

**„RAIL BALTICA“ GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS PANEVĖŽIO  
GELEŽINKELIO MAZGE SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS  
INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANO STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI  
VERTINIMO ATASKAITA IR PLANO PROJEKTAS**

**VIEŠO SVARSTYMO PROTOKOLAS**

Viešas svarstymas įvyko 2023 m. rugpjūčio 17 d. nuo 16:00 val. iki 19:20 val. Panevėžio miesto savivaldybės administracijos (Laisvės a. 20, Panevėžys) salėje (I a.).

**Viešo svarstymo pirmininkas:** Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos tarptautinio bendradarbiavimo grupės vyresnioji patarėja Gražina Šiaučiūnaitė.

**Viešo svarstymo sekretorius:** UAB „Kelprojektas“ atstovė Vilma Vanagaitė.

**Viešo svarstymo moderatorius:** UAB „Kelprojektas“ atstovas Mykolas Dumbrava.

Rengėjo, planavimo organizatoriaus ir iniciatoriaus atstovai, viešo svarstymo dalyviai:

UAB „Kelprojektas“ projekto vadovas Remigijus Šimkus (nuotoliniu būdu)

UAB „Kelprojektas“ Agnė Peikštenienė

UAB „Kelprojektas“ Mykolas Dumbrava

UAB „Kelprojektas“ Arvydas Domatas

UAB „Kelprojektas“ Valdas Uscila

UAB „Kelprojektas“ Romualdas Karužis

UAB „Kelprojektas“ Vilma Vanagaitė

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija Gražina Šiaučiūnaitė

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija Darius Sriubas

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija Aldas Genys

AB „LTG Infra“ Mantas Kaušylas

AB „LTG Infra“ Vytautas Sakalauskas

AB „LTG Infra“ Tadas Varpučinskas

**Kiti viešo svarstymo dalyviai:** dalyvių sąrašai atvykusių ir prisijungusių nuotoliniu būdu pridedami.

**Darbotvarkė:**

1. Viešo svarstymo vedimo tvarka;
2. SPAV ir bendrųjų sprendinių pristatymas;
3. Klausimai ir atsakymai.

**Viešo susirinkimo eiga:**

Viešo svarstymo moderatorius M. Dumbrava pristatė viešo svarstymo darbotvarkę ir informavo apie viešo svarstymo vedimo tvarką, dalyvių registraciją ir paprašė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos atstovę tarti įžanginį žodį. Gražina Šiaučiūnaitė, Lietuvos Respublikos

susisiekimo ministerijos Tarptautinio bendradarbiavimo grupės vyresnioji patarėja, prisistatė, padėjo susirinkusiems ir trumpai pristatė „Rail Baltica“ projektą. Pažymėjo, kad „Rail Baltica“ projektas tai yra ne tik transporto ir statybų sektoriaus *megaprojektas*, bet visų pirma tai projektas žmonėms ir Baltijos valstybėms. Paminėjo, kad įgyvendinus projektą bus užtikrintas greitas, saugus ir ekologiškas susisiekimas tiek su Europa, tiek ir tarp Baltijos šalių ir aišku tarp regionų, o Baltijos šalys taps integralia Vakarų Europos geležinkelių transporto dalimi. Informavo, kad šio projekto įgyvendinimas yra vienas svarbiausių prioritetų tiek nacionaliniu, tiek Europos lygiu ir yra ypatingos geostrateginės reikšmės. Paminėjo, kad projekto įgyvendinimas tarp visų trijų Baltijos šalių yra numatytas iki 2030 metų ir pakvietė visus diskutuoti bei perdavė žodį projekto rengėjams.

Agnė Peikštenienė prisistatė, kad atstovauja UAB „Kelprojektas“ rengėjo komandą ir informavo, kad svarstomas „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita ir plano projektas. Projekto rengėja supažindino su „Rail Baltica“ projekto tikslais: pasirinkti optimalią projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros plėtros Panevėžio geležinkelio mazge alternatyvą; nustatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas ir sudaryti sąlygas šios infrastruktūros darniai plėtrai. Supažindino su projekto rengimo eiga, vystymo plano rengimo etapais bei pristatė pagal planavimo uždavinius parengtas tris svarstomas alternatyvas: I alternatyva – naujos Panevėžio „Rail Baltica“ tarptautinės keleivinės geležinkelio stoties statyba prie Panevėžio miesto ribos Pagojyje šalia Paviešėčių tvenkinio; II alternatyva – esamo 1520 mm pločio vėžės geležinkelio ruožo nuo suplanuotos „Rail Baltica“ keleivinės geležinkelio stoties iki esamos Panevėžio geležinkelio stoties rekonstravimas (traukinių pralaidumo, greičio ir eismo saugumo didinimas, kt.); III alternatyva – naujos kartos geležinkelių riedmenų transporto infrastruktūros (vienbėgio (*angl. monorail*), kt.), skirtos „Rail Baltica“ Panevėžio keleivinei stočiai sujungti su Panevėžio miesto centrinėmis teritorijomis, statyba.

Po parengtų alternatyvų pristatymo A. Peikštenienė pristatė strateginio pasekmių aplinkai vertinimo procedūras, kokiais dokumentais vadovaujantis ir kas buvo vertinama rengiant strateginio pasekmių aplinkai vertinimą (SPAV) bei supažindino su SPAV ataskaita, pristatė strateginio pasekmių aplinkai vertinimo aspektus ir gautus rezultatus. Informavo, kad buvo atliktas daugiakriteris vertinimas, pristatė vertinimo metodiką, kriterijus ir daugiakriterio vertinimo rezultatus. A. Peikštenienė informavo, kad buvo atlikta kaštų-naudos analizė, pristatė nagrinėjamų alternatyvų palyginimą skirtingais aspektais bei gautus kaštų-naudos analizės rezultatus.

Apibendrinant pristatyti visų atliktų vertinimų rezultatai.

A. Peikštenienė informavo, kad SPAV subjektai pritarė SPAV ataskaitai: Aplinkos ministerija (2023-07-25 Nr. D8(E)-4496), Sveikatos apsaugos ministerija (2023-07-31 Nr. 10-3264), Kultūros ministerija (2023-08-08 Nr. S2-1499). Projekto rengėja informavo, kad viešo svarstymo metu trūksta atsakymo iš Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos, kuris turi būti gautas artimiausiu metu (2023-08-17 raštu Nr. V3-1515 išvada gauta po viešojo posėdžio).

Toliau A. Peikštenienė informavo, kad iki viešo supažindinimo pradžios raštu buvo gauta 13 visuomenės pasiūlymų, aptarė pasiūlymų esmę. Ji pažymėjo, kad po viešo susirinkimo bus parengtas viešo susirinkimo protokolas, bus raštu atsakyta pasiūlymus teikusiems asmenims per 10 darbo dienų nuo viešo susirinkimo pabaigos, taip pat, kad visuomenės pasiūlymai strateginio pasekmių aplinkai vertinimo dokumentui yra priimami iki šios dienos pabaigos.

Pabaigoje projekto rengėja supažindino su numatomais įgyvendinimo terminais ir pateikė informaciją, kur galima susipažinti su dažniausiai užduodamais klausimais dėl „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo – teritorijų planavimo ir žemės išpirkimo etapais.

Toliau M. Dumbrava padėjo už projekto pristatymą ir paragino užduoti klausimus. Taip pat informavo apie klausimų ir atsakymų sesijos tvarką ir perdavė žodį salėje susirinkusiems viešo svarstymo dalyviams.

Sodų bendrijos „Šilas“ pirmininkas išreiškė savo ir sodininkų bendrijos vardu kategorišką prieštaravimą I alternatyvos sprendiniams ir pasiteiravo ar teisingai suprato, kad dabar suprojektuota „Rail Baltica“ vežė aplenkiant Panevėžio miestą atitiko visus „Rail Baltica“ projekto tikslus ir projektą įgyvendinančios šalys neišvelgė, kad yra būtina, kad „Rail Baltica“ stotis būtų Panevėžio mieste.

Atsakė Mantas Kaušylas, kad 2017 m. buvo patvirtintas Kaunas-Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas, kuris atitiko ir atitinka visus reikalavimus „Rail Baltica“ projektui. Pabrėžė, kad šiuo metu teritorijoje tarp Gustonių ir Berčiūnų gyvenviečių yra suplanuota infrastruktūros priežiūros depų teritorija, kurioje bus sandėliuojamos statybinės medžiagos, riedmenys kelių priežiūrai, taip pat suplanuota karinio mobilumo infrastruktūra ir plečiamas Panevėžio regiono aptarnavimui skirtas krovinių terminalas. Prie krovinių aptarnavimo teritorijų tarptautinės keleivinės stoties su jai būdingu pramoninės paskirties užstatymu gretimose teritorijose plėtra yra sudėtinga, todėl ieškoma papildomų plėtos vietų. Šiuo Panevėžio mazgo specialiuoju planu yra vertinama esama ir ieškoma kitų alternatyvų. I alternatyva buvo suformuota atsižvelgiant į Panevėžio geležinkelių mazgo plėtrą, kaip viena iš galimų alternatyvų. Vienas pagrindinių projekto reikalavimų yra keleivių kelionės laikas ir pagrindinis reikalavimas, kad Panevėžyje būtų keleivinė stotis.

Grazina Šiaučiušaitė papildė, kad vyko vieša diskusija tiek su Panevėžio miestu tiek su kitomis bendruomenėmis dėl alternatyvų pritraukti stotį arčiau miesto, todėl ir gimė šis specialusis planas. Papildomai pasiteiravo, kodėl Sodų bendrija buvo informuota tik kiek daugiau nei prieš mėnesį laiko.

Agnė Peikštenienė informavo, kad vadovaujantis teritorijų planavimo procesu pirmiausia yra parengiama planavimo darbų programa, kurioje yra pristatomi projekto tikslai ir uždaviniai. Tada skelbiamas viešas konkursas, kurio metu yra parenkamas rengėjas. UAB „Kelprojektas“ tik pasirašęs sutartį pradėjo visų alternatyvų planavimo, projektavimo ir paieškos darbus. Parengus esamos būklės analizę buvo išgrynintos visos trys alternatyvos, kurios buvo derinamos su LTGI, RB Rail ir Susisiekimo ministerijos atstovais. Todėl tik pritarus visoms trimis institucijoms ir įmonėms, prasidėjus viešinimo procedūroms ir sukėlus duomenis į viešai prieinamus kanalus įstatymų numatyta tvarka buvo kreiptasi į seniūnus ir seniūnaičius su prašymu informuoti susijusių teritorijų gyventojus. Projekto rengėjas padėjo seniūnams, seniūnaičiams ir Panevėžio miesto ir rajono savivaldybių atstovams už pagalbą papildomai informuojant gyventojus.

Toliau pasiteiravo ar bus užtikrintas eismo saugumas Sodų bendrijos teritorijoje.

A. Peikštenienė atsakė, kad šiuo metu yra parengtos trys alternatyvos, eismo perorganizavimo schemas ir principai. Jeigu bus pasirinkta I alternatyva, jos sprendiniai bus tikslinami konkretizuotų sprendinių stadijoje, atsižvelgiant į visus teisės aktus ir eismo saugumo reikalavimus.

Taip pat pasiteiravo ar projekto rengėjai įvertino Šiaulių miesto gyventojų atvykimo laiką ir kaštus į keleivinę stotį, jeigu būtų pasirinkta I alternatyva.

A. Domatas atsakė kaštų-naudos analizėje yra įvertinta, kiek minučių Šiaulių miesto gyventojai praras atvykdami į keleivinę stotį Panevėžio mieste.

M. Kaušylas papildė, kad iš technologinės pusės pasirinkus I alternatyvą Šiauliečiams būtų žymiai patogiau atvažiuoti, kadangi ten peronai yra numatomi ne pagrindiniame kelyje, o atskiri stoties keliai, nes yra didesnė teritorija. II alternatyvoje 1520 mm stoties keliai yra po „Rail Baltica“

stotimi, kuri yra antrame aukšte ir tai neleidžia sudaryti gerų sąlygų. Pagal I alternatyvą visi stoties keliai ir peronai yra vienoje plokštumoje, kuriuose persėdimas Šiaulių ar Klaipėdos miestų gyventojams į „Rail Baltica“ maršrutus yra žymiai patogesnis.

Toliau išsakė savo nuomonę apie Šiaulių miesto gyventojų patiriamus laiko nuostolius vykstant į planuojamą „Rail Baltica“ Tarptautinę keleivinę geležinkelio stotį Panevėžio mieste, jeigu bus pasirinkta I alternatyva.

Panevėžio rajono Architektūros skyriaus vedėjas išsakė savo nuomonę apie atliktą kaštų-naudos analizę ir siūlė nutraukti viešinimą, jį pakartojant ne vasaros metu.

pasiteiravo, kodėl yra numatomas 15 minučių privalomas laukimas.

Valdas Uscila atsakė, kad yra daryta prielaida, kad traukiniai važiuoja kas pusvalandį, kaip ir pagrindinėje „Rail Baltica“ trasoje ir keleiviai atvyksta ne vienu metu iš skirtingų vietų, todėl buvo paimtas toks vidurkis, kad keleiviams vidutiniškai traukinio reikės palaukti apie 15 minučių.

Toliau Panevėžio miesto savivaldybės meras išsakė savo nuomonę apie investicinę, urbanistinę plėtrą bei naudą visam regionui, įgyvendinus I alternatyvą. Miesto meras pabrėžė, kad šios dienos tikslas yra pasirinkti strateginę kryptį, paminėjo, kad tai yra šimtmečio šansas Panevėžio miestui ir visam regionui. Pažymėjo, kad būtent I alternatyva yra vienintelė, kuri kuria aiškiai apčiuopiamą pridėtinę vertę plėtros aspektu. Kitos dvi alternatyvos atlieka tik privežimo funkciją, o miestui ir regionui plėtros galimybių nesukuria.

Viešo svarstymo moderatorius perskaitė nuotoliu prisijungusio dalyvio klausimą, kodėl nebuvo vertinama 0 alternatyva.

A. Peikštenienė atsakė, kad 0 alternatyva buvo vertinama visais aspektais, jai taip pat buvo skiriami balai ir kiti vertinimo vienetai.

Taip pat pasiteiravo, kodėl Molainių kaimo teritorijoje yra planuojamas 1520 mm pločio vėžės geležinkelio postovio kelynas ir kokia jo paskirtis.

Romualdas Karužis atsakė, kad „Rail Baltica“ stotyje Panevėžyje nėra numatomi senosios vėžės postovio kelyno keliai. Teritorijoje yra numatomi du geležinkelio keliai (vienas Rokiškio, kitas Šiaulių kryptimi) bei aklakelis traukiniams pervažiuoti iš vieno kelio į kitą arba trumpam sustoti.

Neprisistatęs asmuo salėje išreiškė palaikymą vykdomam projektui ir paragino susirinkusius pagalvoti apie ateitį ir milžiniškas investicijas, kurios suteiktų didelį postūmį Panevėžiui.

Panevėžio miesto savivaldybės tarybos narys pasisakė apie SPAV ataskaitoje naudojamus vertinimo metodus ir išreiškė nuomonę, kad naudojamą balų sistemą būtų galima peržiūrėti, taip pat pasiteiravo ar lentelėse nėra klaidų.

A. Peikštenienė atsakė, kad klaidų lentelėse nėra, gali būti, kad klaidingai interpretuojami lentelėse pateikti skaičiai.

(pilnai neprisistatęs) pasiteiravo apie galimybę patraukti Gustonių keleivinę stotį toliau nuo infrastruktūros priežiūros depų.

Atsakė M. Kaušylas, jeigu Gustonyse koncentruojamės ties krovinių krova, tai natūralu, kad ten komerciniai, viešosios paskirties objektai nebesikurs, nes sąlygos architektūrine ir urbanistine prasme nėra pačios geriausios. M. Kaušylas pateikė Klaipėdos miesto pavyzdį, kur ilgą laiką yra siekiama atskirti krovos ir keleivinę zonas, krovininę stotį iškeliant toliau į miesto pakraštį. Pabrėžė, kad dabar turint unikalią galimybę planuoti Panevėžio miesto teritorijas yra siekiama vadovautis pagrindiniais principais, kai keleivių aptarnavimo teritorija yra mieste, arčiausiai klientų, o prekių aptarnavimo teritorijos planuojamos užmiestyje, arčiausiai pramonės objektų. Taip pat buvo pateiktas

Utenos miesto pavyzdys, kur iškėlus keleivinę stotį toliau už miesto ji tapo praktiškai nebe naudojama. Pabrėžė, kad Panevėžio stotis pirmiausia yra skirta Panevėžio miestui kaip tankiausiai urbanizuotai teritorijai aptarnauti.

Taip pat pasiteiravo kiek šita studija kainavo valstybei.

A. Peikštenienė atsakė, kad visos sutartys viešinamos Viešųjų pirkimų tarnybos internetiniame puslapyje ir pažymėjo, kad klausimas nėra susijęs su projektu ir projekto apimtimi ir tuo labiau su SPAV ataskaita.

pasiteiravo, kiek kartų padidės automobilių tarša vakarinėje miesto dalyje.

V. Uscila atsakė kad buvo skaičiuojama tuo aspektu kiek yra sutaupoma kilometrų ir išmetamųjų dujų. Šio etapo tikslas yra palyginti alternatyvas. Lyginama kokia būtų nauda, jei būtų pasirinkta viena ar kita alternatyva.

A. Peikštenienė papildė atsakymą, kas šiandienai yra parengtas strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (SPAV) t. y. skaičiuojama tam tikru aspektu. Kai bus pasirinkta konkreti alternatyva, jai papildomai bus atliekamas poveikio aplinkai vertinimas (PAV), kuriame yra tiksliai apskaičiuojami įvairiausi rodikliai, tame tarpe ir automobilių tarša. Papildomi aspektai bus vertinami PAV procedūros metu kaip nustato teisės aktų reikalavimai.

Taip pat pasiteiravo ar pasirinkus I alternatyvą Naruševičiaus gatvėje šalia esamos gyvenvietės yra numatytos triukšmo mažinimo sienos.

A. Peikštenienė informavo, kad jeigu sprendinių konkretizavimo stadijoje rengiant PAV būtų nustatyta, kad triukšmo ar oro tarša viršija ar galimai gali viršyti rodiklius, tuomet triukšmo sienelės būtų įrengiamos.

Taip pat išsakė nusivylimą, kad TPDRIS sistema kurį laiką tinkamai neveikė ir nebuvo galimybės pasiekti su projektu susijusios informacijos.

Susisiekimo ministerijos atstovė G. Šiaučiūnaitė informavo, kad TPDRIS sistemoje yra viešinami visi Lietuvos teritorijų planavimo dokumentai, todėl ten būna tam tikrų trikdžių. Visa projekto informacija visą laiką buvo pasiekama Susisiekimo ministerijos puslapyje.

išsakė nuomonę apie užsitęsusių „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimą ir pasiteiravo, kodėl „Rail Baltica“ projekto užbaigimas yra nukeliamas į 2030 metus ir kiek šiai dienai „Rail Baltica“ vėžė, nevertinat planuojamos atšakos per Panevėžio miestą, kainuoja.

G. Šiaučiūnaitė informavo, kad tai nėra šios dienos viešinimo apimties klausimas. Informacija apie projekto eigą, planavimą ir visus su tuo susijusius aspektus visada yra skelbiama viešai. Šiuo metu perskaičiuojama projekto vertė ir kaštų-naudos analizės rezultatai bus skelbiami 2024 metais.

Panevėžio miesto savivaldybės administracijos Teritorijų planavimo ir architektūros skyriaus vyr. architekto pavaduotojas išsakė nuomonę apie tarptautinės keleivinės stoties svarbą Panevėžio regionui ir visai Lietuvai. Pabrėžė, kad Gustonių teritorija yra planuojama kaip pramonės, sandėliavimo, karinės technikos pervežimo, laikymo teritorija, kurioje taip pat numatomas išorinis LEZ (laisvoji ekonominė zona), o dėl keleivių srautų ši teritorija negalėtų veikti pilnu pajėgumu. Vakarinė Panevėžio miesto dalis yra intensyviai vystoma ir miestas yra pasiruošęs naujoms investicijoms.

(pilnai neprisistatęs) verslininkas išsakė nuomonę apie vykstančią diskusiją ir pareikalavo užakcentuoti, kiek I alternatyvos pasirinkimas yra naudingesnis lyginant su likusiomis dviem alternatyvomis.

Atsakymą A. Peikštenienė pateikė pristatydamą skaidrėje vaizduojamus duomenis apie nagrinėjamą alternatyvų socialinę-ekonominę naudą.

pasiskaitė apie „Rail Baltica“ projekto eigą, kuomet dar 2016 m., parenkant pagrindinės „Rail Baltica“ linijos trasos vietą buvo svarstoma trasos vieta per Panevėžio miestą, tuo atveju tiek keleiviniai tiek krovinių traukiniai vyktų ten, kur dabar nagrinėjama I alternatyva. Buvo iniciatyva, kad kroviniai važiuotų aplinkkeliu. Šiandien nagrinėjamas I variantas yra Panevėžio miesto ir rajono bei regiono ateitis. išsakė nuomonę apie galimybę I alternatyvos atveju vakarinėje miesto dalyje sukurti viešojo, tarp miestinio ir geležinkelių transporto mazgą. Anot pasisakiusiojo geriausiu variantu laikoma kuo arčiau miesto planuojama tarptautinė stotis, jeigu būtų svarstoma regioninė stotis – ji galėtų būti Gustonyse. Priminė apie būsimą sprendinių konkretizavimo etapą ir projekto įgyvendinimo procedūras. Pažymėjo, kad strateginis tikslas – I alternatyva, kuri įvardinta kaip miesto, rajono ir regiono ateitis.

Sodų bendrijos „Šilas“ atstovas pasiteiravo kaip bus atlyginta gyventojams, kurių turtas bus paaimamas visuomenės reikmėms, moralinė žala.

M. Kaušylas atsakė, kad atlyginame faktinius nuostolius. Žemės paėmimo visuomenės poreikiams įstatymas numato pakankamai objektyvius vertinimo metodus. Žemės sklypams yra taikomas individualus rinkos vertės nustatymas, o gyvenamiesiems pastatams yra nustatoma atkuriamoji vertė, kuri leidžia kitoje vietoje atkurti esamo gyvenamojo namo analogišką pastatą.

Taip pat sodų bendrijos atstovas pasiteiravo kaip bus vertinamas kraštovaizdis.

M. Kaušylas atsakė, kad nepriklausomai kokia alternatyva bus pasirinkta kraštovaizdis bus įvertintas PAV metu, ir jeigu bus nustatytas ryškus neigiamas poveikis, bus taikomos neigiamo poveikio mažinimo priemonės ir pažymėjo, kad nepriklausomai nuo alternatyvos pasirinkimo bus individualiai bendraujama su gyventojais siekiant rasti abiem pusėms priimtinas priemones, kurias taikant turėtų būti pasiekiamas kompromisas. Žemės paėmimas visuomenės poreikiams ir kompensacijų mokėjimas nėra ženkli dalis, kuri labiausiai įtakoja alternatyvos pasirinkimą. Didžiausią kaštų dalį sudaro geležinkelių infrastruktūra ir jos objektai.

Viešo svarstymo moderatorius perskaitė nuotoliu užduotą klausimą, ar atkuriamoji vertė bus skaičiuojama taikant nusidėvėjimą.

M. Kaušylas atsakė, kad detalai šiai dienai atsakyti negali ir informavo, kad vertinimas bus atliekamas nepriklausomo turto vertinimo eksperto, kuris taikys tam tikrus metodus įvardintus Turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatyme, turto vertinimo metodikoje.

pasiteiravo kiek turistų per pastaruosius dvejus metus apsilankė Panevėžyje.

Atsakė A. Peikštenienė, kad projekto apimtyje nėra atskirai skaičiuojami turistai, verslininkai ir kito tipo keleiviai. Prieš šią projektą buvo atliktos „Rail Baltica“ studijos, kuriose buvo vertinami prognozuojami keleivių srautai, ta medžiaga rengiant projektą buvo vadovautasi.

Taip pat pasiteiravo, kiek bus lankytinų vietų Panevėžyje.

A. Peikštenienė atsakė, kad klausimas nėra susijęs su SPAV apimtimi. M. Kaušylas papildė, kad sprendimas Lietuvoje statyti tris tarptautines stotis buvo priimtas trijų Baltijos šalių Vyriausybių ir Panevėžys buvo įvardintas kaip miestas, kuriame turi būti tarptautinė stotis. Traukos objektai buvo išanalizuoti nuo 2011 metų rengiamose „Rail Baltica“ studijose, visa informacija yra vieša. Jei yra poreikis po susitikimo visa medžiaga gali būti pateikta.

„Karčema Ružava“ atstovė pasiteiravo, kaip kompensacija bus skaičiuojama verslui.

Atsakė M. Kaušylas, kad bus samdomas nepriklausomas turto vertintojas, kuris taikydamas nustatytas metodikas apskaičiuos kompensaciją verslo išsikėlimui. Nepriklausomas vertintojas susisieks su verslo atstovais ir išanalizuos visus dokumentus ir veiklą, ir paskaičiuos atitinkamą kompensaciją.

pasiteiravo kas ir kada turi informuoti apie visuomenės poreikiams paimamą turta.

M. Kaušylas atsakė, šiuo metu nėra pasirinkta konkreti alternatyva. Vėliau, kai bus pasirinkta geriausia alternatyva ir suformuoti konkretūs geležinkelio sklypai tai alternatyvai, kiekvienam žemės savininkui ir naudotojui, į kurio teritoriją patenka geležinkelio sprendiniai bus išsiųsti pranešimai, kad tame sklype yra suformuoti geležinkelių, kelių ar kiti sprendiniai. Vėliau LR Vyriausybei patvirtinus specialųjį planą bus išsiųstas pranešimas apie nustatytus apribojimus žemės sklypui, jis nebegali būti parduodamas ir pradamos žemės poėmio visuomenės poreikiams procedūros.

(pilnai neprisistatė) aktyviai piktinosi I alternatyvos sprendiniais, kurie siejami su esamų pastatų griovimu.

M. Kaušylas priminė, kad alternatyvai dar nėra pritarta, o projektui dar 2011 m. suteiktas ypatingos svarbos statusas. Pabrėžė, kad projektas visuomenei duos didžiulę naudą taip pat, kad numatomos kompensacijos. Toliau vyko diskusija, nesusijusi su projekto sprendiniais.

Moderatorius perskaitė nuotoliu prisijungusio pasisakymą, dalyvė pasidžiaugė, kad yra svarstoma traukinių stoties vieta santykyje su miesto teritorija ir palaiko išnaudoti naujos vėžės potencialą Panevėžio miesto plėtrai. Įgarsintas prašymas plačiau pakomentuoti, kodėl pirmoji alternatyva yra urbanistiniu požiūriu vertinama geriau, jeigu ten šiuo metu yra miesto pakraštys, o ją išvystyti užtruktų daugelį metų, o realią naudą pajustų tikrai ne visi miestiečiai ir negreitu metu.

A. Peikštenienė atsakė, kad jeigu stotis būtų vystoma naujoje vietoje keleiviai be papildomų persėdimų galėtų pasiekti miestą, viešąjį transportą tokiu atveju keleivių būtų daugiau. Jeigu keleiviams reikėtų persėsti Gustonyse ir tada keliauti į centrinę stotį, tokiu atveju keleivių būtų žymiai mažiau, todėl ir potencialas esamai stočiai vystytis yra stipriai mažesnis, taip pat dėl nusistovėjusio užstatymo ir kitų aplinkybių esama stotis vargiai galėtų vystytis kaip transporto mazgas. Nusistovėjusiame užstatyme būtų sudėtingiau įgyvendinti platesnes investicijas. Todėl vertinama, kad I alternatyvos vieta, kuri liečiasi su miestu yra patrauklesnė keleiviams ir atitinkamai tuos keleivių srautus ir kuria.

(pilnai neprisistatęs) išsakė nuogastavimą, kad niekas nekalba apie sodų bendriją „Ekranas“. Išreikšta abejonė, kad miestas dalinamas į dvi dalis, o I alternatyva kelia daug klausimų.

Toliau moderatorius perskaitė nuotoliu prisijungusio klausimą apie galimybę paviešinti I alternatyvos viso projekto įgyvendinimo ir eksploatacijos kaštus, kaip tai buvo nurodyta daugiakriterinėje analizėje.

A. Peikštenienė atsakė, kad visa informacija yra vieša, ją galima pasiekti TPDRIS sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto puslapyje.

Moderatorius perskaitė nuotoliu prisijungusio klausimą dėl poreikio susisiekimui su Panevėžiu geležinkeliu ir išsakytą nuomonę, kad susisiekimui užtektų autobuso.

M. Kaušylas atsakė, kad pastaruoju metu vyko daug diskusijų ar Gustonyse keleivinė stotis yra optimali. Tuo tikslu buvo inicijuotas LR Vyriausybės papildomas specialusis planas, optimaliai Panevėžio mazgo plėtrai nustatyti. Atitinkamai buvo suformuotos alternatyvos: I alternatyva turėjo būti parengta Panevėžio miesto teritorijoje arba prieigose, II alternatyva vystant esamą geležinkelį

kaip jungtį tarp 1520 mm esamos Panevėžio stoties ir „Rail Baltica“ stoties Gustonyse, III alternatyvą parengti buvo paprašyta nuo Gustonių „Rail Baltica“ stoties iki Panevėžio miesto naudojant šiuolaikinį bėginių transportą. Rengėjas parengė tris alternatyvas, jas palygino strateginio pasekmių aplinkai vertinimo, kaštų-naudos analizės ir daugiakriterės analizės metodais. Dabar vyksta pristatymas aptarti tas alternatyvas, taikytus metodus ir jų rezultatus.

Toliau moderatorius perskaitė kitą klausimą dėl Panevėžio miesto demografinės situacijos įvertinimo prognozuojant būsimus keleivių srautus.

M. Kaušylas atsakė, kad „Rail Baltica“ projekto vystymui yra parengta ne viena galimybių studija, su kuriomis galima susipažinti oficialioje projekto svetainėje. Būtent tos studijos akcentuoja, kad atsižvelgiant į demografines tendencijas būtina didinti Lietuvos ir kitų Baltijos valstybių susisiekimo sąlygų efektyvumą su visa Europa. Pabrėžė, kad kuo bus geresnės susisiekimo sąlygos, tuo palankesnes sąlygas vystytis turės Panevėžio regionas, Panevėžio miestas ir Lietuvos valstybė.

Moderatorius perskaitė elektroniniu paštu gautą klausimą apie informacijos susijusios su projektu viešumą, gyventojų apklausas bei poveikio aplinkai, gyventojams ir verslui vertinimo ataskaitas.

A. Peikštenienė pakartotinai informavo, kad rengėjas, planavimo organizatorius ir iniciatorius nėra atsakinga už TPDRIS sistemos veikimą/ neveikimą. Tai bendra sistema, kurią kuruoja Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija prie Aplinkos ministerijos. Pažymėjo, kad visa informacija yra, buvo ir bus pasiekama Susisiekimo ministerijos internetinėje svetainėje. Pagal planavimo darbų programą, techninę specifikaciją ir kitus dokumentus, kurie aprašo projekto apimtis yra atliekamos tik teritorijų planavimo įstatyme numatytos procedūros. Apklausos ir kitos procedūros nėra atliekamos, nes tai nepatenka į šio projekto tikslus ir uždavinius.

Dar pasiteiravo apie koncepcijos pasirinkimo metodiką.

A. Peikštenienė informavo, kad koncepcijos alternatyva nėra pasirinkta. Alternatyvos yra rengiamos teritorijų planavimo įstatymo, susisiekimo infrastruktūros specialiųjų planų ir kitų teisės aktų apibrėžtyje ir metodika kaip atskiras dokumentas yra taikomas tik kai kuriais atvejais (pateiktas Lietuvos bendrojo plano pavyzdys). Šitas planas yra rengiamas teisės aktų nustatyta tvarka ir metodikos kaip pasirinkti alternatyvą nėra taikoma.

laiške išsakė prašymą supažindinti su visais Susisiekimo ministerijos protokolais, kuriais patvirtintos poveikio aplinkai ir gyventojams išvados.

A. Peikštenienė pažymėjo, kad PAV procedūros yra rengiamos konkretizuotiems sprendiniams. Bendrųjų sprendinių stadijoje, yra rengiamas strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (SPAV), kuris šiandien yra viešinamas. Šis dokumentas yra teikiamas vertinti subjektams. Atsakymai, kurie įvertina SPAV dokumento teiginius, sprendinius ir apimtį yra gauti ir netrukus bus pavišinti TPDRIS sistemoje.

Moderatorius perskaitė dar vieną nuotoliu prisijungusio klausimą apie esamos Panevėžio geležinkelio stoties likimą I alternatyvos įgyvendinimo atveju.

M. Kaušylas atsakė, kad I alternatyvos įgyvendinimo atveju, esama Panevėžio geležinkelio stotis nebūtų uždaryta. Būtų sukurta geresnė jos sąsaja su „Rail Baltica“ stotimi.

Taip pat uždavė klausimą apie I alternatyvos įgyvendinimo ir eksploatacijos sąmatą.

A. Peikštenienė atsakydama pasidalino skaidre, kurioje pavaizduota visa piniginė išraiška susijusi su įgyvendinimu.

Toliau rengėjo atstovas R. Karužis papildė atsakymą į ankščiau užduotą klausimą apie planuojamą 1520 mm pločio vėžės geležinkelio postovio kelyną šalia Molainių kaimo,



kad toje vietoje ateities plėtrai brėžiniuose pavaizduota zona geležinkelio kelių plėtrai, tačiau, pakartodamas anksčiau išsakytą atsakymą, papildė, jog konkretus šių kelių sprendiniai nėra numatomi planavimo dokumente.

Moderatorius perskaitė nuotoliu prisijungusio dalyvio klausimą apie požeminės geležinkelio stoties įrengimo galimybę miesto centre.

M. Kaušylas atsakė, kad alternatyvų formavimą labiausiai lemia alternatyvos kaštai. I alternatyvai numatyta suma yra beveik maksimali, kurią Europos Sąjungos finansavimo instrumentai galėtų teikti. Dar didesni kaštai būtų nebeпадengiami, todėl tokios alternatyvos nebuvo svarstytos.

Salėje neprisistatęs asmuo pasitiksino, ar skaidrėse pateikiama kaštų suma yra nurodyta be stoties rūmų statybos kaštų.

M. Kaušylas atsakė, kad kaip ir pateikta buvo skaidrėse, stoties rūmai dar bus parenkami pagal architektūrinį konkursą. Daroma prielaida, kad stoties rūmai visoms alternatyvoms kainuos labai panašiai ir sieks apie 70 mln. Eur.

Nuotoliu prisijungęs, pilnai neprisistatęs pasiteiravo, ar šis pristatymas turės įtakos alternatyvos išrinkimui.

M. Kaušylas atsakė, kad pristatymas yra privalomas pagal teritorijų planavimo įstatymą, privaloma aptarti, pristatyti alternatyvas ir išgirsti siūlymus. Pateikti motyvuoti siūlymai dėl tam tikrų sprendinių, turi būti argumentuotai įvertinti ir jei reikia, turi būti patikslinti ar pataisyti.

Toliau M. Kaušylas papildė A. Peikštenienės atsakymą į klausimą apie gyventojų apklausas ir išsakė nuomonę, kad Teritorijų planavimo įstatymas ir jame nurodytas viešinimas yra optimalus būdas bendravimui su visuomene ir kiekvieno visuomenės nario, ypač tų kurie patenką į geležinkelio sprendinių teritoriją išklausymui. Tikėtina, kad atliktos apklausos neatspindėtų mažumos nuomonės ir visuomenės dalis patenkanti į geležinkelio sprendinių teritoriją liktu neišgirsta.

Moderatorius uždavė dar vieną nuotoliu prisijungusio klausimą apie tai, kada bus priimtas galutinis sprendimas dėl alternatyvos.

M. Kaušylas atsakė, kad pagal projekto grafikus sprendimas turėtų būti priimtas rugsėjo/spalio mėnesį, gavus SPAV subjektų išvadas ir parengus SPAV subjektų vertinimo ataskaitą, parengus viešinimo ataskaitą ir perdavus planavimo organizatoriui galutiniam sprendimui priimti.

Nuotoliu prisijungęs išsakė pasiūlymą, kad nepriklausomai nuo alternatyvos pasirinkimo, būtų išperkamas visas žemės sklypas, o ne tik jo dalis.

M. Kaušylas atsakė, kad kai lieka maža žemės sklypo dalis, kuri yra nebepritaikoma prieš tai buvusiai paskirčiai, yra priimamas sprendimas išpirkti visą žemės sklypą. Kiekvienas atvejis yra svarstomas individualiai.

Moderatorius perskaitė nuotoliu prisijungusio nuomonę, kad teritorija esanti tarp prekybos centrų ir aplinkkelio yra užmiestis. Šis komentaras buvo atsakas į nuotoliu prisijungusios išsakytą nuomonę, kad užsienyje tarptautinės stotys lokalizuojasi užmiestyje, gerokai atokiau nuo miesto teritorijos, kad I alternatyva padalintų miestą į dvi teritorijas ir dvi stovyklas ir pasisakė nemananti, kad užmiestyje esanti stotis apribotų susisiekimą.

Pilnai neprisistačiusi Sodų bendrijos „Šilas“ sodininkė pasiteiravo apie alternatyvų lyginimo vientisumą. Išsakė nuomonę apie žmogiškojo faktoriaus (sąmoningi ir nesąmoningi kiekvieno individo priimami veiksmai ir poelgiai) vertinimą SPAV ataskaitoje. Dalyvė teiravosi, kodėl lyginamojoje studijoje vienoje pusėje žmogiškasis faktorius įgyja labai reikšmingą svertą – apie

30 balų, kitoje pusėje, kalbant apie kompensavimą, žmogiškasis faktorius netenka reikšmės, nes nepapuola į patiriamas žalias.

A. Peikštenienė informavo, kad SPAV ataskaita, susideda iš trijų dalių: SPAV, daugiakriterės analizės ir kaštų-naudos analizės. Keleivio perspektyva ir sąmoningas sprendimas pasirinkti kelionę ir jam suteikiami balai yra įvertinti daugiakriteriame vertinime. Žmogiškieji faktoriai susiję su netenkamu nekilnojamuoju turtu yra įvertinti SPAV vertinimo apimtyje prie socialinės aplinkos. Jie yra įvertinti kaip neigiamas poveikis I alternatyvos atveju, nes yra reikalinga visuomenės poreikiams išpirkti žemę ir tai turi įtakos socialinei aplinkai. A. Peikštenienė akcentavo, kad strateginio pasekmių aplinkai vertinime, žemės paėmimas ir moralinė žala yra vertinamas kaip neigiamas poveikis, o kompensacijos nėra skaičiuojamos, kurios yra kitas etapas po projekto pabaigos.

Panevėžio rajono savivaldybės Architektūros skyriaus vedėjas išsakė nuomonę apie viešinimo kokybę ir išsakė prašymą rengti pakartotinas viešinimo procedūras.

Neprisistatęs asmuo salėje išsakė nuomonę apie Vystymo plano rengimo kainą.

M. Kaušylas atsakė, kad rengėjas yra atlikęs tik apie 30-40 proc. specialiojo plano darbų tai yra parengęs koncepciją ir atlikęs SPAV ataskaitą. Vėliau rengėjas privalės parengti konkretizuotus sprendinius, nustatyta tvarka suderinti su visuomene ir planavimo sąlygas išdavusiomis institucijomis, organizuoti tikrinimą Valstybinėje teritorijų planavimo ir statybos inspekcijoje bei tvirtinimą Lietuvos Respublikos Vyriausybėje. Papildomai pagal sutartį turi būti parengta PAV ataskaita ir gautas teigiamas Aplinkos apsaugos agentūros sprendimas dėl planuojamos ūkinės veiklos tai yra statybos ir geležinkelio linijos eksploatacijos galimybių.

Tas pats asmuo pasiteiravo, kas finansuos šį projektą.

M. Kaušylas atsakė, kad projektas finansuojamas Europos Sąjungos ir valstybės biudžeto lėšomis.

pasiūlė stotį projektuoti teritorijoje tarp Gustonių ir Berčiūnų gyvenviečių.

Peikštenienė pasiteiravo apie kurios alternatyvos sprendinių perkėlimą yra kalbama.

patikslino, kad yra kalbama apie naujos alternatyvos rengimą.

A. Peikštenienė atsakė, kad rengėjui buvo suformuluota labai konkreti užduotis.

Toliau moderatorius perskaitė nuotoliniu būdu prisijungusios klausimą, ar konkretizuoti sprendiniai bus rengiami visoms trimis alternatyvoms.

A. Peikštenienė atsakė, kad koncepcija yra rengiama trimis alternatyvoms, o konkretizuoti sprendiniai yra rengiami vienai pasirinktai alternatyvai.

Susirinkimo metu buvo pateikti klausimai, į kuriuos buvo atsakyta. Pasiūlymų raštu nebuvo gauta.

Kadangi viešo svarstymo dalyviai daugiau klausimų neturėjo, G. Šiaučiūnaitė padėkojo už aktyvų dalyvavimą ir pasiūlė viešą svarstymą užbaigti.

**Nutarta:** Viešą svarstymą laikyti įvykusi.

Viešo svarstymo pirmininkė

Gražina Šiaučiūnaitė

Viešo svarstymo sekretorė

Vilma Vanagaitė

**DETALŪS METADUOMENYS**

<b>Dokumento sudarytojas (-ai)</b>	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 188620589, Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius
<b>Dokumento pavadinimas (antraštė)</b>	PROJEKTO „RAIL BALTICA“ GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS PANEVĖŽIO GELEŽINKELIO MAZGE SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANO KONCEPCIJOS IR STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITOS VIEŠO SVARSTYMO PROTOKOLAS
<b>Dokumento registracijos data ir numeris</b>	2023-08-22 Nr. 6-2921
<b>Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris</b>	–
<b>Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo</b>	ADOC-V1.0
<b>Parašo paskirtis</b>	Pasirašymas
<b>Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos</b>	Gražina Šiaučiūnaitė, Vyresnioji patarėja, Tarptautinio bendradarbiavimo grupė
<b>Sertifikatas išduotas</b>	GRAŽINA ŠIAUČIŪNAITĖ, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija LT
<b>Parašo sukūrimo data ir laikas</b>	2023-08-22 18:25:23 (GMT+03:00)
<b>Parašo formatas</b>	XAdES-T
<b>Laiko žymoje nurodytas laikas</b>	2023-08-22 18:25:35 (GMT+03:00)
<b>Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją</b>	ADIC CA-A, Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM LT
<b>Sertifikato galiojimo laikas</b>	2023-06-20 13:59:49 – 2026-06-19 13:59:49
<b>Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti</b>	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, į.k. 188620589 LT", sertifikatas galioja nuo 2021-12-20 11:01:47 iki 2024-12-19 11:01:47
<b>Pagrindinio dokumento priedų skaičius</b>	–
<b>Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius</b>	–
<b>Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)</b>	–
<b>Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)</b>	–
<b>Priedamo dokumento registracijos data ir numeris</b>	–
<b>Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas</b>	Dokumentų valdymo sistema Avilys, versija 3.5.71.1
<b>Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)</b>	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2023-08-22 18:54:15)
<b>Paieškos nuoroda</b>	–
<b>Papildomi metaduomenys</b>	Nuorašą suformavo 2023-08-22 18:54:15 Dokumentų valdymo sistema Avilys