

**AIŠKINAMASIS RAŠTAS**  
**DĖL PRITARIMO RENGTI IR ĮGYVENDINTI REGIONINĖS REIKŠMĖS PROJEKTĄ**  
**„PANEVĖŽIO GELEŽINKELIO KROVINIŲ REGIONINIO TERMINALO**  
**(LOGISTIKOS CENTRO PRIE „RAIL BALTICA“) ĮRENGIMAS“, LEIDIMO VYKDYTI**  
**VIEŠUOSIUS PIRKIMUS IR PRITARIMO JUNGTINĖS VEIKLOS SUTARČIAI**

2015 m.rugsėjo 17 d.  
Panevėžys

**1. Problemos esmė:**

**1.1. Tarptautinė ir Lietuvos situacija, įgyvendinant projektą „Rail Baltica“**

„Rail Baltica“ yra laikomas prioritetiniu Europos Sąjungos Transeuropinio transporto tinklo projektu Nr. 27. 2010 m. balandžio 7 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu Nr. 371 pripažino projektą „Rail Baltica“ valstybei svarbiu ekonominiu projektu. 2011 m. spalio 11 d. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr.XI-1612 pripažino projektą „Rail Baltica“ ypatingos valstybinės svarbos projektu.

**Pradžia:** 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamentas ir Europos Taryba sprendimu Nr. 884/2004/EC patvirtino prioritetinių transporto projektų sąrašą. Šiame sąrašė 27-uoju numeriu įtrauktas Lenkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos geležinkelio projektas „Rail Baltica“.

**Projektas vykdomas remiantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimais:** 2009 m. liepos 7d. Transporto investicijų direkcija ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ pasirašė sutartį dėl funkcijų pasidalijimo, pagal kurią AB „Lietuvos geležinkeliai“ tapo projekto vykdytoju. Projektas vykdomas remiantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimais:

1.1. 2003 m. gruodžio 9 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1568 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano įgyvendinimo priemonių plano patvirtinimo.“ (64 p).

1.2. 2009m. gruodžio 23d. Nr. 1802 „Dėl neatidėliotinu veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, plano patvirtinimo“ ir

1.3. 2010m. gegužės 12 d. Nr. 541 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. gruodžio 23 d. nutarimo nr. 1802 „Dėl neatidėliotinu veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, plano patvirtinimo“ pakeitimo“.

Šis, Europos Sąjungos dalinai finansuojamas TEN-T prioritetinis projektas Nr. 27, remiasi EK sprendimais K(2011)1978 ir K(2011)5019.

Lietuvos Respublika dalyvauja įgyvendinant tarptautinį transporto projektą „Rail Baltica“, kuris geležinkelio linija sujungs Varšuvą, Kauną, Rygą, Taliną ir, pasitelkus geležinkelio keltą, Helsinkį. „Rail Baltica“ maršrutas yra laikomas prioritetiniu Transeuropinio transporto tinklo projektu Nr. 27. Europos Sąjungos (ES) institucijos „Rail Baltica“ projektą įvardija kaip strateginį ir ilgalaikį geležinkelio projektą, kurio tikslas - plėtoti aukštos kokybės keleivinį susisiekimą bei krovinių vežimus tarp Baltijos valstybių, Lenkijos ir kitų ES šalių. Modernizuotos geležinkelių linijos leistų vykdyti efektyvų susisiekimą sausuma tarp Baltijos ir Šiaurės Europos šalių (ypač Suomijos), ir, ilgainiui, su Centrine Azija. Pagerintas susisiekimas geležinkeliu turės aplinkosauginių privalumų, mažins transporto spūstis Europos kelių tinkle, gerins prieigą prie Baltijos valstybių ir skatins greitesnę regioninę plėtrą susijusiose šalyse. Ilgalaikis tarptautinio „Rail Baltica“ projekto tikslas – visapusiškai įgyvendinti principus, susijusius su įvairių rūšių transporto derinimu, sąveika, patikimumu, sauga, saugumu, sudaryti palankias sąlygas naudoti mažiausiai aplinkai kenkiančio transporto rūšis. „Rail Baltica“ projektas tai ne tik geležinkelių infrastruktūros, bet ir visos logistinės grandinės, formuosiančios krovinių ir keleivių srautus, sukūrimas. Šioje srityje jau padaryti ir konkretūs tarptautiniai sprendimai. 2010 m. birželio mėn. Roterdame buvo pasirašyta krovinių vežimo geležinkelio koridoriumi Nr. 8 („North Sea - Baltic“) deklaracija „Beniliukso šalys-Vokietija-Lenkija“. Geležinkelio ruožas Kaunas-Varšuva, kaip sudėtinė projekto „Rail Baltica“ dalis, tapo neatsiejama šio koridoriaus dalimi. Lietuvoje, siekiant

užtikrinti padidėjusių krovinių srautų aptarnavimą ir pervežimų intermodalumą, priimtas sprendimas įkurti Kauno viešąjį logistikos centrą, o Marijampolėje (Baraginėje) laisvąją ekonominę zoną. AB „Lietuvos geležinkeliai“ nusprendė didinti logistikos centro Šeštokuose pajėgumus, o privataus kapitalo įmonės planuoja intermodalinio terminalo Mockavoje statybas. Taip pat, siekiant užtikrinti ateities Europos Sąjungos tvarų konkurencingumą bei sklandų Europos Komisijos sprendimų, išdėstytų „Baltojoje knygoje“, kuriais siekiama iki 2030 metų 30 proc., o iki 2050 metų 50 proc. visų pervežamų krovinių transportuoti ekologiškai švariomis transporto rūšimis, tokiais kaip geležinkelių transportas, įgyvendinimą. Jau nutiesta „Rail Baltica“ geležinkelio linija iki Kauno yra sudėtinė geležinkelio krovinių koridoriaus „North Sea - Baltic“ dalis, kuri sujungia Beniliukso šalis, Vokietiją, Lenkiją ir Lietuvą, o vėliau sujungs ir Latviją, Estiją bei Suomiją. Be to, ateityje šis koridorius Varšuvoje turės jungtį su transporto koridoriumi „Baltica – Adriatica“, sujungiančiu kokybiška geležinkelio vėže Lenkiją, Čekiją, Slovakiją, Austriją, Slovėniją ir Italiją. Tokiu būdu Europoje formuojama nauja šiaurės-pietų ir rytų-vakarų krovinių kryptys. Nutiesus Europinio standarto geležinkelį per Kauną, susidaro sąlygos vystyti logistikos grandinę, sukuriant galingą bazę krovinių komplektavimui, perrūšiavimui ir perkrovimui. Tačiau Lietuva turi visas palankias sąlygas įsitvirtinti krovinių srautų koridoriuose kaip krovinių tranzito „vartų“ valstybe. Tokia išvystyta grandinė padidins konteinerinių traukinių tokių kaip „Vikingas“, „West Express“ ir „Saulė“ apkrovimą ir leis sukurti naujus konteinerinių traukinių maršrutus.

Projekto „Rail Baltica“ tikslai, atsižvelgiant į išaugusias paskutiniųjų metų krovinių apimtis ir automobilių skaičių Pietų – Šiaurės kryptimi, yra šie:

- ❖ pagerinti susisiekimą tarp ES ir Baltijos šalių, nuosekliai didinti žmonių ir krovinių mobilumą, sudarant palankesnes cismo sąlygas keliaujantiems, kombinuotajam transportui, logistikai ir intermodaliniams pervežimams šioje TEN-T tinklo ašyje;

- ❖ regioniniu ir nacionaliniu lygiu skatinti ekonominę plėtrą ir remti ekonomišką ir darnias tarptautinio transporto paslaugas keleiviams ir krovinių gabenimui, skiriant ypatingą dėmesį geležinkelių valdytojų efektyvesnei veiklai tarptautiniuose koridoriuose ir suderinamumui su kitomis transporto rūšimis;

- ❖ racionalizuoti geležinkelių infrastruktūros naudojimą ir pagerinti transporto paslaugų kokybę, sutrumpinant vežimų laiką, padidinant keleivių, krovinių srautą bei traukinių skaičių;

- padidinti efektyvumą eksploatuojant liniją po projekto užbaigimo, panaudojant naujo tipo riedmenis su didesne ašine apkrova ir Europos vėžės standartus intermodaliniams pervežimams;

- ❖ įdiegti aplinkos apsaugos priemones „Rail Baltica“ atkarpoje;
- padidinti saugumą įrengiant skirtingų lygių sankryžas ir įdiegiant modernias signalizacijos bei vaizdo stebėjimo sistemas;

- ❖ I ir IX transporto koridorių sankirtoje sujungti dvi geležinkelių sistemas (plačiosios rusiško standarto ir Europos standarto vėžės) tokiu būdu sujungiant su Klaipėdos, Kaliningrado ir Kijevo atšakomis.

#### **„Rail Baltica 2“**

Greitosios europinės vėžės geležinkelio projektas, kurio apimtyje numatyta nutiesti atskirą europinės vėžės greitąjį (iki 240 km/h) geležinkelį maršrutu Talinas–Pėmu–Ryga–Panevėžys–Kaunas–Lietuvos/Lenkijos valstybių siena, kartu su Kaunas-Vilnius jungtimi.<sup>1</sup>

Šiuo metu „Rail Baltica“ projekto dalis, apimanti Panevėžį, yra vadinama „Europinio standarto geležinkelio linija Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas“.

Europinio standarto geležinkelio linija Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano rengimą ir vykdymą reglamentuoja dokumentai:

<sup>1</sup> Informacijos šaltinis – [http://www.rail-baltica.lt/content/index.php?lang\\_id=1&cat\\_id=1](http://www.rail-baltica.lt/content/index.php?lang_id=1&cat_id=1)

2013 m. gegužės 22 d. LRV nutarimas Nr. 438 ir 2014 m. birželio 26 d. LR susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-360.

Rengimo pradžios data: 2014-11-27.

TPD rūšis: Ypatingos valstybinės svarbos projekto „Rail Baltica“ specialusis planas.

Rengia - URS Infrastructure & Environment UK Limited filialas Lietuvos Respublikoje. Adresas Vytenio g. 9, LT-03113 Vilnius, Lietuva. Tel +37052608895, fax. +37052331574.

Parengiamojo etapo dokumentai:

1. LR Vyriausybės 2013 m. gegužės 22 d. nutarimo Nr. 438 „Dėl ypatingos valstybinės svarbos projekto „Rail Baltica“ Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano rengimo pradžios ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. rugsėjo 26 d. nutarimo Nr. 1195 „Dėl europinio standarto geležinkelio linijos nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybių sienos tiesimo parengiamųjų darbų plano patvirtinimo“ 1 punktą - „pradėti rengti ypatingos valstybinės svarbos projekto „Rail Baltica“ Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialųjį planą“.

2. LR susisiekimo ministro 2014 m. birželio 26 d. įsakymu Nr. 3-260 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2013 m. liepos 10 d. įsakymo Nr. 3-371 „Dėl Europinio standarto geležinkelio linijos nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano planavimo darbų programos patvirtinimo“ pakeitimo“ patvirtinta specialiojo plano planavimo darbų programa.

Nuorodos:

<http://www.sumin.lt/files/uploads/Isakymai/Isakymas.pdf>.

[http://www.rail-](http://www.rail-baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang_id=1&cat_id=2&subcat_id=10&cont_id=410)

[baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang\\_id=1&cat\\_id=2&subcat\\_id=10&cont\\_id=410](http://www.rail-baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang_id=1&cat_id=2&subcat_id=10&cont_id=410)

Pranešimas apie teritorijų planavimo dokumento viešinimą nuoroda:

[http://www.rail-](http://www.rail-baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang_id=1&cat_id=5&subcat_id=13&cont_id=417)

[baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang\\_id=1&cat\\_id=5&subcat\\_id=13&cont\\_id=417](http://www.rail-baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang_id=1&cat_id=5&subcat_id=13&cont_id=417)

Rengimo etapo dokumentai:

Pranešimas apie specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimą nuoroda:

[http://www.rail-](http://www.rail-baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang_id=1&cat_id=2&subcat_id=10&cont_id=427)

[baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang\\_id=1&cat\\_id=2&subcat\\_id=10&cont\\_id=427](http://www.rail-baltica.lt/content/archive.php?act=detail&lang_id=1&cat_id=2&subcat_id=10&cont_id=427)

**Specialiojo plano organizatorius:** Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Gedimino pr. 17, LT-01505, Vilnius, tel. Nr.: +370 5 239 3941; +370 5 239 3942, fakso Nr. +370 5 212 4335.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ pagal, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. spalio 16 d. įsakymu Nr. 3-672 „Dėl įgaliojimo AB „Lietuvos geležinkeliai“ suteikimo“, suteiktus įgaliojimus, juridinio asmens kodas 110053842, registruota adresu Mindaugo g. 12, LT-03603, Vilnius, tel. Nr. +370 5 269 2888; +370 5 269 3283, fakso Nr. +370 5 269 2665, el. paštas: railbaltica@litrail.lt; v.griganaviciute@litrail.lt; s.poskus@litrail.lt, interneto svetainės adresas www.rail-baltica.lt.

**Specialiojo plano pavadinimas:** Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas (toliau – Specialusis planas).

**Planavimo terminai:** 2014-11-27 – 2015-12-15.

**Planavimo tikslai:** Parengti Specialųjį planą ir parinkus racionaliausią europinio standarto geležinkelių linijos trasą sujungti Baltijos šalis su kitomis ES valstybėmis narėmis.

**Specialiojo plano rengėjas:** URS Infrastructure & Environment UK Limited, atstovaujama URS Infrastructure & Environment UK Limited filialo Lietuvos Respublikoje, juridinio asmens kodas 300104532, registruota adresu Vytenio g. 9, LT-03113, Vilnius, tel. Nr.:

+370 5 260 88 95; +370 645 51818, fakso Nr. +370 5 233 15 74, filialo direktorius Vitalij Vileško, el. paštas [vitalij.vilesko@urs.com](mailto:vitalij.vilesko@urs.com), interneto svetainės adresas [www.publicity.lt](http://www.publicity.lt).

**Pasiūlymų pateikimo tvarka:** rengiamam europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo (toliau – SPAV) ataskaitai visuomenė gali raštu teikti pasiūlymus. Pasiūlymai teikiami specialiojo plano organizatoriui ir specialiojo plano dokumentų rengėjui nurodytais adresais iki specialiojo plano SPAV ataskaitos baigiamojo susirinkimo ir jo metu.

## 1.2. Panevėžio miesto ir regiono situacija

Panevėžio miesto savivaldybės taryba, 2015 m. balandžio 14 d. priimdama sprendimą Nr. 1-102 „Dėl kreipimosi į Lietuvos Respublikos Vyriausybę, Susisiekimo Ministeriją, AB „Lietuvos Geležinkeliai“ ir siūlymo numatyti regioninį krovinių terminalą rengiant ypatingos valstybinės svarbos projekto „Rail Baltica“ Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena Specialųjį planą“ inicijavo miesto ir viso regiono interesus atitinkančio pasiūlymo pateikimą. Problemos svarstymas nuo 2015 m. gegužės mėnesio pratęstas regioniniu lygmeniu. Preliminarūs krovinių srautų paskaičiavimai ir su tuo susijusios galimos logistikos centro vietos paieškos parodė, kad logistikos centrą visos suinteresuotoms pusės (Panevėžio miesto ir rajono savivaldybė, AB „Lietuvos geležinkeliai“, Panevėžio pramonės, prekybos ir amatų rūmai pavieniai verslininkai ir kt.) galėtų įrengti Panevėžio rajono teritorijoje. Tačiau labiausiai logistikos centras bus reikalingas mieste įsikūrusioms verslo įmonėms. Numatant planuojamo logistikos centro vietą ir apimtį, atkreipti dėmesį ir į Lietuvoje, įgyvendinant projektą „Rail Baltica“ jau atliktus darbus ir su geležinkelių transportu susijusius įrengtus, rengiamus ar numatytus įrengti logistikos centrus bei juose numatytų saugoti krovinių pobūdį. Net neišsami situacijos analizė rodo, kad Kaune įrengtas tik konteinerių intermodalinis terminalas. Šiuo metu Lietuvoje nenumatyta, kad „Rail Baltica“ geležinkelio vėžės teikiamos galimybės būtų plačiau naudojamos biriems produktams ar suskystintoms medžiagoms vežti. Esant tokiai situacijai, Panevėžio logistikos centro prie „Rail Baltica“ geležinkelio vėžės įrengimas, jei per šį logistikos centrą transportuojami tokio pobūdžio kroviniai, tampa labai svarbus visai Lietuvai. Šiuo metu Panevėžyje esančios didžiausios pramonės įmonės (11) kasmet transportuoja apie 251.339 tonas arba 398.239 kub.m krovinių. Tačiau tai nėra pilna informacija apie esamą padėtį ir galimus planuoti krovinių pervežimo srautus. Norint prognozuoti Panevėžio regioninio krovinių terminalo būsimą apkrovimą, būtina atlikti išsamią esamos situacijos analizę.

Sprendimas įgyvendinti projektą „Panevėžio geležinkelio krovinių regioninio terminalo (logistikos centro prie „Rail Baltica“) įrengimas“ turi būti paremtas tikslesniais kaštų paskaičiavimais, esamos situacijos analize ir racionalia prognoze. Visa tai bus atlikta, parengiant galimybių studiją.

Šią galimybių studiją apsisprendė rengti 2 partneriai: Atsakingasis partneris – Panevėžio miesto savivaldybė ir Partneris – Panevėžio rajono savivaldybė. Galimybių studijos finansavimo principas – procentinis abiejų savivaldybių biudžetų apimčių palyginimas. Taikant tokį principą, galimybių studijos parengimo kaštai bus finansuojami: 72 proc. – Atsakingasis partneris, 28 proc. – Partneris.

## 2. Projekto aprašymas

Sprendimu Panevėžio miesto savivaldybės taryba pritaria, kad būtų įgyvendinamas projektas „Panevėžio geležinkelio krovinių regioninio terminalo (logistikos centro prie „Rail Baltica“) įrengimas“.

Sprendimu taip pat numatoma skirti 72 proc. (t.y. iki 22 tūkst. eurų) galimybių studijos parengimo paslaugos pirkimo kaštų iš Panevėžio miesto savivaldybės biudžeto, iš paskirties netekusių biudžetinių lėšų.

Sprendimo 4 punktu pritariama Panevėžio miesto ir Panevėžio rajono savivaldybių jungtinės veiklos sutarčiai, kurioje yra aptariami proporcingai galimybių studijos parengimo finansavimo ir parengtos galimybių studijos nuosavybės klausimai.

### **3. Kaip šiuo metu sprendžiami sprendimo projekte aptarti klausimai**

Šiuo metu teikiamas Tarybos sprendimo projektas, kuriuo numatyta tęsti pasirengimą įgyvendinti projektą „Panevėžio geležinkelio krovinių regioninio terminalo (logistikos centro prie „Rail Baltica“) įrengimas“. Pirmasis ir svarbiausias tokio pasirengimo darbas – parengti galimybių studiją.

Kita problemos sprendimo alternatyva – neįgyvendinti projekto – neatneštų laukiamų pokyčių ir būtų praleista galimybė pasinaudoti „Rail Baltica“ geležinkelio vėžės teikiamomis verslo vystymo Panevėžyje ir Panevėžio regione perspektyvomis.

### **3. Sprendimo priėmimo būtinumo pagrindas, kokių pozityvių rezultatų laukiama**

Priėmus sprendimą, pradedamas projekto „Panevėžio geležinkelio krovinių regioninio terminalo (logistikos centro prie „Rail Baltica“) įrengimas“ įgyvendinimas. Projektas „Panevėžio geležinkelio krovinių regioninio terminalo (logistikos centro prie „Rail Baltica“) įrengimas“ yra Panevėžio regione pramonės, prekybos ir individualių verslų vystymo skatinimo garantas. Netiesioginiai projekto įgyvendinimo rezultatai – padidėjęs darbo vietų skaičius, sprendžiami darbo užimtumo klausimai.

### **4. Skaičiavimai, išlaidų sąmatos, finansavimo šaltiniai:**

Projektas Lietuvos teritorijoje įgyvendinamas iš Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos lėšų. Kol nėra atlikta analizė ir parengta tikslesnė techninė dokumentacija, nustatyti, koks bus tikslus vietinių lėšų poreikis, neįmanoma. Tai būtų padaryta, rengiant galimybių studiją.

Galimybių studijos parengimo minimalūs kaštai (apie 30 tūkst. eurų) yra nustatyti, preliminariai apklausus galimus paslaugos vykdytojus.

Kadangi galimybių studijos rengimo iniciatyva kilo iš Panevėžio miesto savivaldybės Tarybos, rengimo kaštai dengiami proporcingai dalimis, kurios nustatytos pagal Jungtinės veiklos sutartį pasirašančių partnerių – Panevėžio miesto savivaldybės ir Panevėžio rajono savivaldybės biudžetų apimtis. Tokiu būdu Panevėžio miesto savivaldybės dalis yra 72 proc. arba apie 21,6 tūkst. eurų (t.y. suapvalinus, ~ iki 22 tūkst. eurų), o Panevėžio rajono dalis – 28 proc. arba 8,4 tūkst. eurų (t.y. suapvalinus, ~ apie 8 tūkst. eurų).

Panevėžio miesto savivaldybės galimybių studijos rengimo kaštų finansavimo šaltinis – paskirties netekusios Panevėžio miesto 2015 m. biudžeto lėšos, kurios bus numatytos artimiausiame miesto savivaldybės Tarybos posėdyje, tikslinant 2015 m. miesto biudžetą.

### **5. Galimos neigiamos pasekmės priėmus sprendimą, kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta**

Priėmus sprendimą neigiamų pasekmių nebus.

### **6. Kieno iniciatyva parengtas Tarybos sprendimo projektas**

Panevėžio miesto savivaldybės administracijos iniciatyva.

**7. Tarybos sprendimo projektas suderintas su Savivaldybės mero pavaduotoju Aleksu Varna, Tarybos sekretore I.Mazaliauskiene, administracijos direktoriumi Tomu Jukna, Tcīsės**

skyriaus vyriausioju specialistu Aušriu Valkūnu, Investicijų skyriaus vedėja Diana Bajorūne, Finansų ir biudžeto skyriaus vedėja Ona Chomentauskiene, Kanceliarijos vyr. specialiste Daiva Petruityte.

Investicijų skyriaus vyriausioji specialistė



Dalia Meškauskienė