

**„RAIL BALTICA“ GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS KAUNO GELEŽINKELIŲ MAZGE SUSISIEKIMO
KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALIUOJU PLANU
PLANUOJAMOS TERITORIJOS PLĖTROS KONCEPCIJOS
NEPRIKLAUSOMAS PROFESINIS VERTINIMAS**

Visos „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisieikimo komunikacijų inžinerinė infrastruktūra specialiuoju planu (toliau - specialusis planas) planuojamos teritorijos plėtros koncepcijoje (toliau - plėtros koncepcija) nustatomos alternatyvos yra tikslinančios *Modernizavimo studijoje dėl 1435 mm geležinkelio vėžės linijos Lenkijos ir Lietuvos valstybių siena–Kaunas–Palemonas atitikties Geležinkelių sistemos techninės sąveikos specifikacijos P2 ir F1 parametrų bei Visuotinio projekto standartams* siūlomus sprendinius.

Atliekant specialiojo plano plėtros koncepcijos nepriklausomą vertinimą, buvo išnagrinėtos 4 specialiojo plano koncepcijos alternatyvos, kurių esminiai skirtumai yra:

Alternatyva Nr. 1:

- *1520 mm kelių išvystymas Kauno st. prie stoties rūmų;*
- *1435 mm vienkelis Kaunas-Jiesia;*
- *1435 mm antras kelias Kaunas-Palemonas;*
- *1435 mm dvikelis Kauno HE- Jiesia;*
- *1435 mm antras kelias Rokai-Jiesia;*
- *Kauno HE- 1435mm ir 1520mm pločio vėžės keliai (du keliai);*
- *1435 mm dvikelis Kauno HE-Palemonas.*

Alternatyva Nr. 2:

- *1435mm kelių išvystymas Kauno st. prie stoties rūmų;*
- *1435 mm vienkelis Kaunas-Jiesia;*
- *1435 mm antras kelias Kaunas-Palemonas;*
- *1435 mm dvikelis Kauno HE- Jiesia;*
- *1435 mm antras kelias Rokai-Jiesia;*
- *Kauno HE- 1435mm ir 1520mm pločio vėžės keliai (du keliai);*
- *1435 mm dvikelis Kauno HE-Palemonas.*

Alternatyva Nr. 3:

- *1520 mm kelių išvystymas Kauno st. prie stoties rūmų;*
- *1435 mm antras kelias Kaunas-Jiesia;*
- *1435 mm dvikelis Kaunas-Palemonas;*
- *1435 mm dvikelis Kauno HE- Jiesia;*
- *1435 mm antras kelias Rokai-Jiesia;*
- *Kauno HE- 1435mm ir 1520mm pločio vėžės keliai (du keliai);*
- *1435 mm dvikelis Kauno HE-Palemonas.*

Alternatyva Nr. 4:

- *1435 mm kelių išvystymas Kauno st. prie stoties rūmų;*
- *1435 mm dvikelis Kaunas-Jiesia;*
- *1435 mm dvikelis Kaunas-Palemonas;*
- *1435 mm dvikelis Kauno HE- Jiesia;*
- *1435 mm antras kelias Rokai-Jiesia;*

- *Kauno HE- 1435mm ir 1520mm pločio vėžės keliai (du keliai);*
- *1435 mm dvikelis Kauno HE-Palemonas.*

Susipažinus su visomis nagrinėjamosiomis alternatyvomis, nustatyta, kad visos alternatyvos vystomos istoriškai suformuotuose esamuose geležinkelio koridoriuose, iš esmės nekertant jau esamų susiformavusių miesto rajonų ir neįsivieliant į tankiai urbanizuotą brangią miesto teritoriją ją išperkant visuomenės poreikiams. Įvertinus atskirų alternatyvų argumentuotus privalumus ir trūkumus, kurie yra pateikti plėtros koncepcijos ataskaitoje bei SPAV ataskaitoje **siūloma pritarti europinės geležinkelio trasos alternatyvai Nr. 4, kuri turi aukščiausią balų vertinimą,**

Viena iš didesnių problemų rengiant ir realizuojant specialiuosius planus yra žemės paėmimo visuomenės poreikiams nustatymas, todėl svarbu specialiojo plano sprendinių konkretizavimo stadijoje kuo tiksliau nustatyti žemės paėmimo visuomenės poreikiams apimtį, atsižvelgiant į planuojamos geležinkelio linijos trasos žemės juostos plotį.

Konkretizuojant specialiojo plano sprendinius būtina nurodyti, kokiais normatyviniais reikalavimais (geležinkelio trasos planinės ir vertikalinės kreivės, trasos išilginis nuolydis prie planuojamo greičio, kelio apsaugos zona) vadovaujamosi parenkant planuojamos geležinkelio linijos sprendinius.

Taip pat papildomas dėmesys turėtų būti skiriamas konkretizuojant planuojamos geležinkelio techninio aptarnavimo kelius. Būtų naudinga išnagrinėti, ar atskirose vietose techninio aptarnavimo keliai negali būti sutapdinti su vietinės reikšmės keliais bei įvertinti minėtų kelių sutapdinimo privalumus ir trūkumus. Konkretizuojant sprendinius reikėtų nurodyti, koku minimaliu ir maksimaliu atstumu techninio aptarnavimo keliai planuojami nuo kraštinio bėgio krašto.

Rengiant sprendinius būtų tikslinga nurodyti, kokios apsaugos priemonės nuo žmonių ar gyvūnų eismo bus naudojamos esant didesniai traukinių greičiui (aptvėrimas ar pan.). Ypač tose vietose, kur esami vietiniai keliai yra nutraukiami ir kur jau yra seniai susiformavę gyventojų eismo įpročiai. Būtų tikslinga, kad nutraukti keliai būtų panaikinti bent geležinkelio apsaugos zonoje.

Konkretizuojant sprendinius papildomai reikėtų įvertinti privačiuojamųjų kelių tiesimą prie privačių žemės sklypų, kadangi minėti darbai sudarys didžiules papildomas investicijas. Todėl būtina įvertinti kiekvieno žemės sklypo situaciją susisiekimo atžvilgiu iki geležinkelio linijos planavimo pradžios (ar buvo keltas iki jo) bei pagal atliktą įvertinimą spręsti, ar būtinas susisiekimas su konkrečiu žemės sklypu ar ne.

Siūlytina rengiant sprendinius peržiūrėti ir atsakyti jungiamųjų kelių tose geležinkelio trasos vietose, kur esamas kelių tinklas nėra nutraukiamas arba netoli yra dubliuojantys vietiniai ar rajoniniai keliai.

Pageidautina, kad triukšmo slopinimo priemonės turėtų būti numatomos ne tik tose vietose kur jau yra urbanizuota ir gyvenamoji teritorija, bet ir ten, kur pagal bendruosius planus numatoma urbanizuotos teritorijos plėtra.

Peržiūrėjus ataskaitos 4.5 skyriaus pateiktą medžiagą (ps.77-186), kurioje detalizuojamos svarbiausios geležinkelio trasos susikirtimo vietos su keliais (gatvėmis), siūloma sprendinių konkretizavimo stadijoje papildomai panagrinėti:

1. Atsižvelgiant į sąlyginai nedidelį su mažėjimo tendencija 1520 mm vėže atvykstančių/išvykstančių 1520 mm pločio vėže keleivinių traukinių skaičių Kauno st., šių kelių bendro skaičiaus mažinimas Kauno st. atrodo logiškas ir nekonfliktinis. Įrengus 1435 mm geležinkelio kelius tarp Vilniaus ir Kauno, keleivių vežimas tarp stočių irgi gali būti perkeltas iš 1520 mm pločio vėžės geležinkelio į 1435 mm pločio vėžės geležinkelį. Tačiau vėlesnėse projektavimo stadijose Statytojas turi patikslinti duomenis dėl griaunamų stoties tarnybinių statinių, kad, esant poreikiui, būtų numatytas atitinkamas įrangos išsaugojimas/perkėlimas į kitą vietą.
2. Išvažiavus iš Kauno st. už tilto per Nemuną techninio projekto rengimo stadijoje rekomenduojama numatyti dispečerines sąvažas, užtikrinant traukiniams galimybę keisti kelius lygine ir nelygine kryptimi ir tokiu būdu didinant ruožų pralaidumą. Tokių ir analogiškų papildomų sąvažų įrengimo sprendiniai gali būti įgyvendinti vėlesnėse stadijose, priklausomai nuo poreikio. Jie nereikalauja žemės paėmimo procedūrų, nes įtakoja tik kelių sujungimą tarpusavyje. Atitinkamai, jų poreikis gali būti nagrinėjamas vėliau, prasidėjus eksploatacijai, nereikalaujant didelių, su žemės paėmimo

procedūromis susijusių laiko sąnaudų.

3. Turi būti užtikrintas išvažiavimas iš numatomo Palemono st. krovinio kelyno į Rokų pusę, išvengiant ištraukimo į ištraukiamąjį geležinkelio kelią ir tokiu būdu atsisakant papildomų sudėtingų manevrų lyginiame krovinio kelyno iešmyne. Atsižvelgiant į išsidėsčiusias iš abiejų Palemono st. krovinio kelyno pusių kliūtis (geležinkelio kelių supynimas prieš posūkį į Rokus iš vienos pusės ir jungiamasis geležinkelio kelias į Kauno st. Pramoninį kelyną iš kitos pusės), reikia sumažinti naudingą kraštinių krovinių kelių ilgį dėl atitinkamos iešmų gatvės korektūros ir/ar kryžminių sąvažų įrengimo – turi patikslinti Plano rengėjas. Visų be išimties krovinių kelių ilgio didinimas iki 750 m yra netikslingas, vertinant pvz. Intermodalinio terminalo kelių ilgį ir darant prielaidą, kad visų traukinių ilgiai skirtingi ir ne visi be išimties siekia didžiausią leistiną ilgį. Atitinkamai, kraštinių kelių ilgio sumažinimas nedarys neigiamos įtakos bendram ruožo pralaidumui.
4. Dėl skirtingame lygyje įrengiamų geležinkelio kelių išsišakojant geležinkelio linijai Palemone į Kauną ir į Rokus, nėra galimybės sujungti traukinių srautų iš Palemono krovinio kelyno ir iš Vilniaus, važiuojant į Rokus, dėl ko gaunasi pakankamai ilgas vienkelis ruožas, kas turės neigiamą įtaką pralaidumui. Rekomenduojame numatyti papildomas sąvažas, tokiu būdu patrupinant vienkelį geležinkelio ruožą šitoje vietoje.
5. Siekiant užtikrinti operatyvų aptarnaujamų Intermodaliniame terminale krovinių traukinių iškrovimą/pakrovimą, būtina terminalą aprūpinti pažangia našesne įranga, sumažinant krovimo operacijos trukmę iki minimumo.

