



Rail Baltica naujienos

2024 birželis

Arenijus Jackus: geležinkeliuose „Rail Baltica“ reikšmę prilyginčiau Lietuvos stojimui į Europos Sąjungą

Birželį paskelbta naujausia „Rail Baltica“ kaštų-naudos analizė ir trijų Baltijos valstybių kontrolės institucijų išvados apie projekto įgyvendinimą. Projekto apimtis išaugo, tačiau nepriklausomoje kaštų-naudos analizėje apskaičiuotos ir ilgalaikės projekto ekonominės bei netiesioginės naudos.



Į aktualius klausimus apie „Rail Baltica“ eigą Lietuvoje atsako LTG grupės Rail Baltica Lietuva direktorius Arenijus Jackus.

Su kokiais iššūkiais šiandien susiduria „Rail Baltica“ ir kaip jie sprendžiami?

Iššūkiai buvo žinomi. Projekto pradžioje „Rail Baltica“ Lietuvos linijoje nebuvo numatyta Vilniaus jungties, oro uostų integracijos, regioninių stočių, priežiūros depų ir krovos terminalų, dabar vertinamų kaip reikalingų infrastruktūros elementų. Be kitų rodiklių, ir tai keitė projekto kaštus. Kiekviena į tarptautinį megaprojektą įsitraukusi šalis turėjo savo poreikių, Europos Komisija – europinius tikslus. Suderinti juos tarpusavyje,

priimti sprendimus ES lygmenyje ir padaryti tai greitai bei laiku buvo dar vienas iššūkis. Tos pačios ES direktyvos gali būti skirtingai įgyvendinamos Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje, turinčiose nacionalines teisinės bazes. Dėl to buvo pakeistas projekto valdymo modelis, kuris dabar atliepia esamą situaciją – darbų vykdymas spartėja.

Ar spėjama įgyvendinti darbus pagal esamus ES finansavimo etapus?

Lietuvoje jau turime nutiesę „Rail Baltica“ iki Kauno, Palemono – jungtį su Europa. Atlikti teritorijų planavimai, išpirkta žemė, esame sparčiai pasistūmėję sankasos statybų darbuose Jonavos r., kur galima pamatyti,

kaip atrodo „Rail Baltica“. Nemažai nuveikta ir atkarpose Kaunas–Vilnius, Kauno mazge, ruože Kaunas–Lenkija – specialieji planai arba patvirtinti, arba planuojama juos patvirtinti šių metų pabaigoje–būsimų pradžioje. Pasirašėme sutartis žemės išpirkimo paslaugoms, vyksta projektavimo konkursai. Darbų vykdymo tempas – spartus.

Šiais metais, pagal 10 CEF kvietimą, pateikėme finansavimo paraišką, kuriuo būtų tęsiama sankasos linija Panevėžio link ir jau tiesiami geležinkelio bėgiai.

LTG grupė ruošiasi ne tik pastatyti infrastruktūrą, bet ir būti pasirengusi vykdyti aukštos kokybės keleivių bei krovinių vežimo paslaugas. Įmonės yra parengusios verslo opcijas, jas išdiskutavusios tarpusavyje ir pasiruošusios eksploatuoti būsimą liniją, kai tik ji bus nutiesta.

Baltijos šalys nėra turėjusios panašaus dydžio tarptautinio infrastruktūros projekto. Su kuo galėtumėte palyginti jo mastą?

Geležinkelių infrastruktūra skiriasi nuo kelių ar aviacijos infrastruktūros. Jei pasaulio žemėlapyje ištrintume valstybių sienas, vien pagal geležinkelių infrastruktūros standartą galėtume atskirti valstybių ribas. Suvienodinti infrastruktūrą – sudėtinga, tuo pačiu tai – ES strateginis prioritetasis.

Be trijų Baltijos valstybių, Lenkija stato arba renovuoja savo infrastruktūrą, siekiant suvienodinti ją su „Rail Baltica“ parametrais. Turėsime ir jungtį su Suomija, per kurią gabansime krovinius ir keliausime. Bandyta ieškoti panašių projektų pasaulinių pavyzdžių, tačiau nesėkmingai. Jei lygintume projektą ne vien su geležinkelių infrastruktūros plėtra, strategine svarba „Rail Baltica“ prilyginčiau Lietuvos stojimui į ES ir NATO. 1435 mm europinio standarto geležinkelio vėžės statyba – Baltijos regiono prijungimas prie ES geležinkelių rinkos, ekonominio augimo garantas ir saugumo užtikrinimas.

„Europinės geležinkelio vėžės statyba – ekonominio augimo garantas ir saugumo užtikrinimas.“

Kokie argumentai neleidžia dvejoti, kad projektas bus įgyvendintas?

Siekiamo padaryti viską, kad jį įgyvendintume. Optimistiškai nuteikia tai, kad su partneriais ir Europos Komisija pavyko susitarti bei pakeisti tarptautinio projekto valdymo modelį. Adaptuojantis prie jo sukurta nauja darbo struktūra. Be abejo, per šešerius metus dar visko gali nutikti, kaip per pastaruosius šešerius pasaulį paveikė Covid-19 pandemija, karas Ukrainoje, rinkos pertvarka ir infliacija. Tačiau šiuo metu turime visus reikalingus resursus tiesti „Rail Baltica“, įskaitant finansinį ES palaikymą įgyvendinant strateginį visos ES prioritetą.

ES Taryba patvirtino naują TEN-T reglamentą, kuriame numatyta ir europinės vėžės geležinkelio linija į Klaipėdą. Ar ji bus tiesiama jau nutiesus „Rail Baltica“?

2030 m. numatyta turėti funkcionuojantį greitąjį geležinkelį, kuriuo galėtų važiuoti kroviniai, o keleiviai – pasiekti didžiulias Europos sostines. Tačiau, žinoma, projektas bus tęsiamas ir toliau. Europinės vėžės jungtis su Klaipėda – nauja iniciatyva, ji bus vykdoma ne „Rail Baltica“ projekto apimtyje. Bet jai ruošiamės jau dabar – „LTG Infra“ planuoja architektūros modeliavimo studiją, siekdama įvertinti, koks geležinkelių tinklas Lietuvoje reikalingas ir kokį būtų geriausia plėtoti ateityje. Geležinkelių plėtra – procesas, kuriuo adaptuojamės prie globalizacijos ir besikeičiančio pasaulio, todėl ji yra nuolatinė.

Naujienos

Nepaisant kylančių iššūkių, „Rail Baltica“ planuojama įgyvendinti laiku

Per pastaruosius 18 mėn. „Rail Baltica“ pokyčių valdyme padaryta didelė pažanga sprendžiant nustatytus projekto iššūkius, įskaitant ir tuos, kurie nurodyti birželio 12 d. paskelbtoje valstybinio audito ataskaitoje.

Projekto koordinatoriui „RB Rail AS“ ir kiekvienoje šalyje projektą įgyvendinančios organizacijos glaudžiai bendradarbiauja su visomis suinteresuotomis pusėmis, kad projektas būtų įgyvendintas ekonomiškiausiu įmanomu būdu, sutartu laiku ir atitiktų aukščiausius tarptautinius standartus.

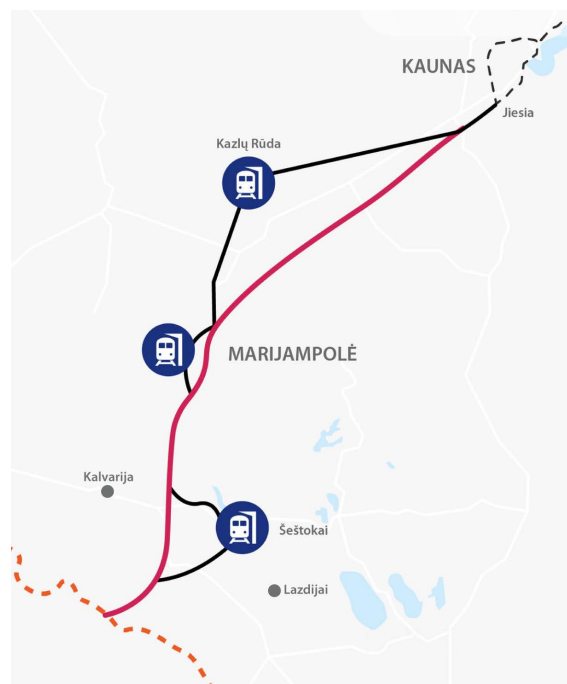


Patvirtintas ruožo nuo Kauno iki Lenkijos sienos infrastruktūros vystymo planas

Vyriausybė patvirtino europinės vėžės projekto „Rail Baltica“ ruožo nuo Jiesios (Kauno) iki sienos su Lenkija infrastruktūros vystymo planą.

Geležinkelio liniją numatoma tiesti naujomis teritorijomis nuo Jiesios stoties aplenkiant Marijampolę ir Kalvariją, nutolus nuo Kazlų Rūdos ir, kur leidžia techninės galimybės, panaudojant esamo europinio geležinkelio ruožus.

Planuojama, kad šiame ruože bus pastatyta apie 115 naujų statinių, reikalingų būsimai geležinkelio infrastruktūrai – tunelių, tiltų, viadukų, gyvūnų perėjų, pralaidų. Marijampolėje, Šeštokuose ir Kazlų Rūdoje planuojamos regioninės stotys, kurios prie pagrindinės linijos bus prijungtos regioninėmis jungtimis.



Geležinkelio stotis

„Rail Baltica“ geležinkelis

Planuojama regioninė jungtis išnaudojant esamą 1435 vėžę

Lenkijos siena

Pristatomi patikslinti Kaunas–Vilnius ruožo sprendiniai

Visuomenė kviečiama susipažinti su patikslintu „Rail Baltica“ ruožo Kaunas–Vilnius specialiuoju planu – suplanuotos infrastruktūros plėtrai reikalingos teritorijos.

Rengiant ruožo Kaunas–Vilnius specialiojo teritorijų planavimo dokumento projektą detalai išanalizuota 215 visuomenės pasiūlymų dėl automobilių kelių ir geležinkelio kelio trasos koregavimo, sklypų dalių

išpirkimo ir kitų klausimų. Įvertinus tiek bendruomenių interesus, tiek europinei greitojo traukinio geležinkelio vėžei taikomus būtinus techninius standartus, buvo atsižvelgta į pusę – 109 pasiūlymus, dar į 45 atsižvelgta iš dalies. Numatyta daugiau dviejų lygių pravažavimų ir praėjimų per geležinkelį, patikslinti privažavimo prie sklypų sprendiniai, geležinkelio trasa ties Rykantais.



Sutarta dėl naujos europinės vėžės plėtros į uostamiestį

Klaipėdoje pasirašytas memorandumas, kuriuo numatyta glaudžiau bendradarbiauti, priimant sprendimus dėl naujosios europinės vėžės geležinkelio linijos plėtros į Klaipėdą.

Memorandumą pasirašė Susisiekimo ministerijos, „Lietuvos geležinkelių“ grupės (LTG) viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojos „LTG Infra“, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybių vadovai.

Pirminės galimos europinės vėžės į Klaipėdą alternatyvos – per Šiaulius, nuo Kauno per Tauragę arba Pagėgius arba nuo Kazlų Rūdos per Tauragę.

Birželio 13 d. ES Taryba patvirtino naująjį Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) reglamentą, kurio pakeičiai turės įtakos esamo geležinkelio tinklo migracijai į europinę vėžę, šios vėžės tinklo vystymui ir plėtrai.



„Rail Baltica“ progresas Baltijos šalyse

2024 II ketvirtis



-  Tarptautinė keleivių stotis / terminalas
-  Suprojektuoti 1435 mm vėžės geležinkelio bėgiai
-  Baigiami rengti specialieji planai/vykdomi projektavimo viešieji pirkimai
-  Esamas 1435 mm vėžės geležinkelis
-  Pagrindinės linijos dalis, kurioje jau pasirašytos statybos darbų sutartys
-  Pagrindinės linijos dalis, kurioje vykdomi viešieji pirkimai
-  Projektavimas ir pasirengimas rangos darbų pirkimams

Įdomus faktas
10 km ruože reikia iškasti apie 1,5 mln. kubinių metrų žemės, atvežti apie 1 mln. kubinių metrų žemės ar kitų birių medžiagų.

„Rail Baltica“ naujienos trumpai

2024 birželis



Paskelbta valstybinio audito ataskaita.

2024 birželis



Vyriausybė patvirtino „Rail Balticos“ ruožo nuo Kauno iki sienos su Lenkija infrastruktūros vystymo planą.

2024 birželis



Pristatomi patikslinti ruožo Kaunas–Vilnius sprendiniai, visuomenė kviečiama susipažinti iki rugpjūčio 9 d.

2024 birželis



ES Taryba patvirtino naująjį Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) reglamentą. Lietuvos siūlymu, TEN-T reglamente numatyta sujungti Lietuvą ir Klaipėdos jūrų uostą su Baltijos, Juodosios jūros ir Adrijos jūros koridoriais.

2024 birželis



Uostamiestyje pasirašytas memorandumas dėl bendradarbiavimo vystant šį plėtros projektą.



Rail Baltica

LTG INFRA



Bendrai finansuoja
Europos Sąjunga

„Rail Baltica“ iš arti
2024 birželis