



Eisenbahn- und Bauplanungs-Gesellschaft mbH Erfurt - Chamissostraße 11 - 99096 Erfurt

CHAMISSOSTRASSE 11  
HAUS A  
D-99096 ERFURT

## KELPROJEKTAS

Žalgirio g. 90  
LT-09303 Vilnius

Büro ☎ +49 (361) 4 20 35 - 0  
Telefax +49 (361) 4 20 35 - 31  
E-Mail info@epg-erfurt.de  
www.epg-erfurt.de

Geschäftsführer:  
Dipl.-Wirt.Ing. (FH)  
Darius Höhne

Erfurt, 22.09.2023

Dipl.-Ing. (FH)  
Anja Eberlein

**Projektas:** Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas

### 1. Informacija apie teritorijų planavimo dokumentą

Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas - Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas.

Planavimo pagrindas:

- 2021 m. birželio 9 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 428 „Dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų nustatymo“;
- 2021 m. liepos 2 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3–338 „Dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos ir projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos patvirtinimo“.

Teritorijų planavimo dokumento rūšis – valstybei svarbaus projekto specialiojo teritorijų planavimo dokumentas – susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 23 straipsnio 2 dalimi, Planui taikoma valstybės lygmens teritorijų planavimo dokumentų rengimo, viešinimo, derinimo, tikrinimo, tvirtinimo ir ginčų sprendimo tvarka.

Planuojama teritorija – Panevėžio miesto savivaldybės ir Panevėžio rajono savivaldybės teritorija.

Planavimo organizatorius – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363, el. p. [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt), interneto svetainė [www.sumin.lt](http://www.sumin.lt)). Kontaktiniai asmenys: Plėtros ir tarptautinio bendradarbiavimo grupės vyresnysis patarėjas Vytautas Palevičius, tel. (8 5) 239 3965, el. p. [vytautas.palevicius@sumin.lt](mailto:vytautas.palevicius@sumin.lt), Plėtros ir tarptautinio bendradarbiavimo grupės vyriausiasis specialistas Aldas Genys, tel. (8 5) 239 2410, el. p. [aldas.genys@sumin.lt](mailto:aldas.genys@sumin.lt).

Teritorijų planavimo dokumento rengėjas – UAB „Kelprojektas“, Žalgirio g. 90, LT-09303 Vilnius, el. paštas [info@kelprojektas.lt](mailto:info@kelprojektas.lt), [www.kelprojektas.lt](http://www.kelprojektas.lt). Teritorijų planavimo vadovas Remigijus Šimkus, tel. 8 640 25664, el. p. [remigijus.simkus@kelprojektas.lt](mailto:remigijus.simkus@kelprojektas.lt).

Planavimo tikslai:

1. Atlikti planuojamos teritorijos inžinerinius geologinius, geotechninius, topografinius, archeologinius ir kt. tyrimus, būtinus inžinerinių ir kt. sąlygų tinkamumui įvertinti ir planuojamų susisiekimo komunikacijų infrastruktūros objektų sprendiniams parengti;
2. Vadovaujantis darnios plėtros principais, parengti planuojamos teritorijos plėtros koncepciją su ne mažiau kaip trimis 1435 mm ir 1520 mm pločio vėžės geležinkelių infrastruktūros bei kitų su ja susijusių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros objektų (geležinkelio kelių, pastatų, statinių ir įrenginių, automobilių kelių, automobilių stovėjimo aikštelių, pėsčiųjų ir dviračių takų, inžinerinių tinklų, kt.) statybos sprendinių alternatyvomis, užtikrinti keleivinės geležinkelio stoties pasiekiamumą įvairių rūšių transporto priemonėmis, prioritetą teikiant ekologiškam viešajam keleiviniam transportui, ir Panevėžio geležinkelio mazge numatyti:
  - 2.1. naujo 1435 mm pločio vėžės keleivinių traukinių geležinkelio jungiamojo kelio ir prie naujos 1435 mm pločio vėžės numatomos keleivinės geležinkelio stoties statybą Panevėžio miesto savivaldybės teritorijoje;
  - 2.2. esamo 1520 mm pločio vėžės geležinkelio ruožo Gustonys–„Rail Baltica“ keleivinė stotis–Panevėžys bei prie esamos 1520 mm pločio vėžės esančios Panevėžio geležinkelio stoties rekonstravimą pagal projekto „Rail Baltica“ poreikius (traukinių pralaidumo, greičio ir eismo saugumo didinimas, kt.);
  - 2.3. naujos kartos geležinkelių riedmenų transporto infrastruktūros (vienbėgio (angl. monorail), kt.), skirtos „Rail Baltica“ Panevėžio keleivinei stotiai sujungti su Panevėžio miesto centrinėmis teritorijomis, statybą;
  - 2.4. geležinkelių sistemos elektrifikavimo (energijos posistemio, apimančio kontaktinį tinklą, traukos pastotes, jų prijungimą prie elektros perdavimo tinklo bei šio posistemio priežiūrai būtinų automobilių kelių) plėtros sprendinius;
  - 2.5. geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių bei šių posistemių priežiūrai būtinų automobilių kelių plėtros sprendinius;
  - 2.6. 5G ryšio prie „Rail Baltica“ infrastruktūros plėtros sprendinius, tinkamus ryšio operatorių tinklams įrengti.
3. Rengiamos projekto „Rail Baltica“ plėtros koncepcijos alternatyvos Panevėžio geležinkelio mazge, turi būti formuojamos atsižvelgiant į projekto „Rail Baltica“ Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena geležinkelio linijos ir jos infrastruktūros objektų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų, statybos techninių projektų ir koncepcinių projektų sprendinius, taip pat elektrifikacijos bei geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių plėtros strateginius dokumentus, galimybių studijas bei techninius projektus.
4. Siekiant parinkti optimalią projekto „Rail Baltica“ plėtros alternatyvą Panevėžio geležinkelio mazge, atlikti plėtros koncepcijos alternatyvų palyginimą bei strateginį

pasekmių aplinkai vertinimą, naudojant daugiakriterės analizės bei kaštų ir naudos analizės metodus.

5. Atlikti plėtros koncepcijos alternatyvų ir jų palyginimo nepriklausomą profesinį vertinimą;
6. Atlikti plėtros koncepcijos alternatyvų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo procedūras;
7. Nustatyti optimalią projekto „Rail Baltica“ plėtros alternatyvą Panevėžio geležinkelio mazge;
8. Parengti optimalios projekto „Rail Baltica“ plėtros alternatyvos Panevėžio geležinkelio mazge konkrečiuosius sprendinius ir pagal juos suformuoti žemės sklypus bei servitutus;
9. Suplanuoti būtinos inžinerinės infrastruktūros (elektros energijos skirstymo ir gamtinių dujų skirstymo, elektros perdavimo tinklų, dujų perdavimo tinklų, šilumos tiekimo, vandens ir nuotekų šalinimo tinklų, ryšių, kt. inžinerinių tinklų) rekonstrukcijos ir statybos sprendinius, nustatyti jų apsaugos zonas, servitutus ir suformuoti žemės sklypus;
10. Nustatyti sprendiniams įgyvendinti būtinas teritorijas, kurių žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros bus atliekamos.
11. Nustatyti planuojamos teritorijos naudojimo, tvarkymo ir apsaugos priemonės bei kitus reikalavimus;
12. Nurodyti specialiąsias žemės naudojimo sąlygas vadovaujantis Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymu;
13. Parengti valstybinės reikšmės miškų plotų schemų tikslinimo procedūroms reikalingus dokumentus ir organizuoti schemų tikslinimo procedūras.

## **2. Koncepcijos alternatyvos**

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano koncepcijoje nagrinėjamos alternatyvos:

**I alternatyva** – 1435 mm pločio vėžės keleivinių traukinių geležinkelio jungiamojo kelio ir naujos keleivinės geležinkelio stoties Panevėžio mieste statyba;

**II alternatyva** – 1520 mm pločio vėžės geležinkelio ruožo Gustonys–„Rail Baltica“ keleivinė stotis–Panevėžys vėžės rekonstravimas pagal projekto „Rail Baltica“ poreikius;

**III alternatyva** – naujos kartos geležinkelių riedmenų transporto infrastruktūros (greitojo tramvajaus), skirtos „Rail Baltica“ Panevėžio keleivinei stočiai sujungti su Panevėžio miesto centrinėmis teritorijomis, statyba.

## **3. Koncepcijos alternatyvų vertinimas**

### **3.1. I alternatyva**

**I alternatyvos privalumai:**

- Įrengus planuojamas „Rail Baltica“ Panevėžio tarptautinės stoties jungtis su 1520 mm pločio vėžės infrastruktūra, Panevėžio stotis tampa svarbiu regioniniu susisiekimo geležinkeliu mazgu, iš kurio galima vykti ne tik tarptautiniais ar regioniniais traukiniais „Rail Baltica |“ geležinkeliu, bet ir esama geležinkelio infrastruktūra tiek Klaipėdos, tiek Rokiškio kryptimis;

- Tarptautinė Panevėžio „Rail Baltica“ stotis įrengiama visiškai greta Panevėžio miesto savivaldybės teritorijos ribos, greta vystoma komercinė (prekybinė) Panevėžio miesto dalis (veikia keli prekybos centrai), iš kurios stotis pasiekama pėsčiomis;
- Galimybė tarptautinę „Rail Baltica“ Panevėžio tarptautinę stotį greitai ir patogiai pasiekti Panevėžio mieste kursuojančiu visuomeniniu transportu;
- Galimybė Panevėžio miestui gauti projekto „Rail Baltica“ teikiamas naudas (papildomi turistų srautai, tarptautinę stotį aptarnaujančių verslų pritraukimas (viešbučiai, kavinės, restoranai), konkurso būdu projektuojamas išskirtinės architektūros pastatas ir pan.).

#### **I alternatyvos trūkumai:**

- Nauja geležinkelio infrastruktūra įrengiama naujose neužstatytose teritorijose, sprendinių įgyvendinimui reikalinga išpirkti santykinai didelius teritorijos plotus, į kuriuos patenka ir pastatai, galimas didelis savininkų ir visuomenės nepasitenkinimas;
- Didžiausi įgyvendinimo kaštai, lyginant su kitomis nagrinėjamomis alternatyvomis;
- Reikalingas specifinis riedmenų parkas, jeigu bus naudojamas vėžės keitimo mechanizmas pervažiavimui į 1520 mm pločio vėžės infrastruktūrą bus;
- Keleivinių traukinių postovio kelynas planuojamas ne greta stoties.

### **3.2. II alternatyva**

#### **II alternatyvos privalumai:**

- Iš „Rail Baltica |“ tarptautinės stoties galima vykti ne tik tarptautiniais ar regioniniais traukiniais „Rail Baltica |“ geležinkeliu, bet ir esama geležinkelio infrastruktūra tiek Klaipėdos, tiek Rokiškio kryptimis
- Modernizuojama esama 1520 mm pločio vėžės infrastruktūra tarp Gustonių ir Panevėžio, didinamas linijos pralaidumas ir projektinis greitis;
- Sprendiniai įgyvendinami su minimaliu papildomos teritorijos išpirkimu (papildomi plotai reikalingi dviejų lygių susikirtimų su autokeliais statybos vietose).

#### **II alternatyvos trūkumai:**

- Santykinai ilga kelionės trukmė iki „Rail Baltica“ tarptautinės stoties iš Panevėžio miesto (lyginant su I alternatyva);
- Reikalingas persėdimas iš 1520 mm pločio vėžės į tarptautinius traukinius, jeigu iki esamos Panevėžio keleivinės stoties atvykstama viešuoju transportu, reikalingi net 2 persėdimai;
- Esama Panevėžio keleivinė stotis įsikūrusi pramoniniame rajone, yra santykinai toli nuo centrinės dalies ar tankiausiai apgyvendintų rajonų.

### **3.3. III alternatyva**

#### **III alternatyvos privalumai:**

- Stotelė numatoma visiškai greta Panevėžio miesto centrinės dalies (pasiekama pėsčiomis) – sukuriama galimybė pasiekti „Rail Baltica“ tarptautinę stotį iš centrinės Panevėžio miesto dalies;
- Plečiant sukuriama infrastruktūrą (greitasis tramvajus) daugiau nei tai reikalinga „Rail Baltica“ tarptautinės stoties susisiekimui, sukuriama infrastruktūra (greitasis

tramvajus) gali būti naudojama ir vietiniam susisiekimui Panevėžio mieste bei rajone (pvz. su Berčiūnų gyvenvieta);

- Nauja infrastruktūra įrengiama esamuose susisiekimo infrastruktūros (geležinkelių ir gatvių) koridoriuose, naudojamas dalinai esamas infrastruktūros plotas.

### **III alternatyvos trūkumai:**

- Santykinai ilga kelionės trukmė iki „Rail Baltica“ tarptautinės stoties iš Panevėžio miesto (lyginant su I alternatyva);
- Reikalingas persėdimas iš greitojo tramvajaus į tarptautinius traukinius, jeigu iki greitojo tramvajaus stotelės atvykstama viešuoju transportu, reikalingi net 2 persėdimai;
- Palikus tarptautinę „Rail Baltica“ Panevėžio stotį ties Gustonimis, Panevėžio miestas netenka „Rail Baltica“ teikiamų naudų.

### **Alternatyvų palyginimo vertinimas:**

Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo, daugiakriterinio vertinimo ir kaštų-naudos analizės rezultatai parodė, kad pirmoji alternatyva surenka didžiausią vertinimo balų skaičių.

### **Išvados ir rekomendacijos:**

- I alternatyvoje iš „Rail Baltica“ Panevėžio tarptautinės stoties įrengiant jungtis su esama 1520 mm pločio vėžės infrastruktūra netikslinga įrengti vėžės keitimo įrenginius, o planuoti 1520 mm kelius prie peronų. Perspektyvoje, Lietuvai perėjus prie europinio geležinkelio pločio standarto, „Rail Baltica“ ir visa likusi infrastruktūra galėtų būti sujungta be vėžės keitimo;
- Visuose variantuose rekomenduojama trumpinti persėdimų kelio ilgį maksimaliai. Todėl pvz. II alternatyvoje įrengti 1520 mm kelių peronus po apačia „Rail Baltica“ stoties peronais. Būtina šiuo klausimu žiūrėti kompleksiskai, nesvarbu, kad pati trasa gali būti jau kitu projektu suprojektuota ir/arba įrengiama. Šiuo projektu planuojama infrastruktūra yra skirta ateities kartoms. Atsižvelgiant į tai būtina planuoti šiuolaikinį ir maksimaliai patogų bei persėdimų laiką trumpinantį transporto mazgą. Nepriklausomai nuo to, kuri iš alternatyvų bus parinkta, tolimesniuose etapuose rekomenduojame būtinai svarstyti detalų transporto mazgo išdėstymo schemą su persėdimų ryšiais bei atstumais;
- Įrengus modernų / šiuolaikinį bei patogų persėdimui transporto mazgą I ir II alternatyvos tampa labai panašios. Nors analizė rodo, kad I alternatyvoje atvykimo laikas yra trumpesnis nei II alternatyvoje, įrengus patogų susisiekimą su minimaliais persėdimų atstumais tai gali tapti ne tokiau reikšmingu kriterijumi;
- Esminis I ir II alternatyvos skirtumas yra I alternatyvos artimesnė vieta Panevėžio centro atžvilgiu bei II alternatyvoje didesnis esamos infrastruktūros panaudojimas. Būtina įvertinti ar I alternatyva santykinai geresnė, t.y. stoties įrengimo vieta arčiau centro sukuria daugiau pridėtinės vertės, tačiau ji nėra pačiame centre todėl yra poreikis atvykti kitomis transporto priemonėmis;
- III alternatyvoje įrengiama moderni transporto priemonė (tramvajus) susijęs su didelėmis investicijomis bei ypač eksploatacijos kaštais kurie nėra racionalūs įrengus tiktais trumpą atkarpą iki „Rail Baltica“ Panevėžio tarptautinės stoties nesiejant esamos geležinkelio ir autobusų stočių. Įdiegta tokia nauja transporto priemonė turėtų jauti daugiau miesto taškų. Taip pat turėtų būti svarstoma su susijusi šios infrastruktūros plėtra bei Panevėžio miesto Viešojo transporto infrastruktūros planas;

- Negali būti svarstoma „Rail Baltica“ tarptautinės stoties tiesiog kaip vieno taško jungtis su Panevėžio miestu, o turėtų būti svarstoma šios stoties integracija į viešą miesto infrastruktūrą.
- Iki planuojamos naujos stoties Panevėžyje būtina įgyvendinti efektyvų viešojo transporto maršrutą, kuris sujungtų stotį su tankiausiai apgyvendinta Panevėžio miesto dalimi.

Erfurt, 22.09.2023



---

Eisenbahn- und Bauplanungs-Gesellschaft mbH Erfurt  
Geschäftsführer Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Darius Höhne