



Rail Baltica naujienos

2024 gegužė

Atnaujinta „Rail Baltica“ kaštų ir naudos analizė: projekto nauda – 6,6 mlrd. Eur

Naujausios nepriklausomos kaštų ir naudos analizės rezultatai rodo, kad „Rail Baltica“ yra ekonomiškai perspektyvi, tikimasi, kad projektas Baltijos šalims sugeneruos 6,6 mlrd. Eur tiesioginės naudos.

Apskaičiuota, kad netiesioginė nauda turėtų siekti 15,5–23,5 mlrd. Eur. Netiesioginė ekonominė nauda apima karinį mobilumą, aplinkos tvarumą, Baltijos šalių koridoriaus sinergiją, socialines naudas ir poveikį tiekimo grandinei.

Paaškinio kainų kilimą

Nuo 2017 m., kai buvo atlikta ankstesnė kaštų ir naudos analizė, tarptautinio projekto apimtis smarkiai išaugo: vien Lietuvoje įtrauktos regioninės stotys, jungtys su oro uostais ir reikalingi infrastruktūros elementai, kurių nebuvo numatyta anksčiau pradinėje apimtyje.

Be to, nuo 2017 m. vertinimo pasaulyje vyko politinė ir socio-ekonominė kaita – pandemija, karas Ukrainoje, visa tai darė įtaką kainų kilimui, o infliacija kilo 40 proc. Apskaičiuota, kad projekto, kuriuo siekiama iki 2030 m. nutiesti geležinkelio liniją per tris Baltijos valstybes, jungiančių regioną su Lenkija, įgyvendinimo išlaidos sieks 15,3 mlrd. Eur.

Pasak nepriklausomų vertintojų, „Rail Baltica“ sąnaudų padidėjimas susijęs su šiais veiksniais: 31 proc. augimą lėmė didesni projektavimo parametrai ir išlaidos, 51 proc. padidėjimą lėmė detalesnis kainos įvertinimas projektavimo metu, 18 proc. atsirado dėl papildomų išorinių reikalavimų ir veiksnų, pavyzdžiui, trečiųjų šalių reikalavimų, įvairių institucijų techninių reglamentų, sąveikos techninių specifikacijų, atsiradusių per pastaruosius 6 metus.



LTG grupės „Rail Baltica“ Lietuva direktorius
Arenijus Jackus

Naujausiame tyrime apskaičiuota, kad „Rail Baltica“ sąnaudos vienam kilometrui sudarys 26 mln. Eur. Tyrimai parodė, kad panašių greitųjų geležinkelių projektų Europoje vidutinė kilometro kaina yra 24 mln. Eur.

Nauda persveria kaštus

Tyrimo išvadose teigiama, kad 80 proc. „Rail Baltica“ naudos turėtų būti gaunama iš keleivinio transporto, 14 proc. – aplinkosaugos gerinimo, o 5 proc. – krovinio transporto. Projektas integruos Baltijos regioną į Europos geležinkelių tinklą ir kasmet didins BVP augimą 0,5–0,7 procentinio punkto. Numatomas žemės vertės didėjimas, miestų, verslų, turizmo augimo veiksniai.

„Rail Baltica“ palaiko prekybos srautus, kuriuos paveikė geopolitiniai įvykiai, pavyzdžiui, Rusijos karas Ukrainoje, ir padeda atkurti Ukrainą. Projektas didina energetinį saugumą pereinant nuo iškastinio kuro prie atsinaujinančios energijos, sumažinant emisijų suvartojimą 1,5–3,3 proc. ir remiant ES tikslą iki 2050 m. pasiekti nulinę emisiją. Projektu taip pat gerinama aplinkos apsauga ir eismo saugumas, mažinama tarša ir nelaimingų atsitikimų rizika.

Reikšminga tai, kad „Rail Baltica“ turės įtakos nacionaliniam saugumui, įskaitant karinės logistikos ir mobilumo optimizavimą, užtikrinant eismo infrastruktūros pajėgumus ir suderinamumą su 1435 mm vėžės geležinkelių tinklu. Remiantis analize, taikos metu vėžė gali pakeisti 7 km ilgio karinės įrangos koloną vienu 40 vagonų traukiniu, kasmet iš karinio transporto sugeneruojant 2–4 mln. Eur pajamų. Ginkluotų konfliktų atveju per vieną dieną iš Baltijos šalių sostinių į Lenkiją galima evakuoti nuo 95 tūkst. iki 143 tūkst. žmonių.

Būtina tęsti brandų projektą

Siekiant kuo didesnės socialinės ir ekonominės naudos Baltijos šalims ir ES, projektą būtina įgyvendinti visa apimtimi. 2024 m. „RB Rail“ pateikė bendrą trijų Baltijos šalių paraišką dėl daugiau kaip 2 mlrd. Eur ES finansavimo. Tolimesnis finansavimas priklausys nuo derybų dėl kito ES biudžeto, ieškoma ir alternatyvų.

2024 m. prasidėjo kitas projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo etapas – iki metų pabaigos planuojama nutiesti 15 proc. visos „Rail Baltica“ linijos. Estijoje pradėta statyti 21 km sankasos, Latvijos pietinėje atkarpoje vyksta statybų parengiamieji darbai, o artimiausiais mėnesiais numatoma pradėti pirmųjų 13 km sankasos darbus. Lietuvoje tiesiama 29 km geležinkelio linijos, iki metų pabaigos planuojama ją išplėsti iki 70 km ilgio atkarpos. Be to, siekiant paspartinti statybos įgyvendinimą, ketinama pradėti sankasos statybos darbų Kauno–Latvijos pasienio ruože (168 km) viešųjų pirkimų procedūras.

Du didžiausi viešieji pirkimai – elektrifikavimo ir kontrolės, valdymo ir signalizacijos sistemos projektavimo bei statybos – vykdomi pagal bendrą projekto grafiką. Šiuo metu prie projekto plėtojimo prisideda daugiau kaip 300 vietinių ir tarptautinių įmonių iš visos Europos.



Naujasis „Rail Baltica“ valdymo vadovas J. Vyžintas: tikslas – pastatyti europinę traukinio vėžę laiku

2024 m. gegužę „LTG Infra“ „Rail Baltica“ valdymo vadovo pareigas pradėjo eiti Justas Vyžintas. Ilgametę veiklos valdymo patirtį, didelės apimties infrastruktūros projektų įgyvendinimo ir rizikų valdymo srityje sukaupęs J. Vyžintas iki šiol vadovavo „Geležinkelių tiesimo centrai“, anksčiau ėjo finansų direktoriaus ir administracijos direktoriaus pareigas įmonėje „Kauno keliai“.



Apie tikslus, prioritetus ir sparčiai augančias ambicingo trijų Baltijos šalių bei Europos megaprojekto statybos darbų apimtį – interviu su J. Vyžintu.

Gegužę tapote „LTG Infra“ „Rail Baltica“ valdymo vadovu – kas paskatino imtis naujų iššūkių ir šių atsakingų pareigų?

Mano atėjimas buvo nuoseklus – infrastruktūros sektoriuje esu nuo pat savo karjeros pradžios, jame jaučiuosi užtikrintai. „Rail Baltica“ – išskirtinis tokio masto projektas. Prisiliesti prie jo man yra garbė, didžiuojuosi galimybe prisijungti prie didelės komandos, įgyvendinančios istorinį projektą.

Kokius iššūkius matote ateidamas vadovauti „Rail Baltica“ projektui? Kokius tikslus keliate sau?

Projektas kompleksiškas – jame dalyvauja daug susijusių šalių: Europos komisija, trijų Baltijos šalių ministerijos, jų geležinkelių valdytojai, partneriai. Vizija yra viena – kad traukinys, važiuojantis iki 250 km/val. greičiu, jungtų Baltijos šalis su Vakarų Europa. Iššūkiai – gebėti susitarti dėl detalių, kurių yra ypatingai daug, ir valdyti tokio lygio projektą nė vienai Baltijos šaliai neturint atitinkamos patirties. Žinoma, dviračio išradinėti nereikia: projekte dirbdami su partneriais – tiek Lietuvos, tiek užsienio – mokomės, plečiame kompetencijų bazę, perimame jų praktinę patirtį ir kartu dalijamės savąja.

Mano asmeniniai tikslai koreliuoja su pagrindiniais projekto tiksliais – pastatyti europinę traukinio vėžę laiku. Mes, infrastruktūristai, mąstome projekto lygmenyje – žvelgiame į jo pradžią ir pabaigą, tikslingai judame sėkmingo įgyvendinimo link.

Intensyvėjant „Rail Baltica“ įgyvendinimui skelbta, kad „Rail Baltica“ komanda šiemet augs beveik dvigubai. Kokius tikslus keliate komandai?

Pereinant į aktyvią rangos fazę komandai reikia transformuotis, ieškoti kompromisų, priimti sprendimus ir greitai juos įgyvendinti. Dažnu atveju sprendimai turi būti kompromisiniai, aiškiai suvokiant, kad geriausio, visiems tinkančio, varianto nebus.

Kitas komandai keliamas tikslas – bendrauti su tokio dydžio apimties ir greitųjų geležinkelių infrastruktūros projektų valdymo turinčiais partneriais, klausti, būti proaktyviems.

Dar vienas aspektas, kurį akcentuojau komandai – rangovas yra mūsų partneris. Būtent konstruktyvus užsakovo ir rangovo santykis užtikrina sėkmingą projekto įgyvendinimą.

Skaičiuojama, kad projekte jau dalyvauja daugiau nei 300 partnerių. Aktyviai įsitraukusios užsienio – Italijos, Ispanijos – bendrovės. Kodėl svarbus aktyvus rinkos dalyvių įtraukimas į projektą?

Iš 300 partnerių didžioji dalis yra Lietuvoje dirbančios įmonės. Jų įsitraukimas yra esminis – užtikrina projekto įgyvendinimo stabilumą. Tuo metu užsienio partneriai perduoda gerąsias praktikas. Taigi šis kompleksas užtikrina, kad bus minimalizuota klaidų galimybė, sutaupyta laiko ir lėšų.

Šiais metais „Rail Baltica“ projekto valdymo modelis buvo pakeistas. Ar tai duos pagrindo greitesniam viso projekto įgyvendinimui?

Vienose rankose sutelkti derinimo ir projektavimo procesai iki šiol užimdavo daug laiko. Naujasis valdymo modelis suteikia daugiau autonomijos kiekvienai iš trijų Baltijos šalių, dėl to valdymo

ir įgyvendinimo procesai greitėja, tampa sklandesni. Be to, rangos darbai, vykstantys skirtingose valstybėse, turi aiškią nacionalinę specifiką. Pilnas veiklų perėmimas gali trukti iki šių metų pabaigos.

Lietuva yra pirmoji jau tiesianti geležinkelio liniją. LTG vadovai yra minėję, kad vienas pagrindinių tikslų projekte – toliau didinti statybos darbų apimtį, o metų pabaigoje tikimasi būti pasiruošus vykdyti statybos darbus nuo Kauno Latvijos link kur kas didesne apimtimi. Kaip pavyks tai pasiekti?

Pirmyn judame sparčiai – sparčiausiai iš trijų Baltijos šalių. Iki šiol darbai vyko apie 30 km atkarpoje nuo Kauno link Latvijos sienos. Šiemet planuojama pasirašyti sutartis dėl naujų geležinkelio sankasos ruožų ir statybos darbus vykdyti maždaug 70 km ilgio atkarpoje. Kitąmet sankasos darbų įrengimas turėtų plėstis dar 49 kilometrų atkarpa Panevėžio link.

Naujausios apklausos rodo, kad daugiau nei pusė šalies gyventojų teigia, jog, nutiesus naują europinį geležinkelį „Rail Baltica“, jie dažniau keliautų traukiniais. Kaip manote, kaip keisis mūsų kelionių įpročiai?

Europoje įprotis keliauti traukiniais jau susiformavęs ir yra svarbi žmogaus kasdienio gyvenimo dalis. Kai „Rail Baltica“ pajudės numatytu greičiu ir jungs strateginius miestus, mūsų įpročiai neišvengiamai keisis. Žmogus natūraliai daro tai, kas jam patogiu, todėl ateityje alternatyvą rinksimės daug nesvarstydami.

Daliai visuomenės tai jau yra, o kitai daliai tvarumas, sąmoningas vartojimas tampa gyvenimo būdu. Lyginant su kitomis, geležinkeliai yra tvariausia transporto rūšis. Kai ji bus prieinama, gali būti, traukiniai reikšmingai pakeis keliavimą.



Naujienos

Prancūzijos ir Latvijos verslo forumo dalyviai: „Rail Baltica“ yra indėlis yra regiono ateitį

Gegužę Rygoje vykusiam Prancūzijos ir Latvijos verslo forumo susirinko verslo atstovai ir politikos formuotojai. Renginyje ypatingas dėmesys skirtas projektui „Rail Baltica“.

Prancūzijos užsienio prekybos, ekonominio patrauklumo, frankofonijos ir Prancūzijos piliečių užsienyje ministras Franckas Riesteris įvertino „Rail Baltica“ projektą kaip reikšmingą

projektą regiono ateičiai, pažymėdamas jo svarų indėlį į regiono ekonominį patrauklumą. Catherine Trautmann, Šiaurės jūros Baltijos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) Europos koordinatore Catherine Trautmann taip pat išreiškė tvirtą paramą jo įgyvendinimui, pabrėždama, kad nuo karo pradžios jo svarba dar labiau išaugo.



Ar žinote, kad..?

Vien atkarpoje nuo Kauno link Latvijos projektuojami **7 žalieji tiltai?**



„Rail Baltica“ seminare aptartos tiekėjų įsitraukimo galimybės

Gegužės 9 d. „Rail Baltica“ projektą įgyvendinančios šalys surengė nuotolinį seminarą, kuris leido susipažinti su tiekėjų įsitraukimo į projekto įgyvendinimą galimybėmis 2024 metais.

Seminare aptarta „Rail Baltica“ projekto 2024 m. pažanga, šių metų viešųjų

pirkimų planai, pasirengimas didelio masto statyboms ir rinkos įsitraukimas, bei naujausia informacija apie projekto vaidmenį darniam vystymuisi.

Renginio metu dalyviai galėjo užduoti klausimus ir tiesiogiai bendrauti su „Rail Baltica“ ekspertais.

Lietuvoje sėkmingai įgyvendinta pirmoji ES finansavimo sutartis „Rail Baltica“ projekte

Europos Komisija patvirtino, kad Lietuva sėkmingai įgyvendino pirmąją 83 mln. eurų vertės (ES) finansavimo sutartį, skirtą „Rail Baltica“ projektui.






Tai pirmoji tokia užbaigta sutartis „Rail Baltica“ projekte. Sutartis, vykdyta nuo 2015



iki 2022 metų pabaigos, apėmė linijos tiesimo darbus Kauno mazge, linijos nuo Kauno link Lenkijos elektrifikacijos galimybių studiją ir projektą dėl žemės išpirkimo darbų linijos tiesimui nuo Kauno Latvijos link.

„Rail Baltica“ Lietuvoje

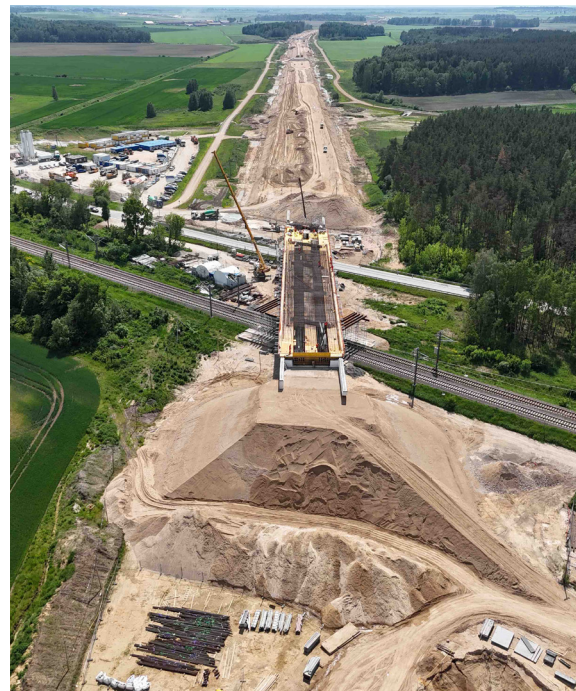
2024 II ketvirtis



-  Šveicarija-Žeimiai-Šėta
Sankasos, inžinerinių statinių bei kelių statyba
-  Panevėžys-Lietuvos ir Latvijos valstybių siena
Bus paskelbtas pagrindinės linijos projektavimo konkursas
-  Kaunas-Vilnius
Vyksta teritorijų planavimas, projektavimo ir žemės paėmimo paslaugų pirkimai
-  Kaunas-Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena
Vyksta teritorijų planavimas, projektavimo ir žemės paėmimo paslaugų pirkimai
-  Kauno mazgas
Pradėtos žemės paėmimo procedūros, vykdomi pirkimai projektavimo paslaugoms

-  **Infrastruktūros priežiūros depai**
Pradėtos žemės paėmimo procedūros, vykdomi pirkimai projektavimo paslaugoms
-  **Neries tiltas**
Vyksta statybos darbai

Statybos darbai Lietuvoje



- Aktyvios statybos vyksta **29,2 km** ruože
- Čia dirba **700** darbininkų ir **500** technikos vienetų
- Numatyta įrengti beveik **400** polių, kurių skersmuo siekia iki **1,8 m**, gylis siekia iki **33 m**



- Sankasai bus iškasta **1,5 mln. m³** grunto, atvežta **1 mln. m³** grunto
- Reikės **2,5 tūkst. t** armatūros ir **25 tūkst. m³** betono
- 2024 m. bus pasirašytos sutartys dėl darbų dar **36 km** ruože

„Rail Baltica“ naujienos trumpai

2024 balandis



Paskelbta, kad Kauno keleivinės stoties teritorijos infrastruktūros projektavimo darbus už 9,88 mln. eurų (be PVM) atliks Ispanijos bendrovė „Ardanuy Ingenieria“.

2024 gegužė



„Rail Baltica“ projektą įgyvendinančios šalys surengė nuotolinį seminarą, kuris leido susipažinti su tiekėjų įsitraukimo į projekto įgyvendinimą galimybėmis 2024 metais.

2024 gegužė



Gegužę Rygoje vykusiame Prancūzijos ir Latvijos **verslo forume** susirinko verslo atstovai ir politikos formuotojai. Renginyje ypatingas dėmesys skirtas projektui „Rail Baltica“.

2024 gegužė



Europos Komisija patvirtino, kad Lietuva **sėkmingai įgyvendino pirmąjį 83 mln. eurų vertės** Europos Sąjungos (ES) finansavimo sutartį, skirtą „Rail Baltica“ projektui.

2024 gegužė



Gegužę darbą „LTG Infra“ „Rail Baltica“ valdymo vadovo pozicijoje pradėjo **Justas Vyžintas**.

2024 birželis



Paskelbta atnaujinta kaštų-naudos analizė



Rail Baltica

LTG INFRA



Bendrai finansuoja
Europos Sąjunga

„Rail Baltica“ iš arti
2024 gegužė