS „Vartai“) Teritorijų planavimo dokumento Nr. S-NC-00-21-348.

12. Valstybinės teritorijų planavimo ir statybos inspekcijos prie Aplinkos ministerijos 2024 m. lapkričio 8 d. teritorijų planavimo dokumento patikrinimo aktas Nr. REG25734466, 1 lapas.

13. Suinteresuotų institucijų išvadų dėl Nutarimo projekto kopijos, 6 lapai.

Laikinais einantis susisiekimo ministro pareigas

Marius Skuodis