



Rail Baltica naujienos

2024 liepa

Vytis Žalimas: „Rail Baltica“ tikslai – ilgalaikė perspektyva

Pastaruoju metu pasirodė europinės geležinkelio vėžės projekto „Rail Baltica“ vertinimai: kaštų-naudos analizė, kurią atliko nepriklausomas vertintojas, trijų Baltijos šalių auditai. Apie skelbiamus rodiklius, pradėtą svarstyti europinę jungtį su Klaipėda ir kitus ilgalaikius tikslus kalbėjomės su „Rail Baltica“ geležinkelio Lietuvoje statybas įgyvendinančios įmonės „LTG Infra“ vadovu Vyčiu Žalimu.

Kaip galima paaiškinti viešumoje pasirodžiusių „Rail Baltica“ kaštų skirtumus ir ką visuomenei reikėtų suprasti vertinant šiuos skaičius?

Pirmiausia, reikia pabrėžti, kad naujausios nepriklausomos kaštų ir naudos analizės rezultatai parodė, kad „Rail Baltica“ yra ekonomiškai perspektyvi – tikimasi, kad projektas Baltijos šalims sukurs 6,6 mlrd. Eur naudos. Tai ypač svarbu kalbant apie viešumoje pasirodančius projekto vertinimus – nepaisant įvairių veiksmų nulemtu projekto kaštų augimo, įvertinta, kad projektas bus naudingas Baltijos šalių piliečiams.

Antra, auditorių minimi skaičiai taikytini visoms Baltijos šalims, įgyvendinant projektą visa apimtimi iki 2030 metų. Siekiant spartinti projektą ir kuo greičiau užtikrinti jungtį su Europa, projektą ketinama įgyvendinti etapais. Auditoriai pripažįsta, kad tai tikėtina Lietuvos deficitą iki 2030 m. sumažintų beveik perpus iki 3,9 mlrd. Eur.



Trečia, siekiant spartinti projektą ir darbus, jau priimami reikiami sprendimai ir žingsniai – dėl finansavimo, terminų, strategijos, prioritetų.

Nuo 2017 m. projekto apimtis smarkiai išaugo: vien Lietuvoje įtraukta atkarpa Kaunas–Vilnius, 19 regioninių stočių ir reikalingi infrastruktūros elementai, tokie kaip priežiūros depai bei krovos terminalai, kurių nebuvo numatyta anksčiau. Kodėl tai – reikšmingi pakeitimai?

Visi projekto etapai kurs visapusišką vertę Lietuvai ir jos ekonomikai, turizmui, saugumui, klimato kaitos įsipareigojimams. Ekonomistai pastebi, kad valstybiniai projektai ypač svarbūs ekonomikos sulėtėjimo metu, kadangi kuria darbo vietas ir pridėtinę vertę. Atkarpa Kaunas–Vilnius yra ypatingai svarbi – turime užtikrinti jungtį su mūsų sostine, negalime pamiršti ir regionų, jungčių su oro uostais. Be to, ne šio projekto apimtyje, bet plačiau, jau kalbame ir apie jungtį su Klaipėda.

Kadangi galime pasinaudoti investicijomis iš ES fondų, siekiame maksimaliai išnaudoti šią galimybę ir kurti naudą Lietuvai, užtikrinant europinio lygio susisiekimą kiekvienam iš mūsų ir mūsų ateities kartoms.

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 24–32 mln. Eur. Kaip vertintumėte šią statistiką?

Tai rodo, kad kaštai atitinka europinę praktiką. Mūsų šalims šis projektas – unikalaus masto, tačiau Vakarų Europos bendrovėms jis yra gana įprasto dydžio. Be to, daliai tarptautinių rangovų reikia išspręsti logistinius klausimus norint imtis projekto Baltijos šalyse. Vien tai gali lemti, kad projekto sąnaudos gali būti nežymiai didesnės nei vidutinė panašaus projekto kaina Europoje.

Šią vasarą uostamiestyje pasirašytas memorandumas, kuriuo numatyta visoms suinteresuotoms šalims glaudžiai bendradarbiauti priimant sprendimus dėl naujosios europinės vėžės geležinkelio linijos plėtos į Klaipėdą. Ar Lietuva bus pajėgi įgyvendinti dar vieną europinę atkarpą?

Lietuva yra daugiau nei pajėgi įgyvendinti ir šią atkarpą. Juolab, kad ji būtų statoma jau nutiesus pagrindinę „Rail Baltica“ liniją – atsilaisvinus rinkos resursams. Jau dabar būtina bendradarbiauti priimant sprendimus dėl naujosios europinės vėžės plėtos į Klaipėdą – rasti bendrą sprendimą dėl optimalios alternatyvos.

Europinės vėžės geležinkelio linija į Klaipėdą iš esmės pakeistų Lietuvos susisiekimo sistemą: suteiktų galimybes pagerinti transporto ir logistikos jungtis Baltijos regione ir Rytų Europoje, sukurtų patrauklią alternatyvą kelių transportui, pagreitintų keleivių susisiekimą, padėtų diversifikuoti Klaipėdos uosto ir geležinkelių veiklą. Europinė vėžė į Klaipėdą taip pat svarbi kariniam mobilumui užtikrinti.

„Geležinkeliai vystomi kone visą valstybės gyvavimą, nuolat taikosi prie besikeičiančių globalizacijos sąlygų. Rezultatai ir pasekmės – taip pat ilgalaikiai.“

Vadinasi, infrastruktūros darbai planuojami dešimtmečius į priekį?

Investiciniai projektai ypatingai orientuoti į ateitį. 10 metų ar ilgiau vykdomas linijos tiesimas – įprasta praktika, nes geležinkeliai vystomi kone visą vieną ar kitą valstybės gyvavimą, nuolat taikosi prie besikeičiančių globalizacijos sąlygų. Rezultatai ir pasekmės – taip pat ilgalaikiai.

Šiuo metu pradėdame geležinkelių tinklo architektūros studiją, kuri turėtų atskleisti, kokia ir kuriomis kryptimis tinklo plėtra reikalinga bei kaip turėtų atrodyti optimalus Lietuvos geležinkelių tinklas. Šio proceso ir sprendimų priėmimo metu valstybės institucijų palaikymas ir sklandus darbas su partneriais – ypač svarbus, nes tarptautiniuose projektuose iššūkių netrūksta.

Kuo jums asmeniškai įdomus darbas infrastruktūros srityje?

Tokie megaprojektai, kaip „Rail Baltica“, gyvenime pasitaiko retai. Darbas infrastruktūros srityje – kompleksiškas, žavi savo sudėtingumu, dydžiu ir reikšme. Ne veltui prie jų įgyvendinimo prisijungia protingi, darbštūs ir ambicingi kolegos, su kuriais įdomu kartu dirbti. Statome infrastruktūrą ateities kartoms – nėra geresnio jausmo nei dirbti prasmingą darbą savo šaliai, kuris prisidės prie to, kaip ateityje gyvensime, keliausime, kiek saugūs būsim ir ką paliksime po savęs.

Naujienos

Prezidentui pristatytas „Rail Baltica“ progresas

Vizito į Pietų Lietuvą metu prezidentui Gitanui Nausėdai pristatyti svarbiausi susisiekimo ir energetikos infrastruktūros plėtros projektai – „Rail Baltica“, „Via Baltica“ ir „Harmony Link“. LTG grupė pristatė statomas „Rail Baltica“ pažangą, rezultatus bei ilgalaikę naudą Kalvarijos rajono gyventojams.

Susitikimo metu pabrėžta, kad liepą paskelbus apie papildomą ES finansavimą Lietuvos infrastruktūros projektams, užsitikrintas ES palaikymas ir įvertinta Lietuvos pažanga.

„Prezidentui pristatėme spartų „Rail Baltica“ statybų tempo didėjimą. Lyginant su pirmuoju, antrąjį metų ketvirtį darbų apimtys išaugo 2,4 karto. Užsitikrinę finansavimą turime ir toliau dirbti, kad ES lėšos būtų investuojamos, o tuo pačiu, konkurencingoje infrastruktūros plėtros projektų aplinkoje, išlaikytume Europos dėmesį „Rail Baltica“, – teigė Rail Baltica Lietuva vadovas Arenijus Jackus.



Prezidento kanceliarijos nuotr.

„Rail Baltica“ įtraukta į bendrą Europos transporto koridorių su Ukraina

Liepą įsigaliojo peržiūrėtos Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) gairės, kuriomis siekiama pagerinti Europos transporto infrastruktūros susisiekimą, efektyvumą, atsparumą ir tvarumą.

Pagal peržiūrėtas gaires, „Rail Baltica“ yra dviejų Europos transporto tinklo koridorių dalis. Be Šiaurės-Baltijos jūrų transporto koridoriaus, vėžė taip pat laikoma Baltijos, Juodosios ir Egėjo jūrų koridoriaus dalimi.

„Pokariniam Ukrainos infrastruktūros atkūrimui reikalingos sunkiosios medžiagos pirmiausia bus gabenamos geležinkeliais. „Rail Baltica“ įtraukimas į dar vieną TEN-T koridorių, besitęsiantį iki Ukrainos, sustiprins susisiekimą, visų dalyvaujančių šalių eksporto galimybes, integraciją ir saugumą“, – kalbėjo LTG grupės generalinis direktorius Egidijus Lazauskas.

Apskaičiuotas karinio mobilumo poveikis

Taikos metu „Rail Baltica“ galės pakeisti 7 km karinės technikos koloną vienu 40 vagonų traukiniu. Ginkluotų konfliktų atveju per vieną dieną iš Baltijos šalių sostinių į Lenkiją būtų galima evakuoti iki 143 tūkst. žmonių.

1435 mm „Rail Baltica“ linija bus prijungta prie jau dabar 1520 mm vėžėje vykdomų paslaugų. Kaune (Palemone)

projektuojama ir įgyvendinama dvigubos paskirties vėžės krovos infrastruktūra, kuri leis priimti reikšmingus NATO karinių krovinių srautus. Išvysčius infrastruktūrą Palemone bus palengvintas ir susisiekimas su Rūdininkų poligonu, kuriame planuojama dislokuoti Vokietijos brigadą.



„Greenpeace“: geležinkeliai išspręsusisiekimo ir taršos problemas

„Greenpeace“ paskelbė studiją „Connection Failed“ – išanalizavo 990 maršrutų tarp 45 didžiųjų Europos miestų ir palygino esamų bei galimų tiesioginių traukinių jungčių skaičių su tiesioginių skrydžių galimybėmis.

Tik 12 proc., 114 maršrutų Europoje, yra tiesiogiai sujungti traukiniais, tuo tarpu lėktuvais – 69 proc. maršrutų. „Greenpeace“ išvadose skelbiama, kad „Europos miestai vis dar kur kas geriau sujungti oro transportu nei geležinkeliais, tai skatina žmones skristi lėktuvais, o ne važiuoti traukiniais,

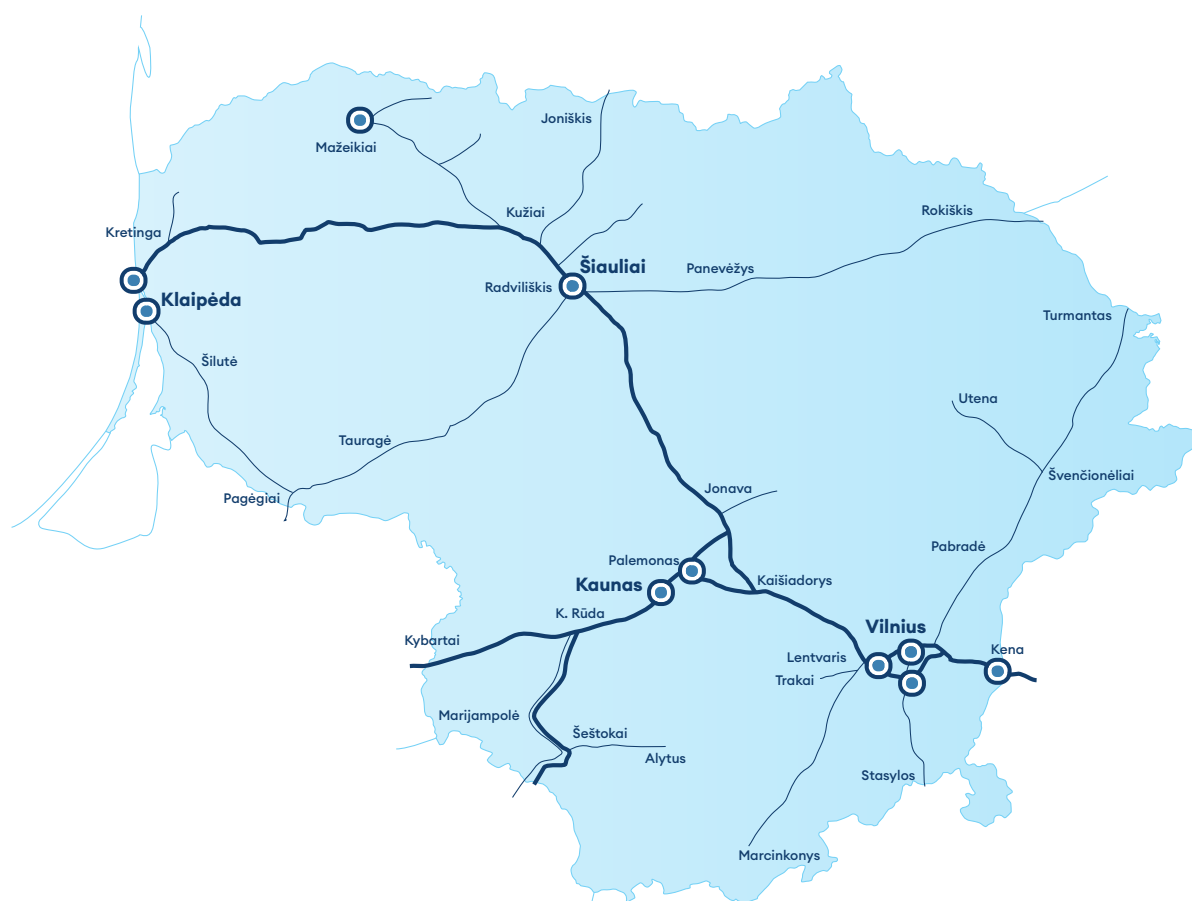
nepaisant žalingo aviacijos poveikio klimatui“. Tarptautinė aplinkos apsaugos organizacija kreipėsi į ES ir šalių vyriausybes, ragindama daugiau investuoti į Europos geležinkelių infrastruktūrą.

Organizacijos atstovo Herwigo Schusterio teigimu, „Rail Baltica“ yra svarbus geležinkelio projektas Europoje, išspręsiantis ne vien susisiekimo, prisijungimo prie bendro Europos geležinkelių tinklo klausimus, bet ir taršos problemas.



Išsamiai skaitykite rail-baltica.lt

Lietuvos geležinkelių tinklas



3462 km



išskleisto kelio

93 proc.



1520 mm

7 proc.



europinė
1435 mm vėžė

„Rail Baltica“ tiesia ne tik geležinkelį, taip pat stato žaliuosius tiltus

- „Rail Baltica“ ruože Lietuvoje projektuojama **19 žaliųjų tiltų**.
- **Tai – palankiausia aplinkai ir efektyvi priemonė**, užtikrinanti saugią laukinių gyvūnų migraciją.
- Tiltų ir pralaidų vietos parenkamos pagal tai, kur bioįvairovės tyrimų metu nustatyta gausiausia gyvūnų koncentracija bei migracija.
- Apsaugant nuo patekimo į infrastruktūros teritoriją, geležinkelio linija bus aptverta **2,2–2,7 m aukščio tvora**. Jei gyvūnas netyčia patektų į aptvertą ruožą, galėtų saugiai pasišalinti per vienvėrius vartelius arba nušokimo rampas.
- „Rail Baltica“ ruože nuo Kauno iki Latvijos numatoma pastatyti **30 požeminių praėjimų** smulkiems ir vidutiniams gyvūnams, **6** upių tiltus pritaikyti gyvūnų migracijai. Nuo Kauno iki Lenkijos planuojami **23**, nuo Kauno iki Vilniaus – **40** požeminių praėjimų įvairių dydžių ir rūšių žvėrimis.

Rail Baltica naujienos trumpai

2024 liepa



Paskelbtas papildomas ES finansavimas Lietuvos infrastruktūros projektams pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonės CEF10 kvietimą.

2024 liepa



Įsigaliojo peržiūrėtos TEN-T gairės, „Rail Baltica“ įtraukta į bendrą Europos transporto koridorių su Ukraina.

2024 liepa



Prezidentui Gitanui Nausėdai pristatyti svarbiausi susisiekimo ir energetikos infrastruktūros plėtros projektai, tarp jų – „Rail Baltica“ pažanga.

2024 liepa



Apskaičiuotas „Rail Baltica“ karinio mobilumo poveikis.



Rail Baltica

LTG INFRA



Bendrai finansuoja
Europos Sąjunga

„Rail Baltica“ iš arti
2024 liepa