

PLANAVIMO ORGANIZATORIUS

LIETUVOS
RESPUBLIKOS
SUSISIEKIMO
MINISTERIJA



PROJEKTO „RAIL
BALTICA“ GELEŽINKELIO
LINIJOS KAUNAS-
LIETUVOS IR LATVIJOS
VALSTYBIŲ SIENA
INŽINERINIŲ SISTEMŲ IR
REGIONINIŲ STOČIŲ
SUSISIEKIMO
KOMUNIKACIJŲ
INŽINERINĖS
INFRASTRUKTŪROS
VYSTYMO PLANAS

BENDRIEJI SPRENDINIAI

TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTO PAVADINIMAS PROJEKTO „RAIL BALTICA“ GELEŽINKELIO LINIJOS KAUNAS–LIETUVOS IR LATVIJOS VALSTYBIŲ SIENA INŽINERINIŲ SISTEMŲ IR REGIONINIŲ STOČIŲ SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANAS

PLANAVIMO ORGANIZATORIUS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

RENGĖJAS UAB „KELPROJEKTAS“


PROJEKTO NUMERIS 21URB1198

TERITORIJŲ PLANAVIMO RŪŠIS SPECIALIOJO TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTAS
SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANAS

RENGIMO ETAPO STADIJA BENDRIEJI SPRENDINIAI (KONCEPCIJA)

TOMAS 2

IŠLEIDIMO DATA 2023

RENGĖJAS	KVALIF. PATVIRT. DOK. NR.	PAREIGOS	VARDAS, PAVARDĖ	PARAŠAS
KELPROJEKTAS 	A1934	Architektūros skyriaus vadovė	Agnė Peikštenienė	
	A1416	Teritorijų planavimo vadovas	Remigijus Šimkus	
	A1962	Teritorijų planavimo specialistė	Kristina Paužienė	
	A2207	Teritorijų planavimo specialistė	Lina Norkienė	
		GIS inžinierė	Vilma Vanagaitė	
	39256	Statinio projekto vadovas	Romualdas Karužis	
		Statinio projekto dalies vadovas	Imantas Stulpinas	
	13924	Statinio projekto vadovas	Genius Boruta	
	18387	Statinio projekto vadovas	Modestas Tvysa	
	35125	Statinio projekto vadovas	Valdemaras Daunorius	
		Statinio projekto dalies vadovas	Ramūnas Petraitis	
		Žemėtvarkos specialistė	Justina Jatužytė	
		Darnaus judumo specialistas	Arvydas Domatas	
	Aplinkosaugos specialistė	Ramunė Venclovaitė		

21URB1198

TURINYS

ĮVADAS	5
1. BENDROJI INFORMACIJA	10
1.1 Projektas „Rail Baltica“	10
2. BENDRIEJI SPRENDINIAI (KONCEPCIJA)	12
2.1 Susisiekimo inžinerinės infrastruktūros plėtros poreikis	12
2.2 Bendrųjų sprendinių formavimo prielaidos.....	14
2.2.1 Stočių ir stotelių teritorija ir statiniai	16
2.2.2 Geležinkelio inžinerinės sistemos.....	19
2.2.3 Sąsajos su galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais	21
2.2.4 Žemės poreikis	21
2.3 STOČIŲ IR STOTELIŲ ALTERNATYVOS	23
2.3.1 Jonavos keleivinė stotelė, I alternatyva	23
2.3.2 Jonavos keleivinė stotelė, II alternatyva	25
2.3.3 Jonavos prekinė stotis, I alternatyva	28
2.3.4 Jonavos prekinė stotis, III alternatyva	30
2.3.5 Ručiūnų keleivinė stotelė, I alternatyva.....	32
2.3.6 Ručiūnų keleivinė stotelė, II alternatyva	34
2.3.7 Pasraučių keleivinė stotelė, I alternatyva.....	37
2.3.8 Pasraučių keleivinė stotelė, II alternatyva	39
2.3.9 Ramygalos keleivinė stotelė, I alternatyva	42
2.3.10 Ramygalos keleivinė stotelė, II alternatyva	44
2.3.11 Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis, I alternatyva.....	46
2.3.12 Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis, II alternatyva	49
2.3.13 Vaškų keleivinė (pasienio) stotis, I alternatyva	51
2.3.14 Vaškų keleivinė (pasienio) stotis, II alternatyva	53
3. BENDRŪJŲ SPRENDINIŲ PASEKMĖS APLINKAI	56
3.1 Pasekmių aplinkai sumažinimo priemonės	58
3.2 Bendrųjų sprendinių pasekmių aplinkai apibendrinimas	60
4. BENDRŪJŲ SPRENDINIŲ (KONCEPCIJOS) IŠVADOS	61
5. PRIEDAI.....	64
6. BRĖŽINIAI	1

NAUDOJAMOS SANTRUMPOS IR SĄVOKOS

CCS	Geležinkelio kelio ar riedmenų kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemė (ang. railway control-command signalling system)
CCS statiniams ir įrenginiams rezervuojamas plotas	Geležinkelio kelio ar riedmenų kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių statiniams ir įrenginiams rezervuojamas plotas
Rengiami techniniai projektai	<ul style="list-style-type: none"> • „Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ • „Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“
„Rail Baltica“ projektavimo gairės	(angl. „ <i>Rail Baltica</i> “ <i>Design Guidelines</i>) dokumentų, kuriuose nustatyti privalomieji reikalavimai „Rail Baltica“ projektavimui, rinkinys
„Rail Baltica“ traukinių eismo planas (angl. „Rail Baltica“ Operational Plan)	(angl. „ <i>Rail Baltica</i> “ <i>Operational Plan</i>)
Vystymo planas	Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas-Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas

ĮVADAS

Rengiamo teritorijų planavimo dokumento pavadinimas:

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

Planavimo pagrindas:

- 2021 m. birželio 9 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 429 „Dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių 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 – Kauno miesto savivaldybės, Kauno rajono savivaldybės, Jonavos rajono savivaldybės, Kėdainių rajono savivaldybės, Panevėžio miesto savivaldybės, Panevėžio rajono savivaldybės ir Pasvalio rajono savivaldybės teritorija.

Planavimo organizatorius – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363, el. p. sumin@sumin.lt, interneto svetainė 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, Plėtros ir tarptautinio bendradarbiavimo grupės vyriausiasis specialistas Aldas Genys, tel. (8 5) 239 2410, el. p. aldas.genys@sumin.lt.

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

Planavimo tikslai:

1. numatyti projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena regioninių stočių plėtrą;
2. numatyti projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena elektrifikacijos bei geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos sistemų ir jų įrenginių plėtrą;

3. numatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas ir sudaryti sąlygas šios infrastruktūros darniai plėtrai.

Planavimo uždaviniai:

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 dviem projekto „Rail Baltica“ 1435 mm pločio vėžės Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena geležinkelio linijos plėtros alternatyvomis, apimančiomis:
 - 2.1. regioninių stočių ir joms prijungti būtinos inžinerinės infrastruktūros (geležinkelio statinių ir pastatų, geležinkelio kelių, automobilių kelių, automobilių stovėjimo aikštelių, pėsčiųjų ir dviračių takų, inžinerinių tinklų, kt.) plėtros sprendinius;
 - 2.2. 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;
 - 2.3. geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų bei šių posistemų priežiūrai būtinų automobilių kelių plėtros sprendinius;
 - 2.4. 5G ryšio prie „Rail Baltica“ infrastruktūros plėtros sprendinius, tinkamus ryšio operatorių tinklams įrengti.
3. Rengiamos plėtros koncepcijos alternatyvos turi būti formuojamos atsižvelgiant į projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos techninių projektų ir koncepcinių projektų sprendinius, taip pat elektrifikacijos bei geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų plėtros strateginius dokumentus, galimybių studijas bei techninius projektus.
4. Siekiant parinkti optimalią projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena plėtros sprendinių alternatyvą, 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“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena plėtros alternatyvą.
8. Parengti optimalios projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena plėtros alternatyvos 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 priemones 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.

Specialiojo teritorijų planavimo dokumento rengimo etapai:

Parengiamasis, rengimo ir baigiamasis.

Koncepcijos rengimas:

Specialiojo teritorijų planavimo dokumento rengimo etapo bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje rengiama koncepcija.

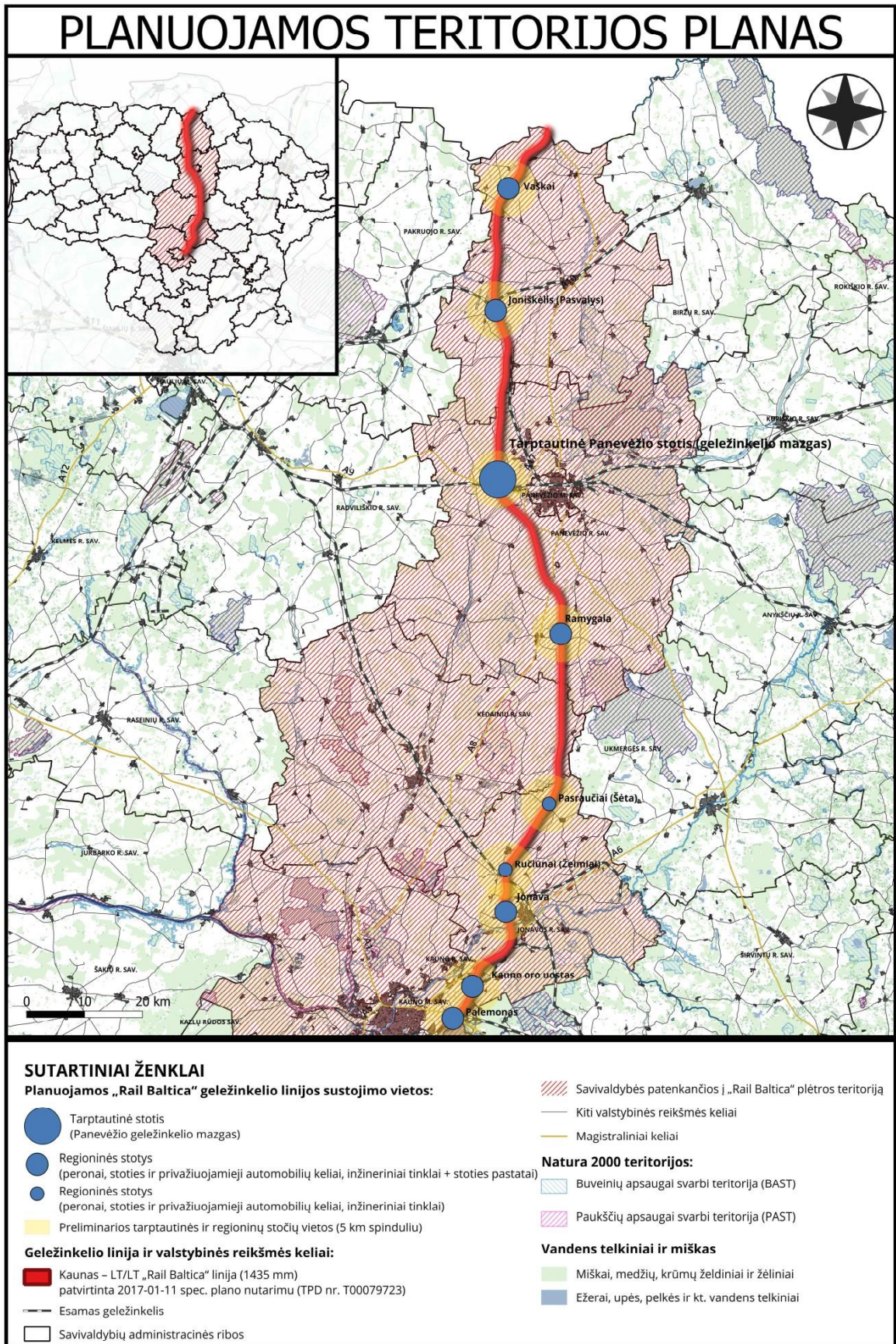
Strateginis pasekmių aplinkai vertinimas:

Vadovaujantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo, patvirtinto 2004 m. rugpjūčio 18 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 967 (2014 m. gruodžio 23 d. nutarimo Nr. 1467 redakcija), nustatyta tvarka atliekama strateginio pasekmių aplinkai vertinimo (toliau – SPAV) atranka.

Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumento rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje teritorijų planavimo dokumento Nr. **S-NC-00-21-349**.

Teritorijų planavimo sąlygos:

Eil. Nr.	Teritorijų planavimo sąlygas išdavusios institucijos pavadinimas	Teritorijų planavimo sąlygų Nr.	Planavimo sąlygų išdavimo data
1.	Lietuvos Respublikos energetikos ministerija	REG184320	2021-07-05
2.	Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija	REG184480	2021-07-07
3.	Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija	REG185540	2021-07-16
4.	Panevėžio miesto savivaldybės administracija	REG185550	2021-07-16
5.	Pasvalio rajono savivaldybės administracija	REG185604	2021-07-16
6.	Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija	REG185631	2021-07-16
7.	Jonavos rajono savivaldybės administracija	REG185987	2021-07-20
8.	Kauno rajono savivaldybės administracija	REG185885	2021-07-20
9.	Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija	REG185734	2021-07-20
10.	Kėdainių rajono savivaldybės administracija	REG186366	2021-07-23
11.	Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija	REG186529	2021-07-26
12.	Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija	REG186857	2021-07-27
13.	Lietuvos Respublikos kultūros ministerija	REG186678	2021-07-27
14.	Panevėžio rajono savivaldybės administracija	REG187041	2021-07-28
15.	Kauno miesto savivaldybės administracija	REG187073	2021-07-29
16.	Lietuvos Respublikos susiekimo ministerija	REG187479	2021-08-02



Planuojamos teritorijos schema

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija). 2023 m.

1. BENDROJI INFORMACIJA

1.1 Projektas „Rail Baltica“

Projektas „Rail Baltica“ yra Europos Sąjungos Šiaurės jūros–Baltijos TEN-T koridoriaus dalies projektas, kurio tikslas yra integruoti Baltijos šalis į Europos geležinkelių tinklą. Projekte dalyvauja penkios Europos Sąjungos šalys: Lenkija, Lietuva, Latvija, Estija ir netiesiogiai Suomija. Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linija sujungs Helsinkį, Taliną, Pernu, Rygą, Panevėžį, Kauną, Vilnių ir Varšuvą, iš kurios europinės vėžės geležinkeliu bus galima pasiekti daugelį Europos sostinių ir kitų didžiųjų miestų. Bendras planuojamos projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ilgis (nuo Talino iki Varšuvos) – 870 km.

Planuojama, kad moderni projekto „Rail Baltica“ greitojo geležinkelio jungtis sukurs patogią, saugią ir aplinkai nekenkiančią keleivių judėjimo alternatyvą, o krovinių savininkai ir ekspeditoriai galės ženkliai supaprastinti logistikos schemas ir diversifikuoti tiekimo grandinių procesus.

Projektas „Rail Baltica“ veiks kaip svarbus tęstinės Baltijos šalių ekonomikos plėtros katalizatorius, sukursiantis šimtus naujų darbo vietų ir prisidėsiantis prie regiono BVP tiesioginiu bei netiesioginiu poveikiu dėl investicijų į infrastruktūrą, padidėjusio Baltijos šalių rinkos pasiekiamumo, išaugusio patrauklumo užsienio investicijoms ir logistikos pramonės konkurencingumo.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linija, kaip ES TEN-T Šiaurės jūros–Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridoriaus dalis, per Nyderlandus, Belgiją, Vokietiją ir Lenkiją didžiausius Europos uostus – Roterdamą, Hamburgą ir Antverpeną – sujungs su trimis Baltijos šalimis, o ateityje įrengus tunelį tarp Talino bei Helsinkio – ir su Suomija. Tolesnis šio koridoriaus tęsimas į šiaurę perspektyvoje leis formuoti jungtį su naujai atsirandančiu Arkties koridoriumi – alternatyviu Šiaurės poliaracio jūrų keliu, jungiančiu Europą ir Aziją. Be to, Šiaurės jūros–Baltijos jūros koridorius Varšuvoje kertasi su Baltijos–Adrijos koridoriumi, todėl atsiranda galimybės vystyti naujas tiekimo grandines tarp Baltijos ir Adrijos jūrų regionų.

Panašiu būdu projektas „Rail Baltica“ turėtų stiprinti sinergiją tarp Šiaurės–Pietų ir Vakarų–Rytų krovinių srautų, nes bus sukurtos naujos perkrovimo ir logistikos plėtros galimybės greta Europos ir Azijos sausumos prekybos kelių. Naujoji projekto „Rail Baltica“ infrastruktūra ne tik įtvirtins Baltijos šalis Europos geležinkelių logistikos žemėlapyje, bet ir sukurs didelių vertės kūrimo galimybes greta šios infrastruktūros, skatindama komercinės nuosavybės plėtojimą, apleistų urbanizuotų teritorijų atgaivinimą, investicijas į naujų įmonių steigimą, technologijų bei inovacijų kūrimą ir turizmo plėtrą.

Makroekonominiu lygmeniu projektas „Rail Baltica“ ženkliai pagerins Baltijos šalių darbo rinkos pasiekiamumą ir išplėsti užimtumo rajonus, sudarys sąlygas atsirasti naujiems kasdienio važinėjimo į darbą modeliams tarp šiuo metu tolimų aglomeracijų.

Projektu „Rail Baltica“ skatinant kelių transporto keitimą geležinkelių transportu ir taip sumažinant krovinių sunkvežimių skaičių bei jų eismo intensyvumą viešuosiuose keliuose, bus daromas ženklus teigiamas poveikis saugumui keliuose. Atsižvelgiant į greičio pranašumus, projektas „Rail Baltica“ taip pat suteiks galimybę sutaupyti kelionės laiko. Palyginus su kelionėmis asmeniniu automobiliu, kai laiką tenka leisti už vairo, arba su kelionėmis lėktuvu, kai reikia atlikti daug nuoseklių veiksmų (nuvykti į oro uostą, užsiregistruoti, praeiti saugumo patikrą, įsėsti į lėktuvą, išsilaipinti), greitieji traukiniai leis vykdyti sklandžias keliones iš vieno miesto centro į kitą (dažnai be sustojimų), o kelionės laikas galės būti naudojamas kitoms produktyvioms veikloms.

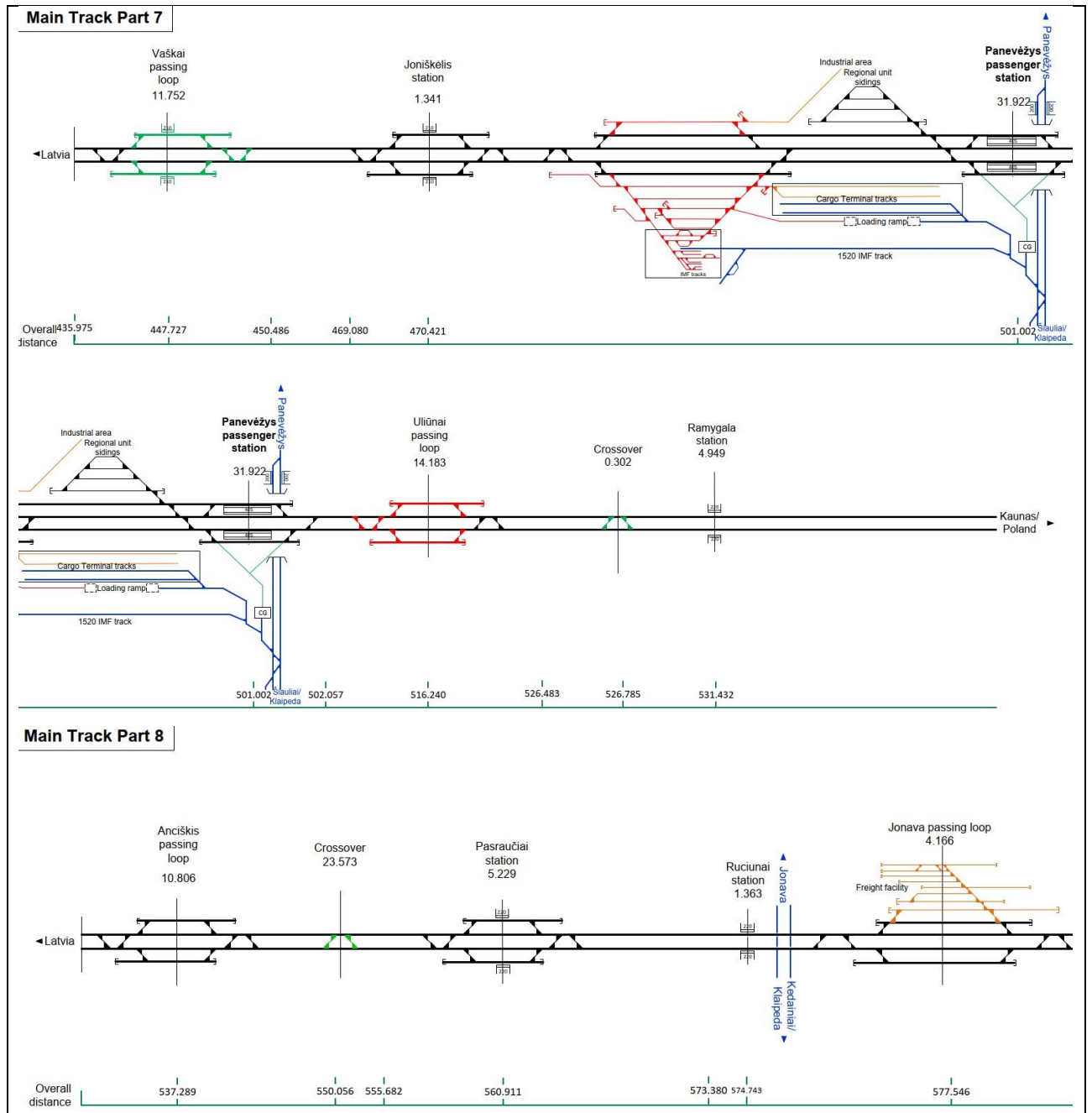
Vertinant dabartinį Baltijos šalių transporto infrastruktūros ryšį su likusia Europos Sąjungos dalimi, Baltijos šalys yra panašesnės į salas, o ne į integruotas žemynines vietas. Kadangi šiuo metu nėra greitojo geležinkelio ir pakankamai išvystytos automagistralių infrastruktūros, oro transportas yra dominuojantis kelionių būdas, ypač verslo kelionėms, o nemažą dalį krovinių srautų aptarnauja trumpųjų nuotolių laivyba. Projektas „Rail Baltica“ turėtų užpildyti šią spragą ir pašalinti trūkstantį grandį Baltijos šalis iš naujo integruojant į Europos geležinkelių sistemą.

Įsiliedamos į bendrą Europos geležinkelių erdvę, Baltijos šalys pagerins savo prekybos sąlygas ir galės pasiekti naujas eksporto rinkas, kurių pasiekiamumas pagerės bei taps komerciškai perspektyvus dėl naujų logistikos kanalų. Dėl šių strateginių tikslų Europos Sąjunga projektą „Rail Baltica“ laiko viena iš pavyzdinių transporto infrastruktūros plėtros iniciatyvų.

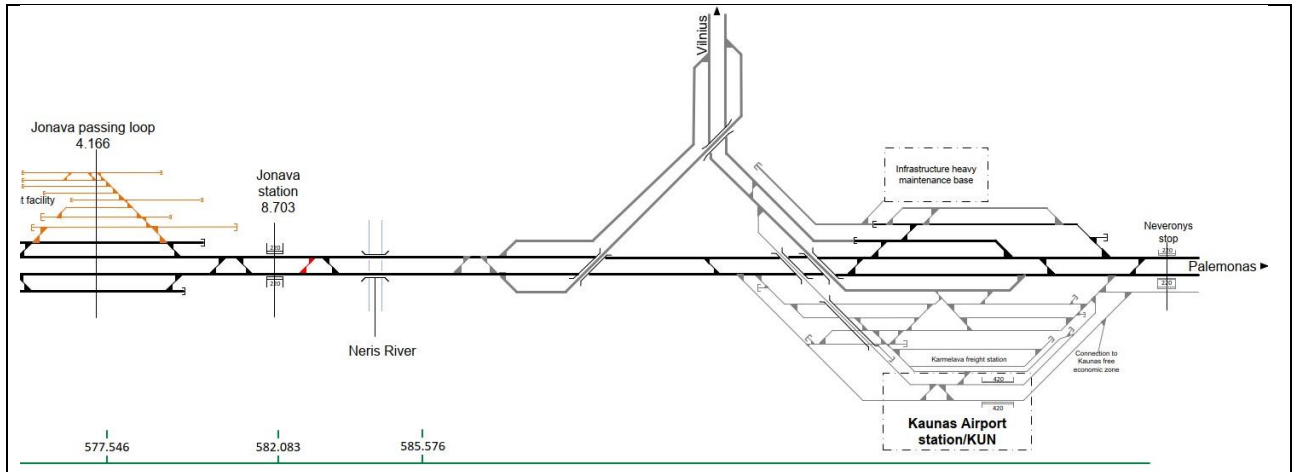
2. BENDRIEJI SPRENDINIAI (KONCEPCIJA)

2.1 Susisiekimo inžinerinės infrastruktūros plėtros poreikis

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena regioninių stočių principinis išdėstymas yra pateiktas „Rail Baltica“ traukinių eismo plano (*angl. Operational Plan for Rail Baltica*) kelių išvystymo plane, viešai skelbiama <https://www.railbaltica.org> (2-1 pav.).



Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas.
Bendrieji sprendiniai (konceptija). 2023 m.



2-1 pav. „Rail Baltica“ geležinkelio kelių išvystymo planas (šaltinis: „Rail Baltica“ traukinių eismo planas, versija 2022-07-18, <https://www.railbaltica.org>)

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos atkarpoje nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybių sienos be tarptautinės Panevėžio stoties yra numatytos 7 regioninės stotys ir stotelės (**2-2 pav.**):

- Vaškų keleivinė (pasienio) stotis;
- Joniškėlio prekinė ir keleivinė stotis;
- Ramygalos keleivinė stotelė;
- Pasraučių keleivinė stotelė;
- Ručiūnų keleivinė stotelė;
- Jonavos prekinė stotis;
- Jonavos keleivinė stotelė.

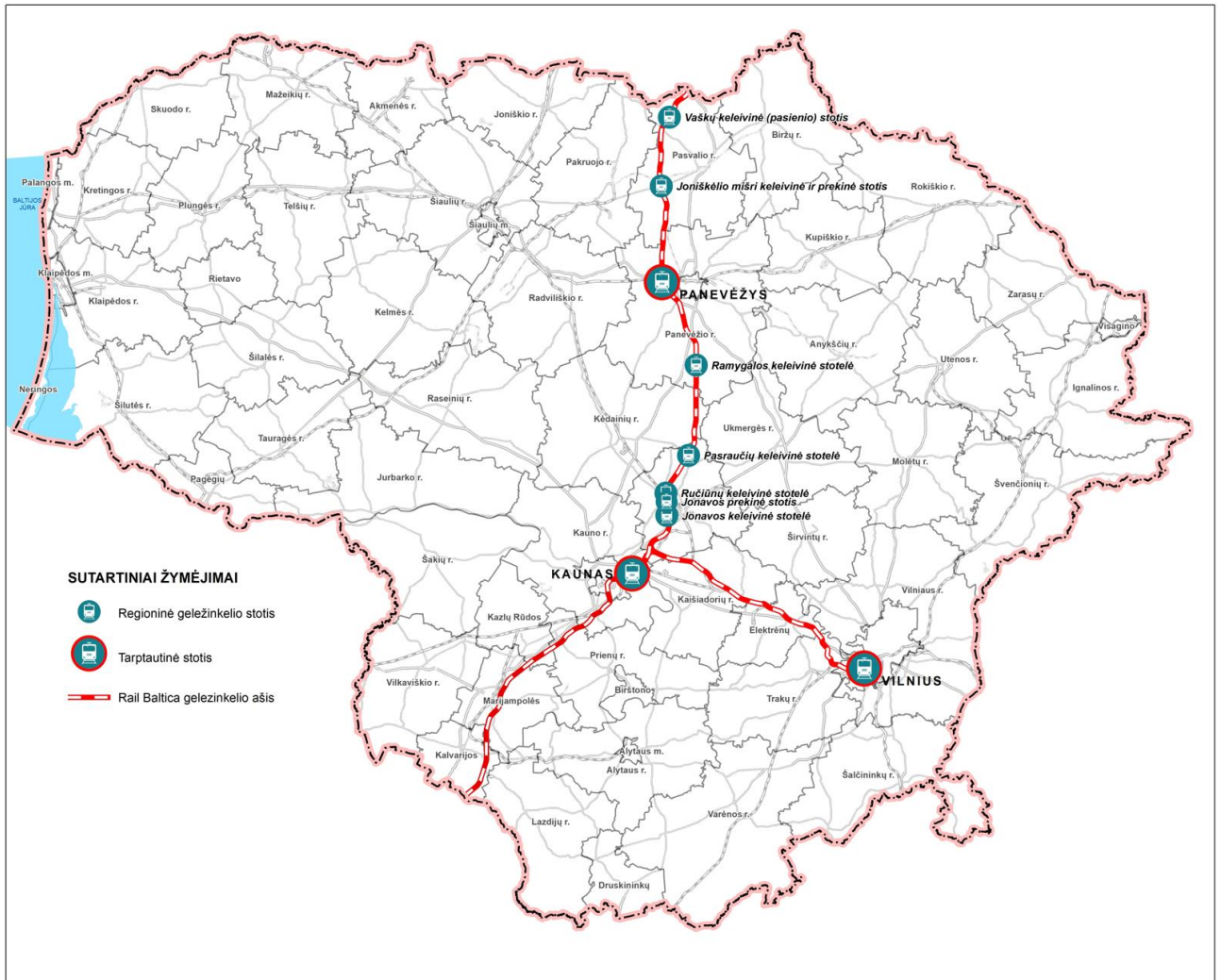
Regioninės keleivinės stotys bei stotelės yra skirtos vietiniam keleiviniam susisiekimui ir turėtų būti orientuotos į kasdienines keliones tarp „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje išsidėsčiusių regioninių stočių ir stotelių bei tarptautinių Panevėžio ir Kauno keleivinių stočių. Tokia kasdieninių kelionių alternatyva galėtų ženkliai išplėsti patogių ir greitų kasdieninių kelionių geografiją, nes leistų atokiau esančių gyvenviečių gyventojams pasiekti didesnius regioninius centrus – Kauną, Jonavą ir Panevėžį.

Planuojamos „Rail Baltica“ regioninės stotys galėtų ne tik pagerinti Kaune, Jonavoje ir Panevėžyje esančių administracinių ar komercinių objektų pasiekiamumą, bet ir padidinti galimybes Kaune, Jonavoje ir Panevėžyje įsikūrusiems verslo subjektams pritraukti darbuotojus iš geografiškai nutolusių regionų.

Keleivinis geležinkelio transportas yra priskirtinas viešojo susisiekimo sistemai ir konkuruoja su kitomis prieinamomis kasdieninių kelionių alternatyvomis. Priklausomai nuo kelionės atstumo, kasdieninėms kelionėms gali būti pasirenkama kelionė pėsčiomis, dviračiu ar elektra varoma dvirate priemone (pvz., elektriniu paspirtuku), asmeniniu automobiliu arba visuomeniniu transportu – autobusu ir traukiniu. Kasdieninės kelionės taip pat gali būti multimodalinės, kai kelionės metu yra pakeičiama transporto rūšis (pvz., dalis atstumo įveikiama dviračiu, likusi dalis – traukiniu). Kelionės būdo pasirinkimą konkrečioje teritorijoje nulemia konkretaus keliavimo būdo prieinamumas, patogumas, kelionės atstumas ir kelionei sugaištas laikas, kelionės kaina.

Planuojamos „Rail Baltica“ regioninės keleivinės stotys ir stotelės sukurs keleivinio geležinkelio transporto prieinamumą stočių ir stotelių aptarnaujamoje teritorijoje bei taps dar viena kasdieninių kelionių alternatyva stočių ir stotelių aptarnavimo zonoje gyvenantiems gyventojams.

Šio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano apimtyje nagrinėjama ir planuojama ir kita privaloma „Rail Baltica“ geležinkelio linijai funkcionuoti infrastruktūra: traukos pastotės, elektros tiekimo linijos, kitos geležinkelio inžinerinės sistemos ir kt.



2-2 pav. Planuojamos „Rail Baltica“ geležinkelio tarptautinės ir regioninės keleivinės stotys bei stotelės atkarpoje nuo Kauno iki Lietuvos–Latvijos valstybių sienos

2.2 Bendrųjų sprendinių formavimo prielaidos

Rengiamo vystymo plano bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje nustatomi susisiekimo komunikacijų vystymo prioritetai ir rengiamos regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo koncepcijos alternatyvos.

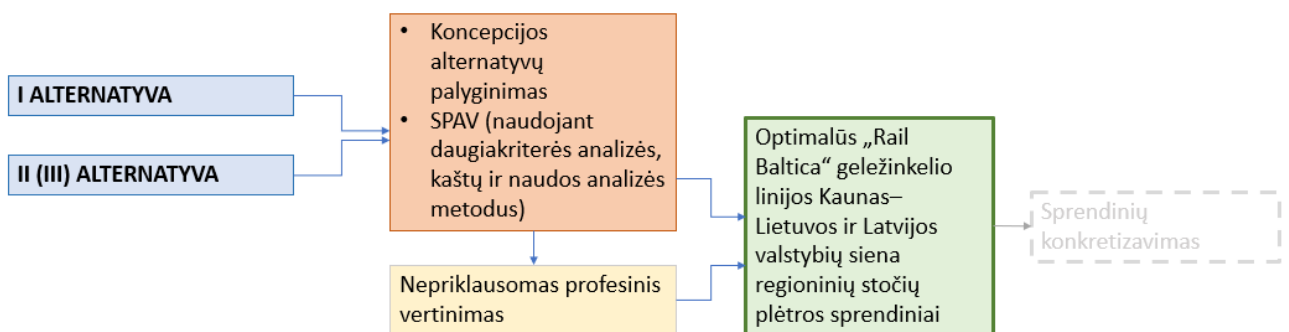
Formuojamos koncepcijos alternatyvos numatomoms įrengti 7 regioninėms stotims ar stotelėms. Formuojant koncepcijos alternatyvas ieškoma optimalių planuojamų stočių ir stotelių dydžių, lokalizacijos, pasiekiamumo ir kitų sprendinių, atsižvelgiant į darnios plėtros principus. Rengiamos plėtros koncepcijos alternatyvos formuojamos atsižvelgiant į projekto „Rail Baltica“ geležinkelio

linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena 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.

Rengiamos koncepcijos alternatyvos apima:

- regioninių stočių ir joms prijungti būtinos inžinerinės infrastruktūros (geležinkelio statinių ir pastatų, geležinkelio kelių, automobilių kelių, automobilių stovėjimo aikštelių, pėsčiųjų ir dviračių takų, inžinerinių tinklų, kt.) plėtros sprendinius;
- 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;
- geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių bei šių posistemių priežiūrai būtinų automobilių kelių plėtros sprendinius;
- 5G ryšio prie „Rail Baltica“ infrastruktūros plėtros sprendinius, tinkamus ryšio operatorių tinklams įrengti.

Rengiamos stočių ir stotelių įrengimo koncepcijų alternatyvos lyginamos tarpusavyje ir vertinamos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo dokumente, naudojant daugiakriterės analizės, kaštų ir naudos analizės metodus. Plėtros koncepcijos alternatyvoms taip pat atliekamas nepriklausomas profesinis vertinimas. Taip parenkami ir suformuojami optimalūs „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas—Lietuvos ir Latvijos siena regioninių stočių plėtros sprendiniai, kurie kitame, sprendinių konkretizavimo etape detalizuojami.



2-3 pav. Formuojamų koncepcijos alternatyvų parinkimo schema

Bendrieji sprendiniai geležinkelių inžinerinėms sistemoms formuojami numatant sistemų plėtros ir vystymo galimybes, alternatyvūs sprendiniai nenagrinėjami ir koncepcijos alternatyvos šiems sprendiniams neformuojamos.

Regioninėms stotims ir stotelėms įrengti formuojamos koncepcijos alternatyvos. Pirmosios koncepcijos alternatyvos atveju formuojami bendrieji sprendiniai detalizuoja „Rail Baltica“ traukinių eismo plane numatytas stočių ir stotelių vietas ir / ar „Rail Baltica“ geležinkelio linijos techninio projekto koncepcinius sprendinius. Antrosios alternatyvos atveju siūlomos kitos, alternatyvios geležinkelio stočių ir stotelių įrengimo vietos, iš esmės atitinkančios „Rail Baltica“ traukinių eismo plane pateiktas geležinkelio kelių išvystymo schemas, parenkant optimalias alternatyvias planuojamų

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (koncepcija). 2023 m.

stočių ir stotelių vietas. Numatomoms septynioms planuojamoms regioninėms stotims ir stotelėms formuojamos dvi koncepcijos alternatyvos.

Formuojant regioninių stočių ir stotelių alternatyvas pateikiami ir konkrečiai alternatyvai suplanuoti automobilių privažiavimo kelių principai ir sprendiniai.

Vystymo plano apimtyje nagrinėjami ir kiti geležinkelių infrastruktūrai aptarnauti suplanuoti automobilių keliai, įvertinant jų plėtros poreikį. Šių kelių detalūs sprendiniai formuojami sprendinių konkretizavimo stadijoje pagal lygiagrečiai rengiamus techninius sprendinius.

Rengiant susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtros sprendinius parengti geležinkelio kelių, stočių, kelynų, automobilių kelių, gatvių, dviračių ir pėsčiųjų takų ir kt. planai. Bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje parengti brėžiniai (M1:50 000), kuriuose vaizduojama visa planuojamos infrastruktūros plėtros teritorija ir sprendinių vietos. Planuojamos susisiekimo ir kt. inžinerinės infrastruktūros objektai vaizduojami stočių ir stotelių alternatyvų brėžiniuose (M1:5000). Pateikiami principiniai stočių ir stotelių planai ir pjūviai.

Detalizuoti planuojamų geležinkelių, automobilių kelių, kitos inžinerinės infrastruktūros vystymo sprendiniai, taip pat išilginiai ir skersiniai geležinkelio kelio, geležinkelio stočių kelių, įskaitant automobilių kelių, geležinkelio ir automobilių kelių statinių (tiltų, tunelių, viadukų, „žaliųjų“ tiltų, praginių ir kt.) profiliai LST EN ISO 5455:2003 nurodytais (arba lygiaverčiais) masteliais pateikiami priede Nr. 1.

2.2.1 Stočių ir stotelių teritorija ir statiniai

„Rail Baltica“ stočių ir stotelių tipiniai teritorijos ir pastatų dizaino sprendiniai pateikti „Rail Baltica“ projektavimo gairių dokumente RBDG-MAN-031B. Išskiriami keturi stočių / stotelių tipai pagal planuojamą keliautojų skaičių per parą. „Rail Baltica“ projektavimo gairėse yra numatyta, kad II ir III tipo stotys gali būti padidintos, praplečiant laukimo ir komercinės erdves. Yra numatyta galimybė skirtingų tipų stotyse ir stotelėse padidinti automobilių stovėjimo vietų skaičių praplečiant stočių / stotelių teritorijas.

Regioninių stočių ir stotelių teritorijos planuojamos numatant galimybę stotis ir stoteles pasiekti viešuoju transportu. Prie kiekvienos stoties ir stotelės teritorijos planuojami privažiavimo keliai, sudaroma galimybė viešojo transporto privažiavimui, keleivių išlaipinimui ir apsisukimui, teritorijose planuojamos viešojo transporto stotelės.

Vadovaujantis galiojančiais teisės aktais, rengiant numatytų stočių ir stotelių techninius projektus, stočių ir stotelių teritorijose įrengiamose automobilių stovėjimo aikštelėse turi būti įrengta elektromobilių įkrovimo infrastruktūra (detalizuojama rengiant techninius projektus).

Esamų inžinerinių tinklų, kurie susikerta su planuojama stočių ir stotelių infrastruktūra (žemos įtampos elektros linijos ir elektroninių ryšių) perkėlimas detalizuojamas techniniuose projektuose.

Paviršinio vandens nuvedimas stočių ir stotelių teritorijose sprendžiamas techninio projekto rengimo metu.

Pagrindinė Rail Baltica geležinkelio linija bus aptverta tvora nuo gyvūnų. Aptvėrimą planuojama pratęsti ties stotimis ir stotelėmis ir jų teritorijomis, išlaikant aptvėrimo aukštį – planuojamas

geležinkelio linijos aptvėrimas tarp stoties / stotelės teritorijos ir peronų. Konkretūs tvoros ir keleivių saugumo sistemų įrengimo sprendiniai detalizuojami rengiant techninį projektą.

	Type	Station Type	Volume of Travelers
RAIL BALTICA STATIONS	TYPE 1 - International	Main Station	International Station
	TYPE 2 - Landmark	Medium Station	< 600 PMD
	TYPE 3 - Basic	Small Station	< 300 PMD
	TYPE 4 - Platform	Essential Station	< 150 PMD

TYPE I - International Station / Terminal Station
An International Station is a large station that shall be fully staffed with multiple facilities and for multiple transit services. Located in the centre of the main capitals of the three Baltic states, is an element that changes the city.

TYPE II - Regional Station II

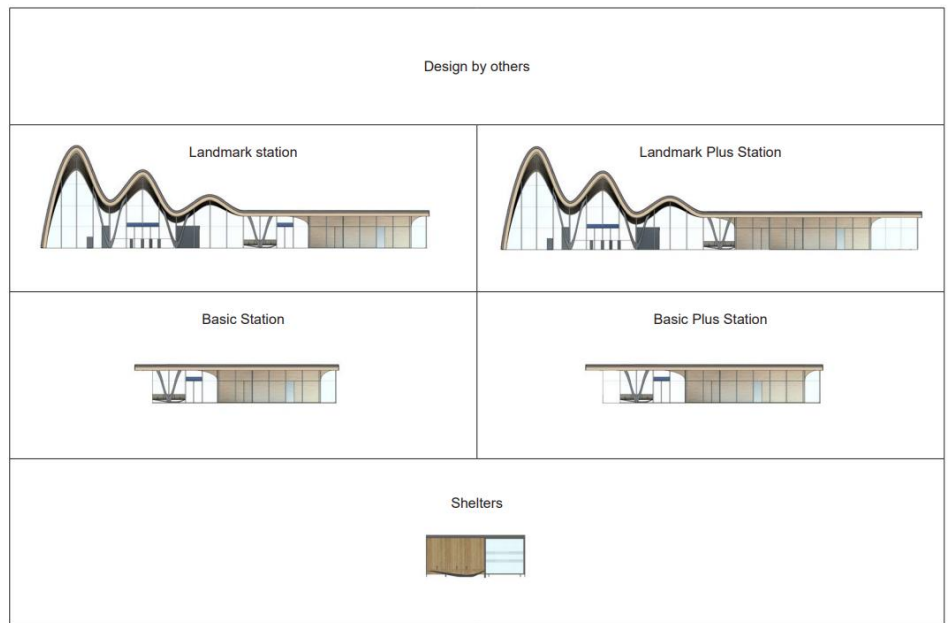
This station is composed of the station building and the platform. Minimum facilities: bigger waiting space, toilets, retail/caffe, additional operation rooms and rooms for the staff. There is a possibility to extend this station by adding more commercial space. 6 shelters on the platform.

TYPE III - Regional Station III

This station is composed of the base station building and the platform. Minimum facilities: smaller waiting space, toilets, operation rooms and rooms for the staff. 4 shelters on the platform.

TYPE IV - Regional Station IV

This type of the station is composed of the platform and shelters. No other facilities are required. The station remains unstaffed. 2 shelters on the platform.



2-4 pav. „Rail Baltica“ stočių ir stotelių tipinių sprendinių principai, šaltinis „Rail Baltica“ projektavimo gairės RBDG-MAN-031B

II tipas



III tipas



IV tipas



2-5 pav. „Rail Baltica“ stočių ir stotelių tipinių sprendinių vizualizacijos, šaltinis „Rail Baltica“ projektavimo gairės RBDG-MAN-031B

Vystymo plano esamos būklės analizės stadijoje atlikus planuojamų regioninių geležinkelio stočių ir stotelių potencialiai aptarnaujamoje zonoje gyvenančių gyventojų skaičiaus įvertinimą, nustatyta, kad labai dideliu potencialu pritraukti keleivius išsiskiria Ručiūnų ir Jonavos geležinkelio stotelės.

Ručiūnų geležinkelio stotelės potencialą pritraukti keleivius nulemia aplinkybė, kad ties planuojama Ručiūnų geležinkelio stotelės vieta susikerta „Rail Baltica“ ir 1520 mm pločio vėžės infrastruktūros geležinkelio linija Vilnius–Kaunas, kuri yra pagrindinė keleivinio susisiekimo geležinkeliu linija Lietuvoje. Šių linijų susikirtime įrengus bendrą stotį, Ručiūnų geležinkelio stotelė galėtų tapti geležinkelio keleivių, keliaujančių Šiaulių ir Kauno bei Vilniaus ir Panevėžio kryptimis, persėdimo vieta, nes tokiu būdu būtų galima sutrumpinti kelionių atstumą ir laiką. Dėl šios priežasties II koncepcijos alternatyvos atveju Ručiūnų stotelėje siūloma įrengti II tipo stotį.

Jonavos keleivinės stotelės potencialą nulemia greta esantis Jonavos miestas, iki kurio centrinės dalies kelionės atstumas autotransportu yra apie 4,4 km. Šios stoties pasiekiamo pėsčiomis ir dviračiu zonoje gyvena mažiau kaip 400 gyventojų, tačiau Jonavos mieste susitelkęs potencialių geležinkelio keleivių skaičius yra pakankama sąlyga svarstyti atskiros viešojo susisiekimo linijos iki „Rail Baltica“ Jonavos geležinkelio stotelės įrengimą.

Papildomai Jonavos geležinkelio stotelės patrauklumą didina jau šiuo metu susiklostę Jonavos gyventojų keliavimo įpročiai – didelė dalis Jonavos miesto gyventojų kasdien važinėja į darbą Kaune, nes santykinai nedidelis atstumas iki Kauno (apie 32 km nuo Jonavos centro iki Kauno centro) nulemia santykinai nedidelę kelionės trukmę, priimtina kasdieninėms kelionėms. Šiems gyventojams pasiūlius greitą ir patogų susisiekimą nuo Jonavos iki „Rail Baltica“ geležinkelio stotelės, dalis jų rinktųsi greitą ir patogią kelionę traukiniu į Kauno centrą, išvengiant transporto spūsčių magistraliniame kelyje A6 Kaunas–Zarasai–Daugpilis ir Savanorių prospekte Kaune rytinio ir vakarinio piko metu.

Likusių stočių ir stotelių aptarnavimo zonose gyvena ženkliai mažesnis gyventojų skaičius (nuo 0,5 iki 3 tūkst.), greta suplanuotos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos nėra didesnių urbanistinių centrų, todėl šių stotelių potencialas pritraukti keleivius vertintinas kaip labai mažas.













Joniškėlio keleivinės stoties patrauklumą didina santykinai nedidelis atstumas iki Joniškėlio centro (2,5 km), ši aplinkybė nulemia, kad į šios stoties pasiekiamumo dviračiu zoną patenka daugiau kaip 1 tūkst. gyventojų. Taip pat šios stoties patrauklumą didina jos lokacija greta valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 150 Šiauliai–Pasvalys, kuriuo iki stoties galėtų atvykti Pasvalio ir Biržų gyventojai keliaujantys Kauno kryptimi. Šie argumentai sudaro prielaidas ties Joniškėliu planuoti optimalaus dydžio III tipo regioninę stotį.

Potencialioje Vaškų keleivinės (pasienio) geležinkelio stoties aptarnavimo zonoje yra įsikūrusios 3 gyvenvietės, bendras gyventojų skaičius šioje zonoje – 485 gyv. Tikėtina, kad dėl didelio pasiekiamumo atstumo ir nutolusių gyvenviečių Vaškų stotis nebus naudojama kasdienėms kelionėms traukiniu, tačiau stotis yra planuojama pasienio stoties funkcijoms atlikti, todėl būtina numatyti stoties statinius su galimybe įrengti nuolatines darbo vietas – planuojamas III stoties tipas.

Ramygalos ir Pasraučių stotelės iš artimiausių gyvenviečių nėra pasiekiamos pėsčiomis ar dviračiu, o kelionių atstumai autotransportu taip pat balansuoja ant optimalios pasiekiamumo ribos, todėl mažai tikėtina, kad šiose stotyse ar stotelėse kelionė geležinkeliu bus pasirenkama kaip kasdieninių kelionių alternatyva asmeniniam automobiliui. II koncepcijos alternatyvos atveju siūloma įrengti stoteles be nuolatinių darbo vietų (IV tipo) ir su minimalia keleiviams pritaikyta infrastruktūra.

Jonavos prekiniai stočiai įrengti projekto rengimo metu nagrinėtos trys alternatyvos. I ir II alternatyvų esminiai skirtumai – techniniuose sprendiniuose, o teritoriniu aspektu alternatyvos nesiskiria, todėl specialiojo plano apimtyje tarpusavyje lyginamos ir toliau detalizuojamos I ir III alternatyvos. Jonavos prekinės stoties įrengimo tikslai – karinio mobilumo užtikrinimas bei Jonavos rajono ir aplinkinių teritorijų generuojamų civilinių krovinių perkrovimas.

2-1 lentelė. „Rail Baltica“ geležinkelio regioninių keleivinių stočių ir stotelių tipai skirtingų alternatyvų sprendiniuose

	I alt. stoties / stotelės tipas	II alt. stoties / stotelės tipas	III alt. stoties tipas
Jonavos keleivinė stotelė	TIPAS II – Regioninė stotis II  Pagrindinė stotis	TIPAS II – Regioninė stotis II  Pagrindinė stotis	-
Jonavos prekinė stotis	Prekinė stotis	Prekinė stotis (specialiojo plano apimtyje toliau nenagrinėjama)	Prekinė stotis
Ručiučių keleivinė stotelė	TIPAS III – Regioninė stotis III 	TIPAS II – Regioninė stotis II  Pagrindinė stotis	-
Pasraučių keleivinė stotelė	TIPAS III – Regioninė stotis III 	TIPAS IV – Regioninė stotis IV 	-
Ramygalos keleivinė stotelė	TIPAS IV – Regioninė stotis IV 	TIPAS IV – Regioninė stotis IV 	-
Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis	TIPAS III – Regioninė stotis III 	TIPAS III – Regioninė stotis III 	-
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis	TIPAS III – Regioninė stotis III 	TIPAS III – Regioninė stotis III 	-

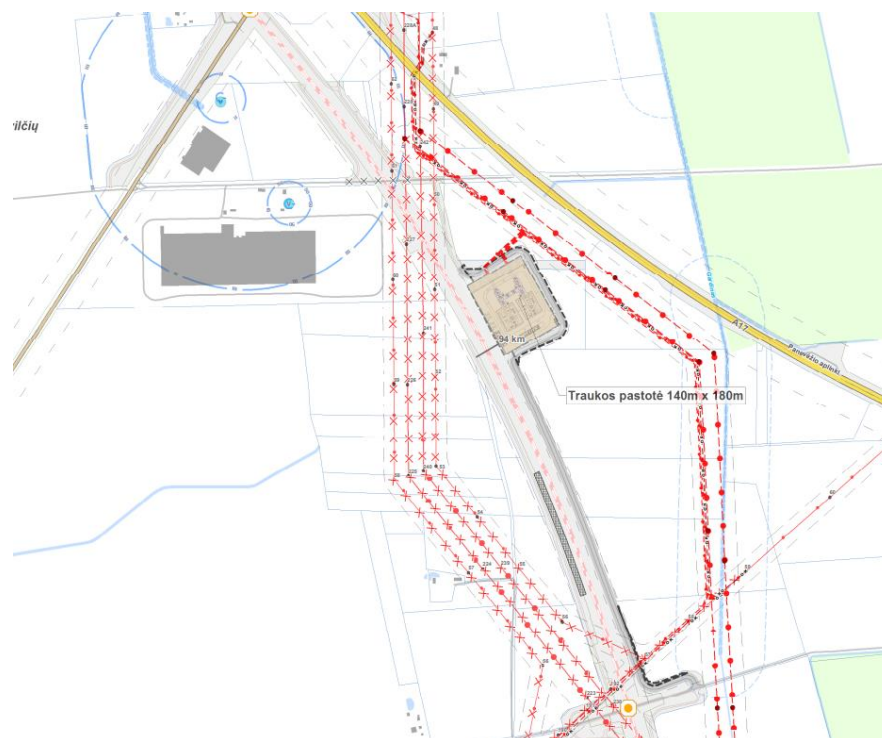
2.2.2 Geležinkelio inžinerinės sistemos

Vystymo plano bendruosiuose sprendiniuose žymimos planuojamos ir suplanuotos traukos pastotės ir geležinkelio kelio ar riedmenų kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių įrenginių ir įrengimų (toliau – CCS) vietos (žr. *Bendrujų sprendinių (konceptijos) Pagrindinį brėžinį*)

Traukos pastotės. Vystymo plano apimtyje (geležinkelio atkarpoje Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena) vaizduojamos dvi traukos pastotės. Viena traukos pastotė suplanuota Panevėžio rajone (netoli „Rail Baltica“ geležinkelio susikirtimo su magistralinio keliu A17 Panevėžio aplinkkelis), kita planuojama Jonavos rajono pietinėje dalyje (netoli Išorų gyvenvietės). Traukos pastotės skirtos kontaktinio tinklo aprūpinimui 2 x 25 kV įtampos 50 Hz dažnio elektros energija.

Traukos pastotėse yra atliekamos elektros tiekimo, skirstymo, valdymo funkcijos aprūpinant geležinkelio kontaktinį tinklą elektros energija. Traukos pastočių teritorijos planuojamos uždaros, aptvertos, teritorijose bus įrengti techninės priežiūros keliai ir pėsčiųjų takai.

Traukos pastotė ties Panevėžiu suplanuota parengtame „Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane“. Traukos pastotei įrengti numatytas reikalingos žemės paėmimas visuomenės poreikiams. Ši pastotė rengiamo Vystymo plano apimtyje nedetalizuojama.



2-6 pav. Traukos pastotės vieta, suplanuota „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane”

Traukos pastotė Jonavos rajono pietinėje dalyje numatoma ties Išorų kaimu. Traukos pastotės vieta buvo nustatyta ir tikslinama pagal „Rail Baltica“ linijos Kaunas–Ramygala 1435 mm vėžės geležinkelio kelio ruože Kaunas (Palemonas)–Šveicarija, Jonavos r. sav., statybos projektą¹. Traukos pastotei planuojama apie 2,5 ha ploto teritorija. Vystymo plano konkretizuotų sprendinių stadijoje detalizavus traukos pastotės vietą ir įrengimo specifiką bus numatytas žemės visuomenės poreikiams paėmimas. Traukos pastotės aprūpinimui elektros energija Vystymo plane bus suplanuoti elektros linijų atvedimo sprendiniai. Elektros linijos atvedimui iki traukos pastotės gali būti įrengta orinė arba kabelinė elektros linija (detalizuojama sprendinių konkretizavimo stadijoje).

CCS² statiniai ir įrenginiai. Vystymo plano apimtyje nagrinėjamos rengiamuose „Rail Baltica“ geležinkelio linijos techniniuose projektuose numatytos CCS statiniams ir įrenginiams numatytos

¹ „Rail Baltica“ linijos Kaunas-Ramygala 1435 mm vėžės geležinkelio kelio ruože Šveicarija-Žeimiai, Jonavos r. sav. statybos projektas (angl. „Rail Baltica“ line Kaunas-Ramygala 1435 mm standard gauge railway track on section Šveicarija-Žeimiai, Jonava dist.mun., construction design)

² CCS - geležinkelio kelio ar riedmenų kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemė (ang. railway control-command signalling system)

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas.
Bendrieji sprendiniai (konceptija). 2023 m.

vietos. Dauguma šių geležinkelių sistemoms rezervuojamų plotų numatyti esamuose inžinerinės infrastruktūros vystymui suformuotuose žemės sklypuose. 13 numatytų CCS statiniams ir įrenginiams skirtų vietų (skaičius gali būti tikslinamas sprendinių konkretizavimo stadijoje) nagrinėjamos šio plano apimtyje ir konkretizavus sprendinius bus numatytas reikalingos žemės infrastruktūrai vystyti poėmis.

Vystymo plano apimtyje bus numatyti privažiavimo keliai ir prie kitų suplanuotų ir planuojamų inžinerinių sistemų objektų.

„Rail Baltica“ projektavimo gairėse nurodyti reikalavimai CCS statinių ir įrenginių žemės sklypui: minimalus žemės sklypo plotis – ne mažesnis nei 15 m, minimalus atstumas nuo artimiausio geležinkelio kelio ašies – ne mažesnis nei 8 m, ilgis stoties gretimybėse – 200 m, ilgis už stoties gretimybių ribų – 300 m. Specifiniais atvejais šie parametrai gali keistis.

5G ir kitų ryšio sistemų veiklai „Rail Baltica“ linijoje užtikrinti reikalingų ryšio bokštų įrengimas numatomas teritorijose, rezervuojamose CCS statiniams ir įrenginiams.

2.2.3 Sąsajos su galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais

Planuojamų regioninių stočių ir stotelių sąsajos su planuojamoje teritorijoje galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais išanalizuota atliekant esamos būklės įvertinimą. Planuojamos geležinkelio stotys ir stotelės teritoriniu aspektu iš esmės neprieštarauja savivaldybių teritorijų ir miestų teritorijų planavimo dokumentų bendrųjų ir specialiųjų planų sprendiniams, tačiau juos papildo susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros objektų plėtros aspektu. Pastebėtina, kad dalyje galiojančių teritorijų planavimo dokumentų suplanuota „Rail Baltica“ iš viso nėra įvertinta. Pažymima, kad planuojamų regioninių stočių ir stotelių atsiradimas šalies gyvenamųjų vietovių ir susisiekimo sistemoje gali turėti reikšmingą teigiamą poveikį gyventojų judumui, socialinei ir ekonominei būklei, gyvenamųjų vietovių plėtros kryptims. Siekiant galiojančių teritorijų planavimo dokumentų sprendinių aktualizavimo, būtina atnaujinti galiojančius planuojamos teritorijos savivaldybių teritorijų bendruosius planus bei vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentus, kurių sprendiniams turi įtakos suplanuota „Rail Baltica“ geležinkelio trasa ir planuojama stočių infrastruktūra.

2.2.4 Žemės poreikis

Pirmosios koncepcijos alternatyvos atveju visos planuojamos geležinkelio stotys ir stotelės planuojamos esamuose suplanuoto geležinkelio ir privažiuojamųjų kelių žemės sklypuose, didinant plėtros teritorijas ir paimant šalia esančius žemės sklypus ar jų dalis visuomenės poreikiams. Visų planuojamų regioninių stočių ir stotelių įgyvendinimui reikalinga praplėsti esamas infrastruktūros žemės sklypų teritorijas, prijungiant privačių žemės ūkio paskirties sklypų dalis. Jonavos prekinės stoties plėtrai papildomai bus reikalinga paimti miškų ūkio paskirties žemės.

Bendrai pirmosios koncepcijos alternatyvos stočių ir stotelių, bei plano apimtyje planuojamų privažiavimų iki jų sprendinių įgyvendinimui (be Jonavos prekinės stoties) papildomai reikalinga apie 9,7 ha žemės, iš kurios apie 1 ha – miškų ir apie 9 ha žemės ūkio žemės. Jonavos prekinės stoties įrengimui papildomai reikalinga apie 17,8 ha žemės, iš kurių apie 6 ha miško žemės.

Antrosios koncepcijos alternatyvos atveju planuojamų stočių / stotelių ir privažiavimo kelių prie jų įrengimui reikalinga esamų inžinerinės infrastruktūros žemės sklypų plėtra. Regioninių stočių ir stotelių plėtrai papildomai reikalinga žemės ūkio žemės sklypų ar jų dalių, o Pasraučių stotelei ir miškų ūkio žemės sklypų dalis.

Bendrai antrosios koncepcijos alternatyvos stočių ir stotelių, bei plano apimtyje planuojamų privažiavimų iki jų sprendinių įgyvendinimui (be Jonavos prekinės stoties) papildomai reikalinga apie 20 ha žemės, iš kurios apie 3,5 ha – miškų ir apie 16,6 ha žemės ūkio žemės.

Jonavos prekinės stoties įrengimui trečiosios koncepcijos alternatyvos atveju papildomas žemės poreikis – apie 26 ha, iš kurių apie 5,7 ha miško žemės.

Traukos pastotei šalia Panevėžio žemės poreikis nustatytas „Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane“ ir šio Vystymo plano apimtyje nenagrinėjamas. Traukos pastotei Jonavos rajone ties Išorų kaimu preliminariai bus reikalingas apie 2,5 ha žemės plotas, kuris bus detalizuotas konkretizuotų sprendinių stadijoje.

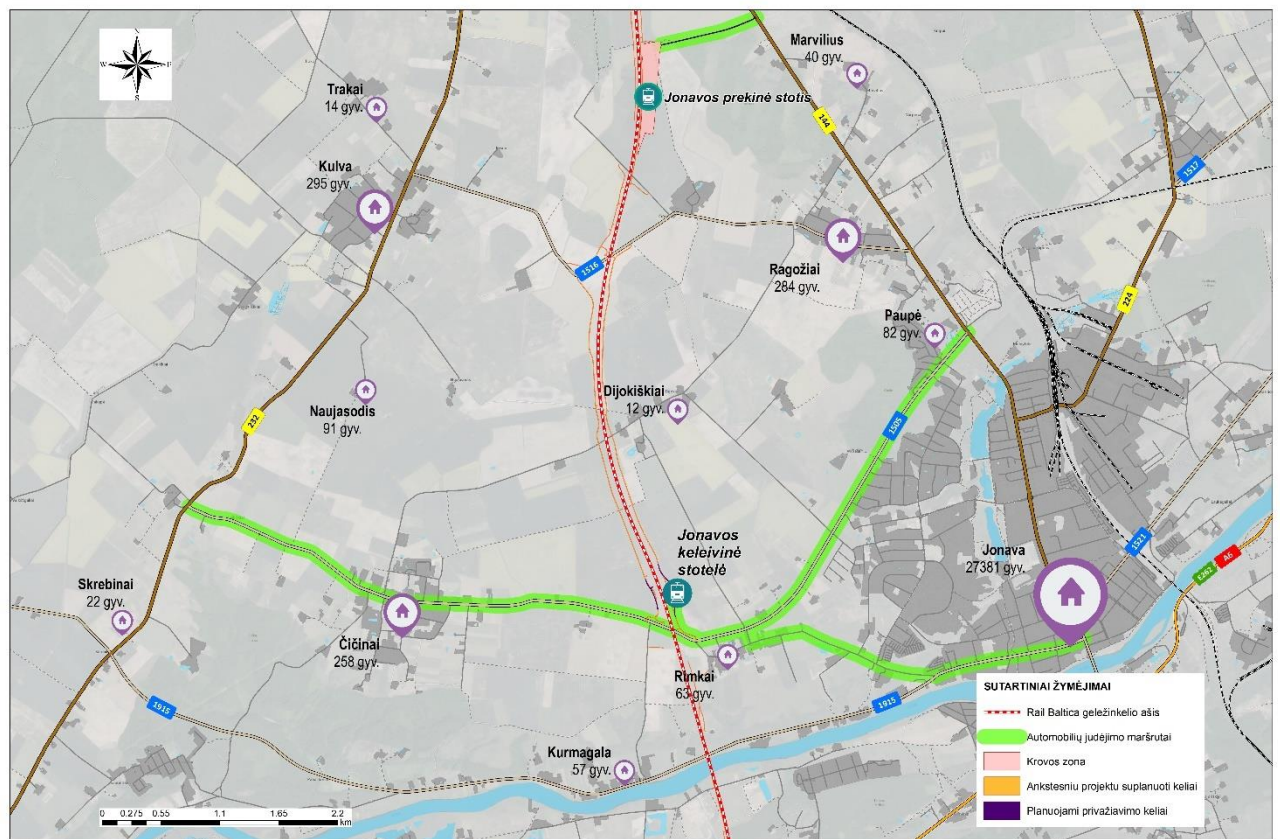
CCS statiniai ir įrenginiai planuojami esamuose inžinerinės infrastruktūros žemės sklypuose. Konkrečiose situacijose įvertinus įrenginiams ir įrengimams rezervuojamos teritorijos plėtros poreikį, įvertintas papildomas žemės poreikis, kuris detalizuojamas sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Preliminarus visuomenės poreikiams paimamos žemės kiekis įvertintas SPAV ir bus tikslinamas konkretizuotų sprendinių formavimo stadijoje.

2.3 STOČIŲ IR STOTELIŲ ALTERNATYVOS

2.3.1 Jonavos keleivinė stotelė, I alternatyva

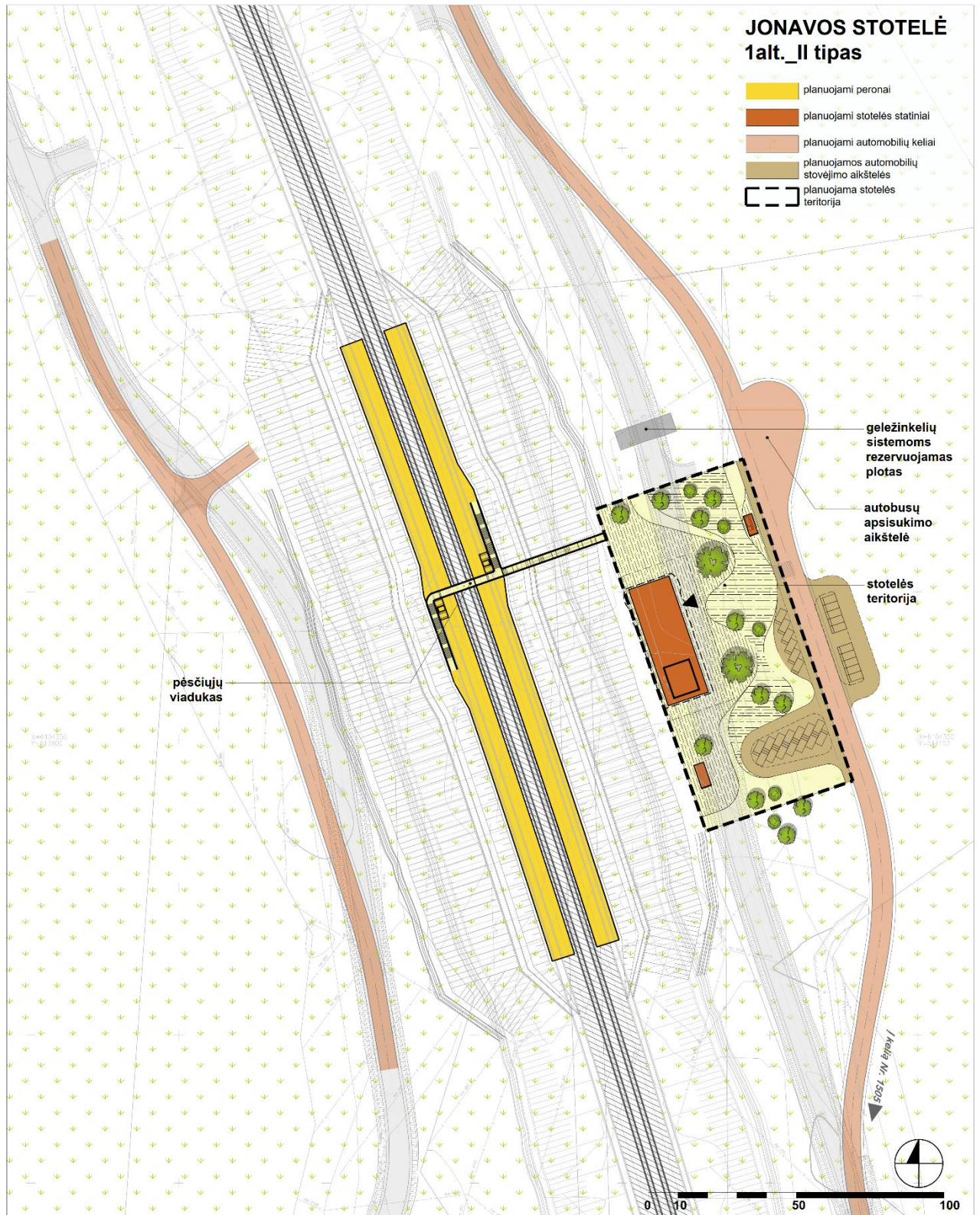
Vadovaujantis „Rail Baltica“ geležinkelio kelių išvystymo planu, numatyta Jonavos regioninė geležinkelio stotelė tarp Neries upės ir planuojamos Jonavos prekinės stoties. Jonavos keleivinė stotelė planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 1505 Jonava—Čičinai—Smičkiai. Planuojama keleivinė geležinkelio stotelė nuo Jonavos miesto centro nutolusi apie 4 km. Jonavos miesto centre yra esama autobusų stotis ir geležinkelio stotis. Jonavos mieste pilnai išvystyta socialinė ir ekonominė infrastruktūra.



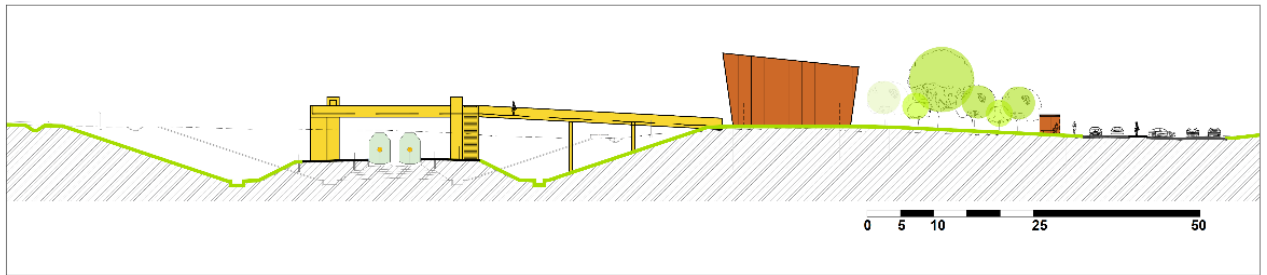
2-7 pav. Jonavos keleivinė stotelė urbanistiniame kontekste, I alternatyva

I alternatyvos atveju Jonavos keleivinė geležinkelio stotelė ir jai įrengti bei aptarnauti reikalinga infrastruktūra planuojama rytinėje „Rail Baltica“ pusėje. Numatoma įrengti II tipo regioninę stotelę pagal „Rail Baltica“ projektavimo gaires. Automobilių privažiavimas iki stotelės planuojamas iš valstybinės reikšmės rajoninio automobilių kelio Nr. 1505 Jonava—Čičinai—Smičkiai į pietus nuo stotelės, numatant techniniame projekte „Naujos geležinkelio linijos Kaunas—Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ suplanuotos automobilių kelių susisiekimo infrastruktūros plėtrą ir pertvarkymą. Stotelės teritorijoje planuojamas stotelės pastatas, automobilių stovėjimo aikštelė, taksi zona, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos. Papildomai praplečiama automobilių stovėjimo aikštelė. Autobusų apsisukimui numatoma apsisukimo aikštelė.

Suplanuotas geležinkelio kelias yra žemiau esamos teritorijos reljefo, todėl patekimas į peronus planuojamas nuo pėsčiųjų viaduko, kuris su stoties pastatu ir teritorija planuojamas viename lygyje (žr. pav. 2-9 pav. Jonavos stotelės principinis pjūvis, I alternatyva).



2-8 pav. Jonavos stotelės principinis planas, I alternatyva



2-9 pav. Jonavos stotelės principinis pjūvis, I alternatyva

Priešingoje nei planuojama stotelės geležinkelio pusėje, dėl planuojamų peronų praplatėjus geležinkelio pylimui, perplanuojamas suplanuotas automobilių kelias.

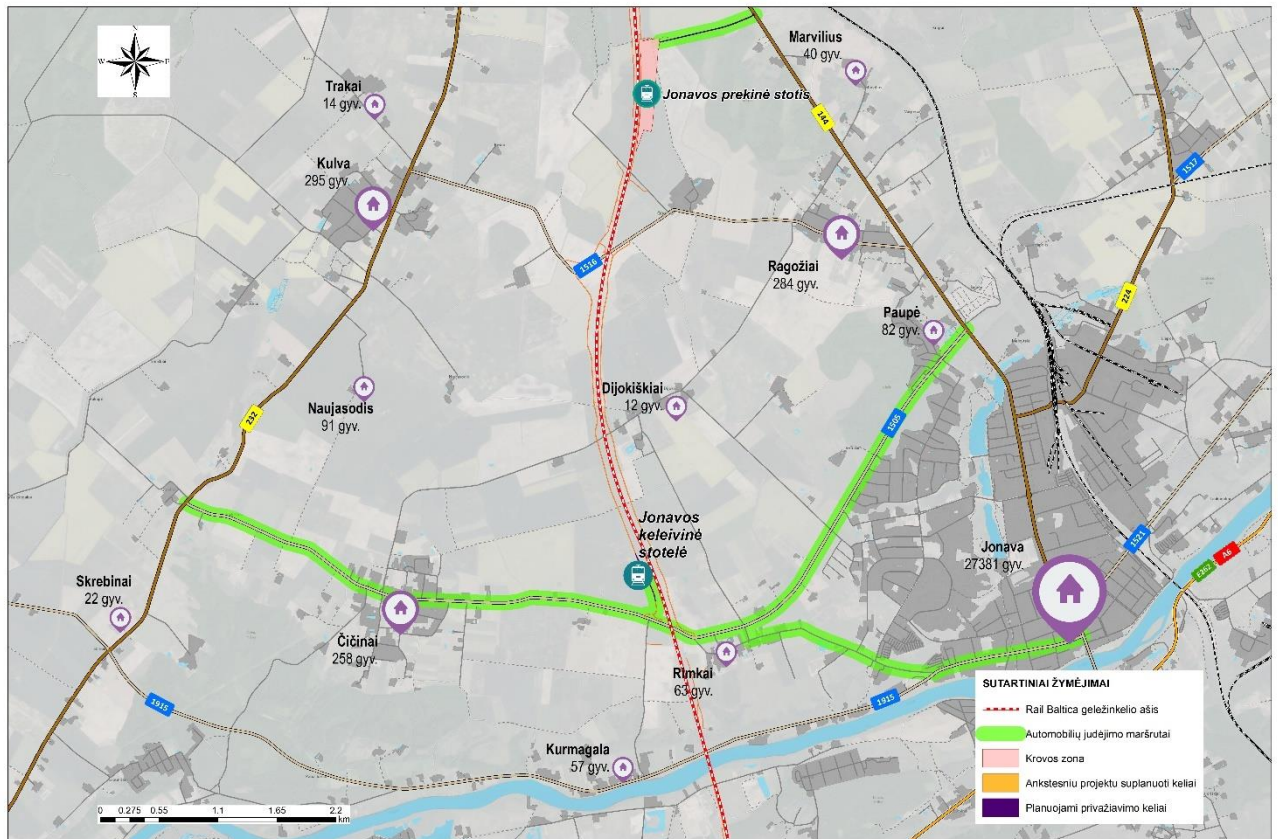
Į šiaurę nuo planuojamos stotelės teritorijos yra numatyta rezervuoti plotą geležinkelių sistemoms – CCS statiniams ir įrenginiams.

Teritorijoje, kurioje planuojama susisiekimo infrastruktūros plėtra yra suformuoti inžinerinės infrastruktūros žemės sklypai „Rail Baltica“ geležinkelio keliui ir aptarnavimo keliams tiesti. Planuojamos stotelės ir automobilių privažiavimo kelių plėtrai papildomai reikalinga praplėsti esamus inžinerinės infrastruktūros žemės sklypus, paimant visuomenės poreikiams dalį gretimų žemės ūkio žemės sklypų ar jų dalių. Plėtrai reikalingas papildomas žemės plotas – apie 1,2 ha.

2.3.2 Jonavos keleivinė stotelė, II alternatyva

Jonavos keleivinės stotelės II alternatyvos atveju stotis ir jai įrengti bei aptarnauti reikalinga infrastruktūra planuojama vakarinėje „Rail Baltica“ pusėje. Stotelė planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 1505 Jonava—Čičinai—Smičkiai. Planuojama keleivinė geležinkelio stotelė nuo Jonavos miesto centro nutolusi apie 4 km. Jonavos mieste yra esama autobusų stotis ir geležinkelio stotis, išvystyta susisiekimo sistema ir gatvių tinklas, socialinė ir ekonominė infrastruktūra.

II alternatyvos atveju planuojama įrengti II tipo regioninę stotelę pagal „Rail Baltica“ projektavimo gairių dokumentą, į šiaurę nuo valstybinės reikšmės rajoninio automobilių kelio Nr. 1505. Automobilių privažiavimas prie stotelės planuojamas iš kelio Nr. 1505 Jonava—Čičinai—Smičkiai, numatant techniniame projekte „*Naujos geležinkelio linijos Kaunas—Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra*“ suplanuotos automobilių kelių susisiekimo infrastruktūros plėtrą ir pertvarkymą. Stotelės teritorijoje planuojamas stotelės pastatas, automobilių stovėjimo aikštelė, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos teritorijoje. Papildomai praplečiama automobilių stovėjimo aikštelė. Autobusų apsisukimui numatoma apsisukimo aikštelė.



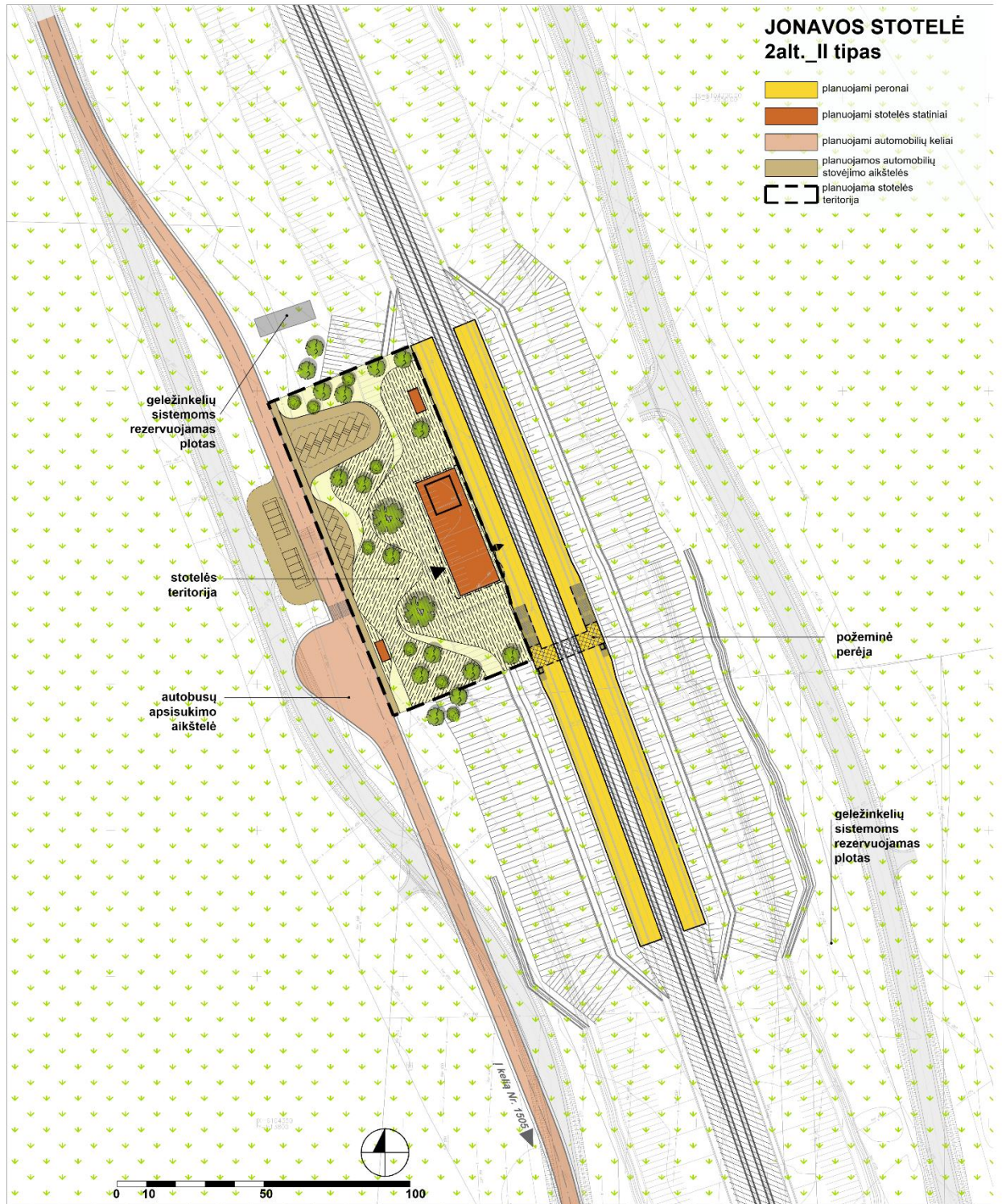
2-10 pav. Jonavos keleivinė stotelė urbanistiniame kontekste, II alternatyva

Suplanuotas geležinkelio kelias yra žemiau esamo teritorijos reljefo, antroje koncepcijos alternatyvoje visa stoties teritorija planuojama geležinkelio kelio lygyje, žemiau esamo reljefo (**2-12 pav.**). Šis sprendinys leidžia išvengti sudėtingų statinių ir yra patogesnis ir saugesnis traukinių keleviams. Planuojama įrengti du peronus, susisiekimui tarp peronų numatoma požeminė pėsčiųjų perėja su liftais ir laiptais. Prioritetas teikiamas požeminės pėsčiųjų perėjos įrengimui siekiant kelevių saugumo ir komforto užtikrinimo, tačiau konkretus susisiekimo tarp peronų statinys gali būti tikslinamas techninio projekto rengimo metu.

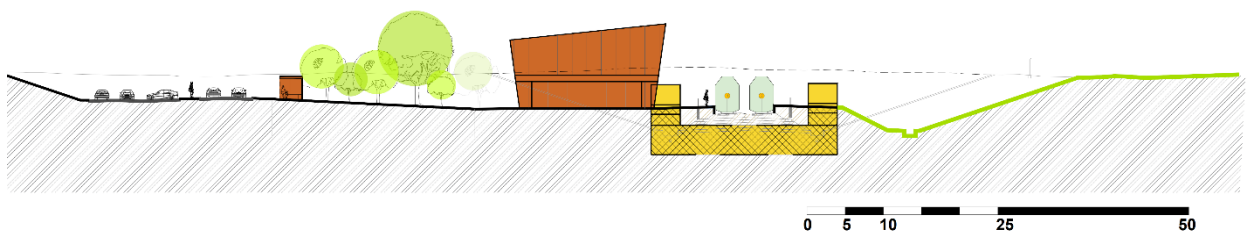
Į šiaurę nuo planuojamos stotelės teritorijos yra numatyta rezervuoti plotą geležinkelių sistemoms – CCS statiniams ir įrenginiams.

Teritorijoje, kurioje planuojama susisiekimo infrastruktūros plėtra yra suformuoti inžinerinės infrastruktūros žemės sklypai „Rail Baltica“ geležinkelio keliui ir aptarnavimo keliams tiesti. Planuojamos stotelės ir automobilių privažiavimo kelių plėtrai papildomai reikalinga praplėsti esamus inžinerinės infrastruktūros žemės sklypus, paimant visuomenės poreikiams dalį gretimų žemės ūkio žemės sklypų ar jų dalių. II koncepcijos alternatyvos sprendiniams įgyvendinti papildomai reikalingas iki 0,05 ha žemės ūkio žemės plotas.

Priešingoje nei planuojama stotelės geležinkelio pusėje, dėl planuojamų peronų praplatėjus geležinkelio pylimui, perplanuojamas suplanuotas automobilių kelias.



2-11 pav. Jonavos stotelės principinis planas, II alternatyva



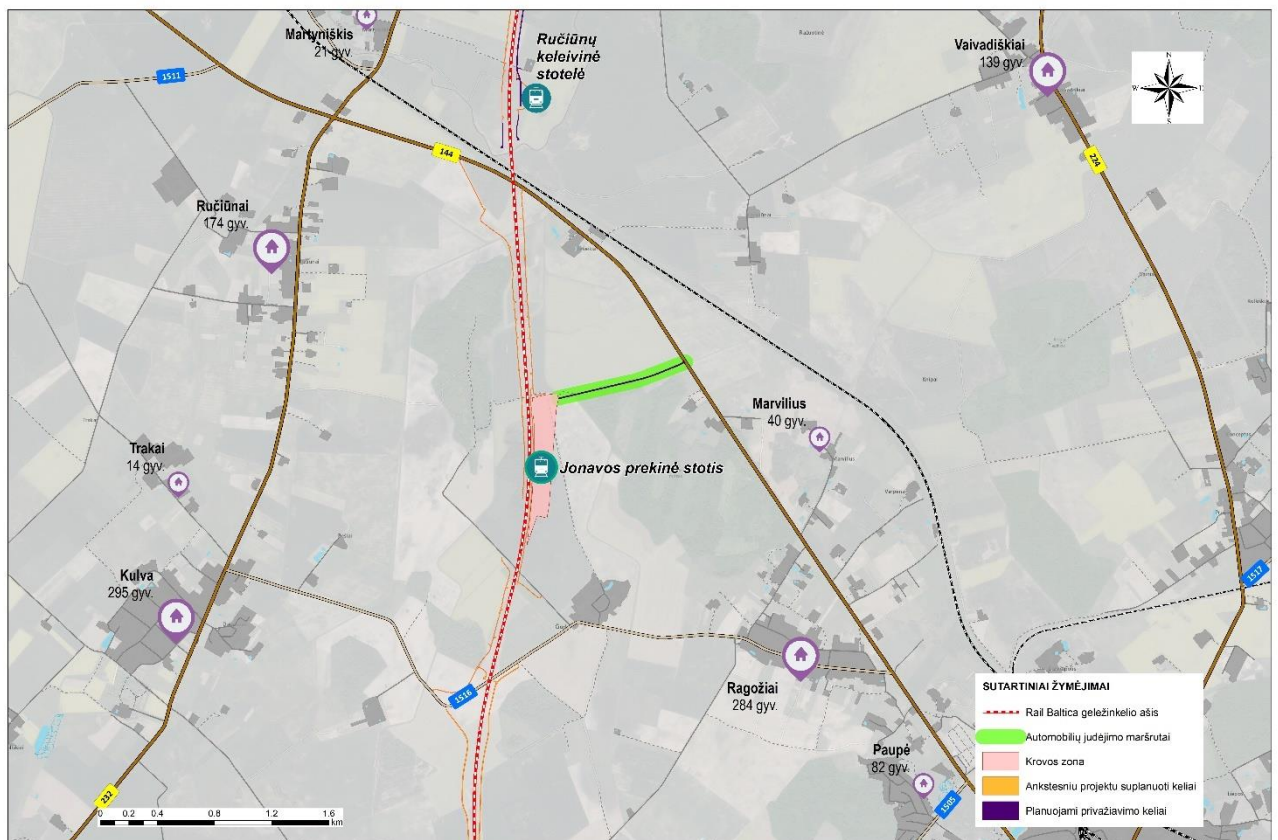
2-12 pav. Principinis Jonavos keleivinės stotelės pjūvis, I alternatyva

2.3.3 Jonavos prekinė stotis, I alternatyva

Jonavos prekinė stotis numatyta šalia „Rail Baltica“ geležinkelio tarp sankirtų su automobilių keliais Nr. 144 Jonava–Kėdainiai–Šeduva ir Nr. 1516 Ragožiai–Čiūdai–Kulva. Privažiavimas prie planuojamos prekinės stoties planuojamas nuo kelio Nr. 144 šiaurinėje planuojamos stoties pusėje planuojamu rekonstruoti privažiavimo vietinės reikšmės keliu (apie 1,5 km) besijungiančiu su keliu Nr. 144.

Planuojamos prekinės stoties teritorijoje numatoma įrengti papildomus privažiuojamuosius geležinkelio kelius, technikos iškrovimo-pakrovimo rampas. Stoties zonoje už geležinkelio kelių numatoma apie transporto priemonių stovėjimo ir manevravimo zona sunkiasvorėms transporto priemonėms. Tarp geležinkelio kelynų numatoma prekinės krovos ir sandėliavimo vieta.

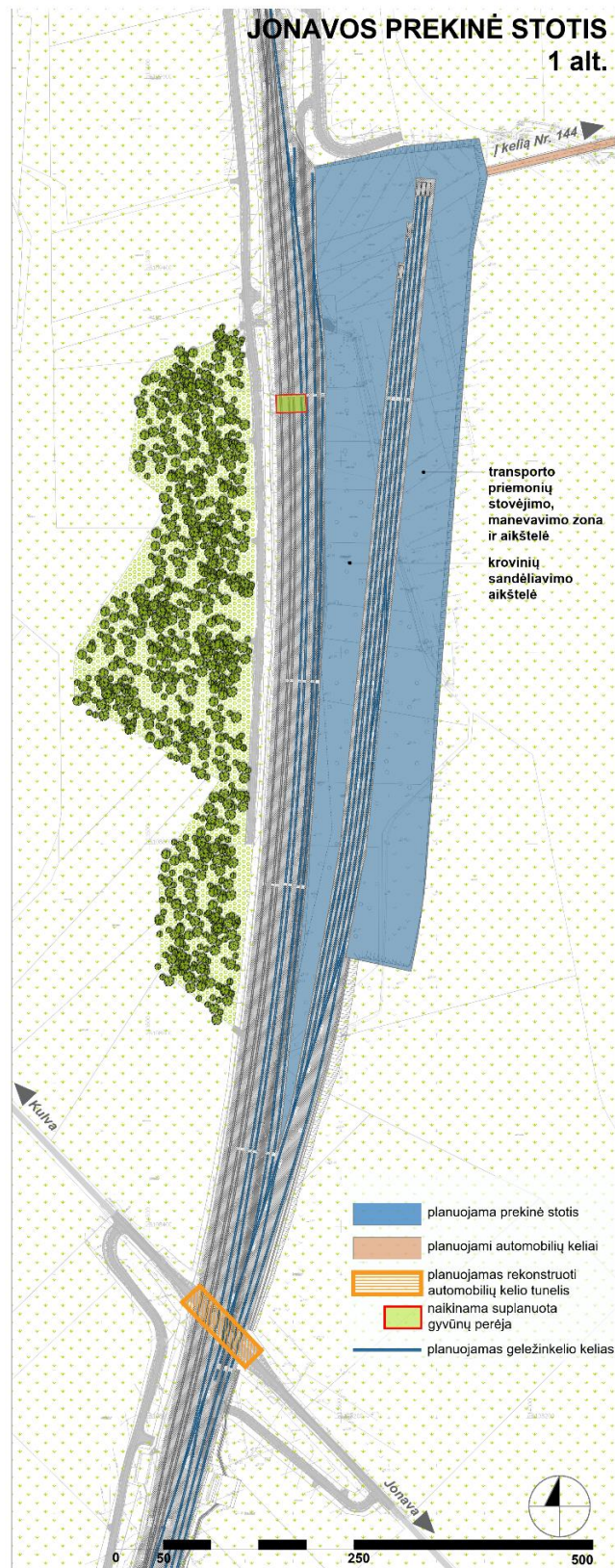
Planuojamos stoties vietoje dėl planuojamų naujų geležinkelio kelių numatoma prailginti automobilių kelio viaduką, tunelį ir geležinkelio pralaidas, naikinti suplanuotą gyvūnų praėjimą. Suplanuotas praėjimas gyvūnams įrengiant prekinę stotį taptų neveiksmingas dėl galimo triukšmo iš šviesos. Detalizuojant šį sprendinį, siekiant užtikrinti gyvūnų migracijos galimybes gali būti nustatytos kitos aplinkosauginės priemonės – pvz. „žaliojo tilto“ įrengimas gyvūnų perėjimui virš geležinkelio.



2-13 pav. Jonavos prekinė stotis urbanistiniame kontekste, I alternatyva

Planuojama geležinkelio infrastruktūros plėtra esamuose inžinerinės infrastruktūros žemės sklypuose. Planuojamos stoties teritorijai reikalinga papildomai praplėsti suplanuotus inžinerinės infrastruktūros žemės sklypus, prijungiant naujas teritorijas: apie 8,2 ha privačių žemės ūkio sklypų ar jų dalių, apie 6 ha miško žemės, taip pat planuojama stoties teritorija apimtų apie 1 ha laisvos

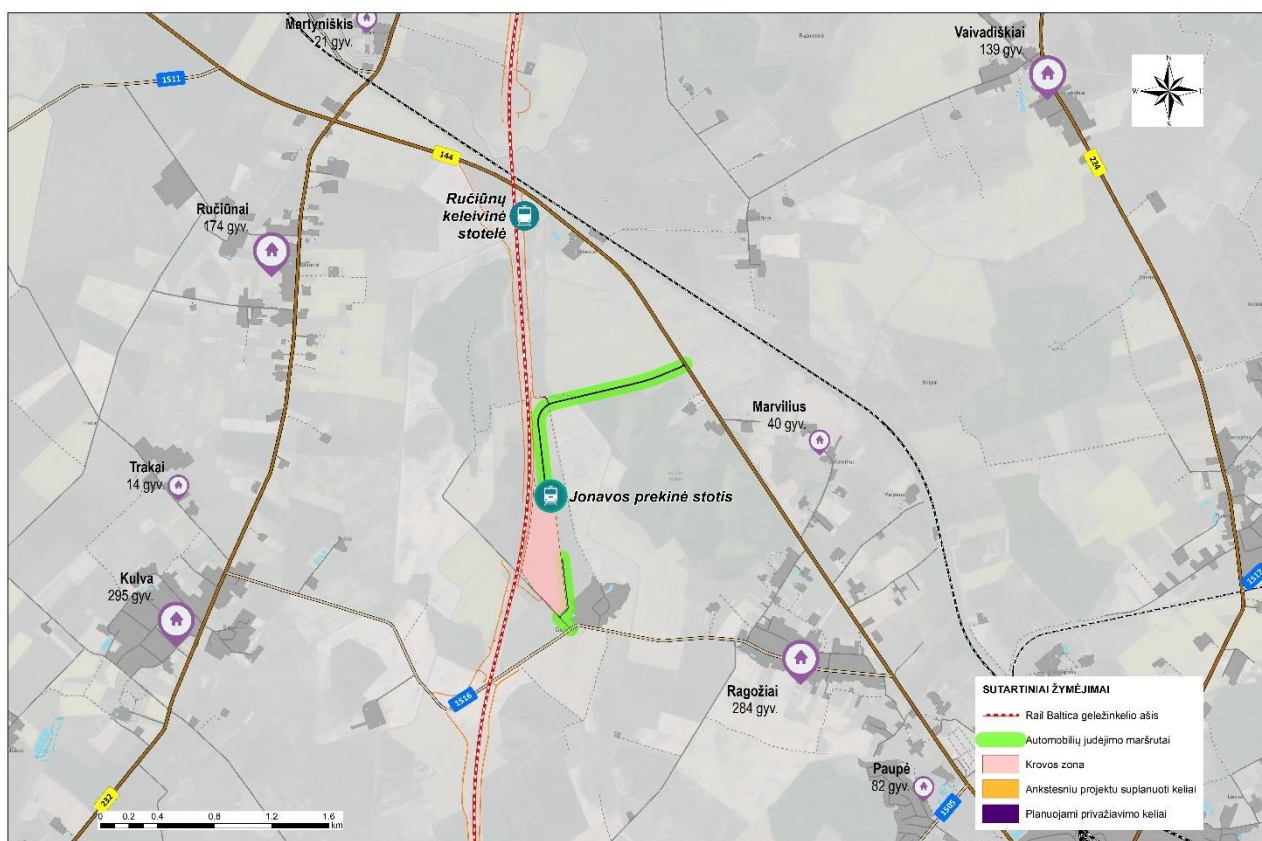
valstybinės žemės. Bendrai Jonavos prekinės stoties įrengimui reikalinga papildomai apie 17,8 ha teritorija.



2-14 pav. Principinis Jonavos prekinės stoties planas, I alternatyva

2.3.4 Jonavos prekinė stotis, III alternatyva

Trečioji Jonavos prekinės stoties alternatyva parengta veidrodiniu principu, prekinį traukinį patekimą į stoties teritoriją organizuojant iš šiaurinės stoties pusės. Planuojama stoties teritorija pietuose ribojasi su vietinės reikšmės keliu, kuris jungiasi su greta esančia gyvenamąją vietove (Ragožių k.), todėl privažiavimas į prekinę stotį organizuojamas nuo kelio Nr. 144 šiaurinėje planuojamos stoties pusėje planuojamu rekonstruoti privažiavimo vietinės reikšmės keliu (apie 1,6 km) besijungiančiu su keliu Nr. 144.

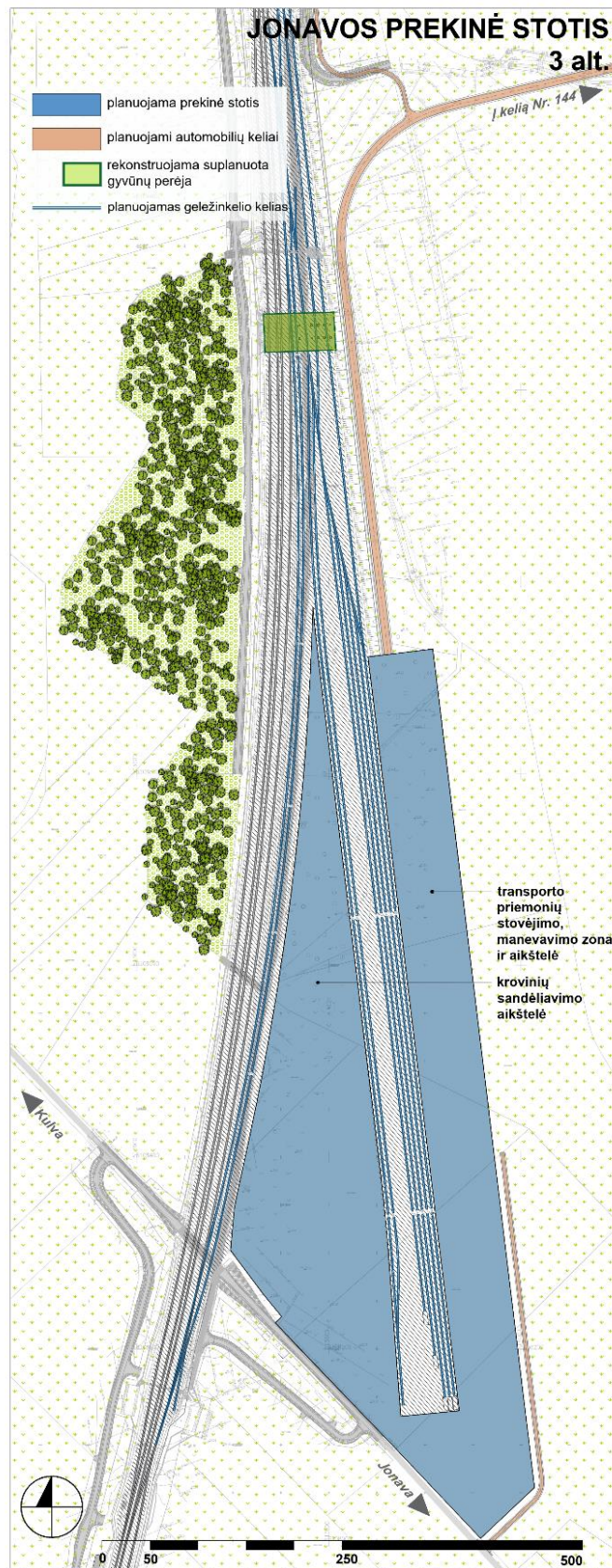


2-15 pav. Jonavos prekinė stotis urbanistiniame kontekste, III alternatyva

Planuojama stoties teritorija, kurioje numatoma įrengti papildomus privažiuojamuosius geležinkelio kelius, technikos iškrovimo-pakrovimo rampas. Stoties zonoje už geležinkelio kelių numatoma transporto priemonių stovėjimo ir manevravimo zona sunkiasvorėms transporto priemonėms. Tarp geležinkelio kelynų numatoma prekinės krovos ir sandėliavimo vieta. Planuojamos prekinės stoties teritorijos ilgis apie 900 m, plotis apie 290 m.

Į šiaurę už apie 320 m nuo planuojamos stoties teritorijos yra suplanuotas gyvūnų praėjimas po geležinkeliu. Planuojant prekinę stotį, suplanuoti papildomi geležinkelio keliai, dėl kurių numatoma rekonstruoti suplanuotą gyvūnų praėjimą jį pailginant ir atitinkamai praplantinant.

Įgyvendinant trečiosios koncepcijos Jonavos prekinės stoties sprendinius preliminariai būtų reikalingas papildomas apie 25,8 ha žemės plotas, iš kurio apie 5,7 ha – miško žemė.



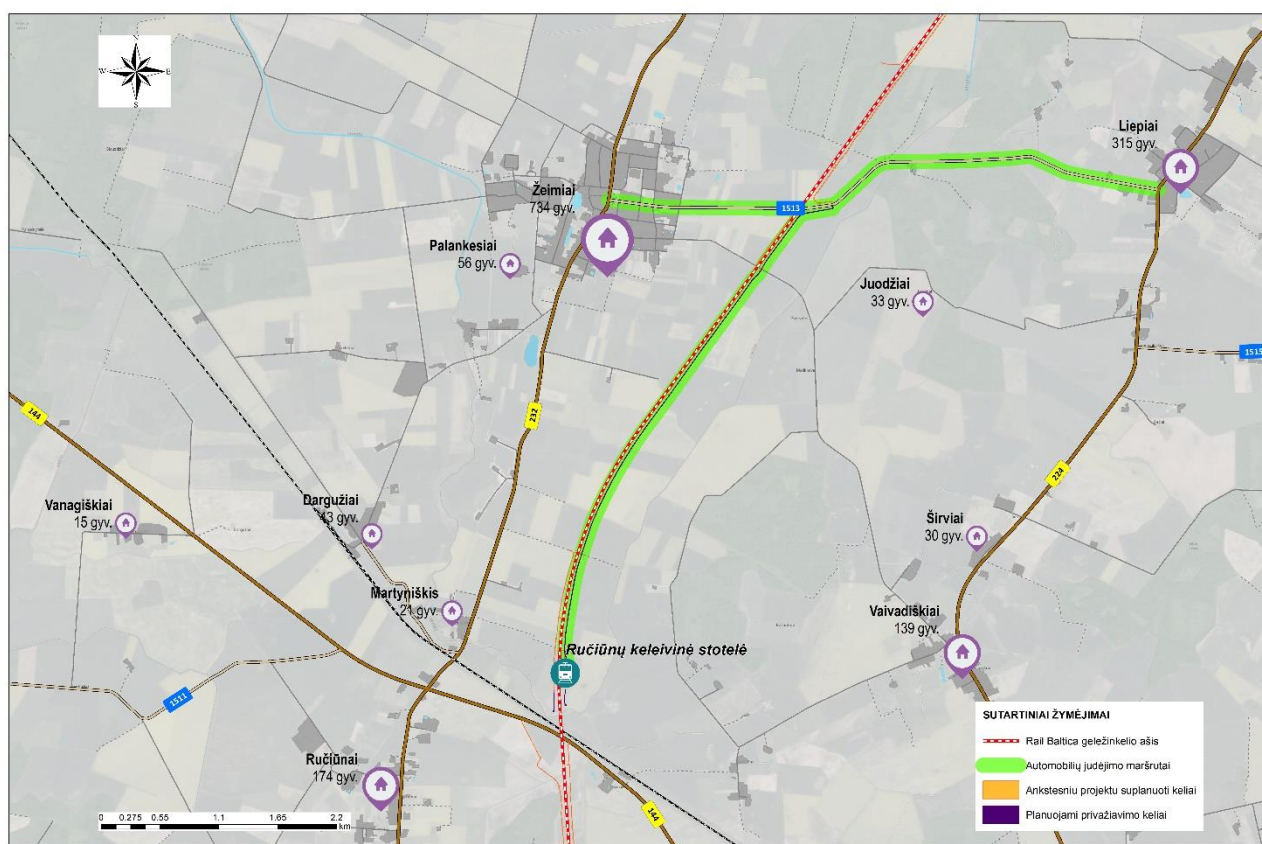
2-16 pav. Principinis Jonavos prekinės stoties planas, II alternatyva

2.3.5 Ručiūnų keleivinė stotelė, I alternatyva

Vadovaujantis „Rail Baltica“ geležinkelio kelių išvystymo planu, Ručiūnų regioninė geležinkelio stotelė numatyta tarp Pasraučių stotelės ir Jonavos prekinės stoties.

Planuojama Ručiūnų keleivinė geležinkelio stotelė ties „Rail Baltica“ ir esamos geležinkelio linijos Kaišiadorys—Radviliškis sankirta, šalia valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 144 Jonava—Kėdainiai—Šeduva.

I alternatyvos atveju geležinkelio stotelė ir jai įrengti bei aptarnauti reikalinga infrastruktūra planuojama rytinėje „Rail Baltica“ pusėje, į šiaurę nuo esamos geležinkelio linijos ir kelio Nr. 144. Ties Ručiūnais numatoma rengti III tipo regioninę stotelę, kurią sudaro bazinės stoties pastatas ir peronai. Planuojama automobilių stovėjimo aikštelė, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos.

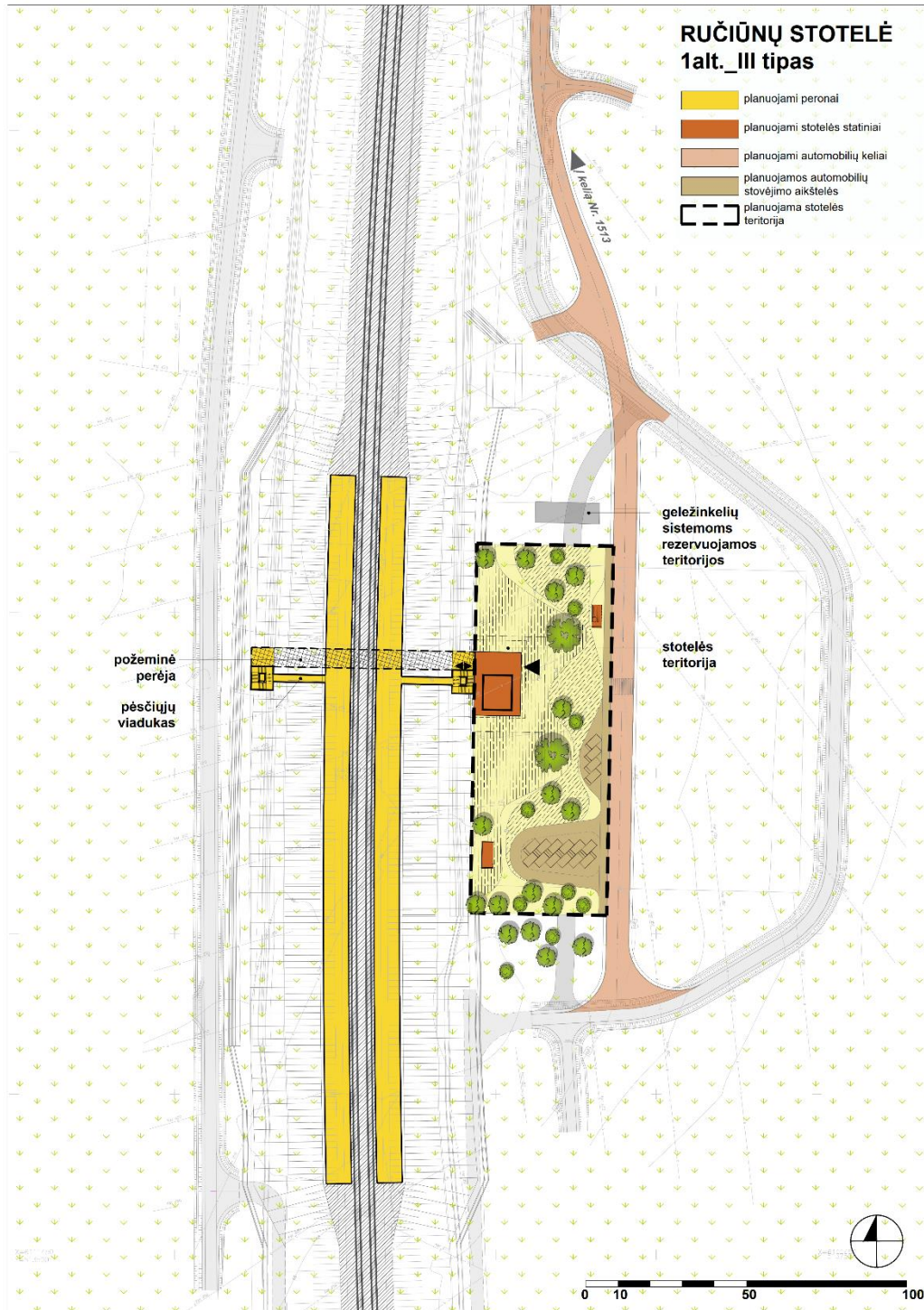


2-17 pav. Ručiūnų keleivinė stotelė urbanistiniame kontekste, I alternatyva

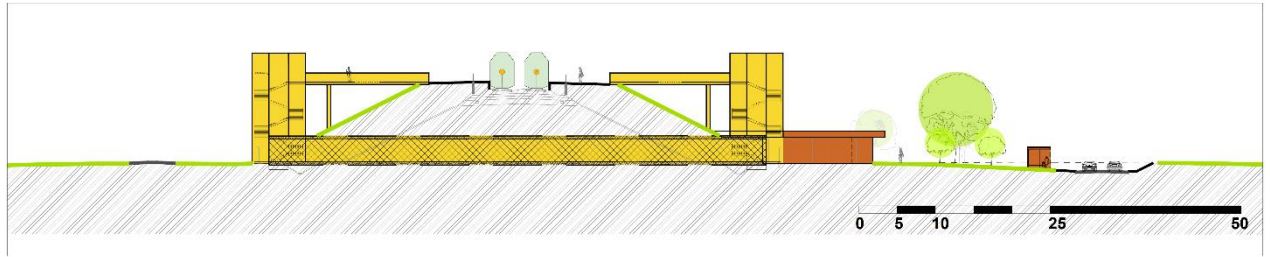
Dėl sudėtingos situacijos, esamų infrastruktūros objektų ir planuojamų objektų tarpusavio nesuderinamumo techniniu aspektu, šioje alternatyvoje nėra galimybės planuojamą stotelę pasiekti iš šalia esančio kelio Nr. 144. Automobilių privažiuojamas planuojamas iš rajoninio kelio Nr. 1513 Žeimiai–Liepiai, planuojamu privažiuojamuoju keliu (apie 5,2 km). Atstumas nuo Jonavos miesto centro iki planuojamos stotelės – apie 20 km, nuo Ručiūnų – apie 13 km. Artimiausios gyvenamosios vietovės nuo stotelės – Liepiai ir Žeimiai, nuo stotelės nutolusios 7–9 km.

Planuojamoje Ručiūnų geležinkelio stotelės vietoje esamo žemės reljefo ir suprojektuotos „Rail Baltica“ santykis yra labai raiškus, „Rail Baltica“ geležinkelio kelias suplanuotas 11 m aukščiau esamo žemės paviršiaus, todėl peronai planuojami geležinkelio kelio lygyje, atitinkamai siūlomi

architektūriniai sprendiniai sklandžiam ir saugiam keleivių judumui ties stotele (2-19 pav.), planuojama požeminė perėja susisiekimui tarp peronų, laiptai ir liftai, pėsčiųjų viadukai patekimui į peronus. Techninio projekto rengimo metu gali būti tikslinami ir svarstomi kiti susisiekimą tarp peronų užtikrinančių statinių įrengimo būdai.



2-18 pav. Ručiūnų keleivinė stotelė, I alternatyva



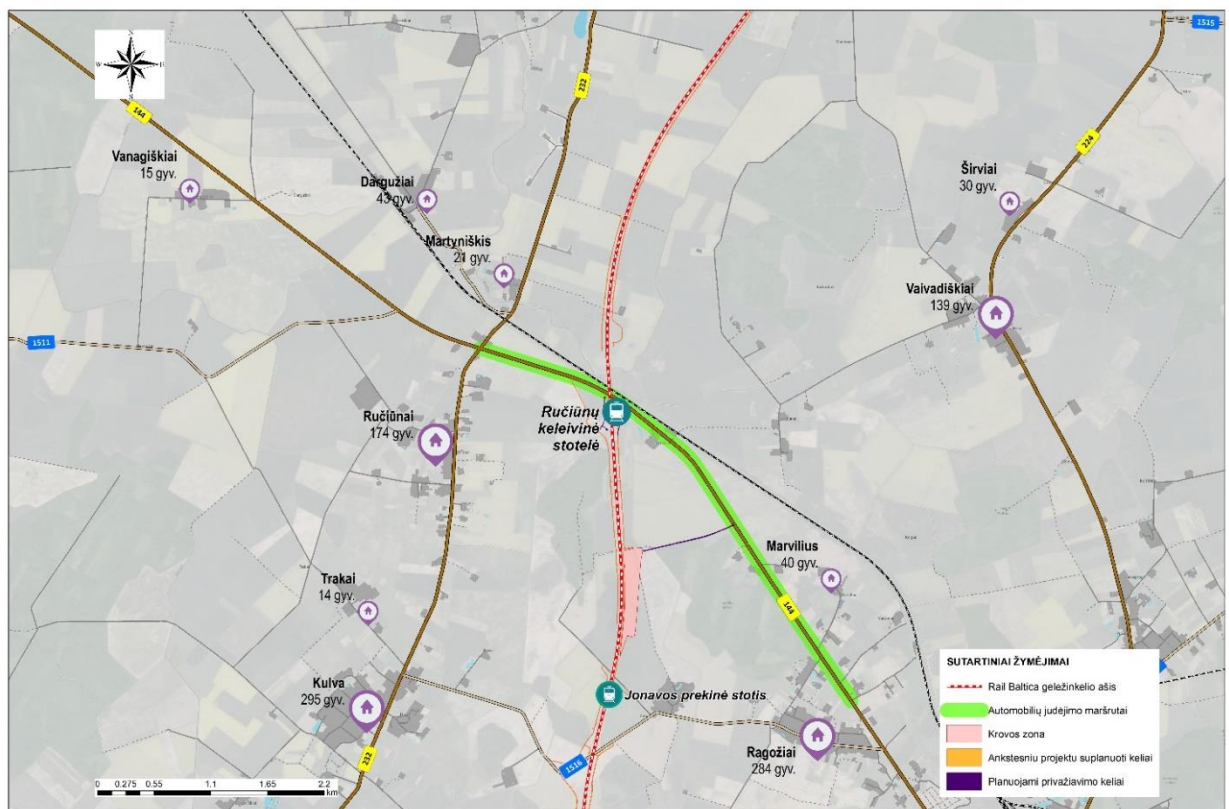
2-19 pav. Principinis Ručiūnų geleivinės stotelės pjūvis, I alternatyva

Į šiaurę nuo planuojamos stotelės teritorijos yra numatyta rezervuoti plotą geležinkelių sistemoms – CCS statiniams ir įrenginiams.

Ručiūnų stotelės įrengimui geležinkelio infrastruktūros plėtra numatoma esamų inžinerinės infrastruktūros žemės sklypų teritorijoje. Dėl sudėtingos situacijos techninių sprendinių aspektu ir planuojamo privažiavimo prie stotelės iš sąlyginai toli esančio kelio Nr. 1513, numatomas papildomos žemės poreikis privažiavimo keliams įrengti – apie 1 ha privačios nuosavybės žemės ūkio sklypų ar jų dalių.

2.3.6 Ručiūnų geleivinė stotelė, II alternatyva

Antrojeje koncepcijos alternatyvoje planuojama Ručiūnų geleivinė geležinkelio stotelė ties „Rail Baltica“ ir esamos geležinkelio linijos Kaišiadorys—Radviliškis sankirta, šalia valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 144 Jonava—Kėdainiai—Šeduva.



2-20 pav. Ručiūnų geleivinė stotelė urbanistiniame kontekste, II alternatyva

Stotelė planuojama pietinėje krašto kelio Nr. 144 pusėje, ties geležinkelio viaduku per kelią Nr. 144 ir esamą geležinkelio liniją Kaišiadorys—Radviliškis.

Automobilių privažiavimui į stotelės teritoriją planuojamas kelias nuo krašto kelio Nr. 144, perplanuojant privažiavimo kelią, taip pat siūloma nauja kelio Nr. 144 nuovažos vieta.

Ateityje Ručiūnų stotelė galėtų būti išplėtota į keleivių persėdimo stotį, kurioje persiskirstys keleivių srautai tarp 1520 mm ir 1435 mm vėžės pločio geležinkelių, pavyzdžiui važiuojantys maršrutu iš Vilniaus į Šiaulius ar iš Marijampolės į Šiaulius Ručiūnų stotelėje galės persėsti į 1520 mm vėžę važiuojantį traukinį. Dėl potencialios plėtros, įvertinus galimus didesnius keleivių srautus, ties Ručiūnais siūlomas II stoties (stotelės) tipas.

II alternatyvos atveju geležinkelio stotelė ir jai įrengti bei aptarnauti reikalinga infrastruktūra planuojama rytinėje „Rail Baltica“ pusėje. Stotelės teritorijoje numatomas stoties pastatas ir peronai, planuojama automobilių stovėjimo aikštelė, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos. Autobusų apsisukimui planuojama apsisukimo aikštelė.

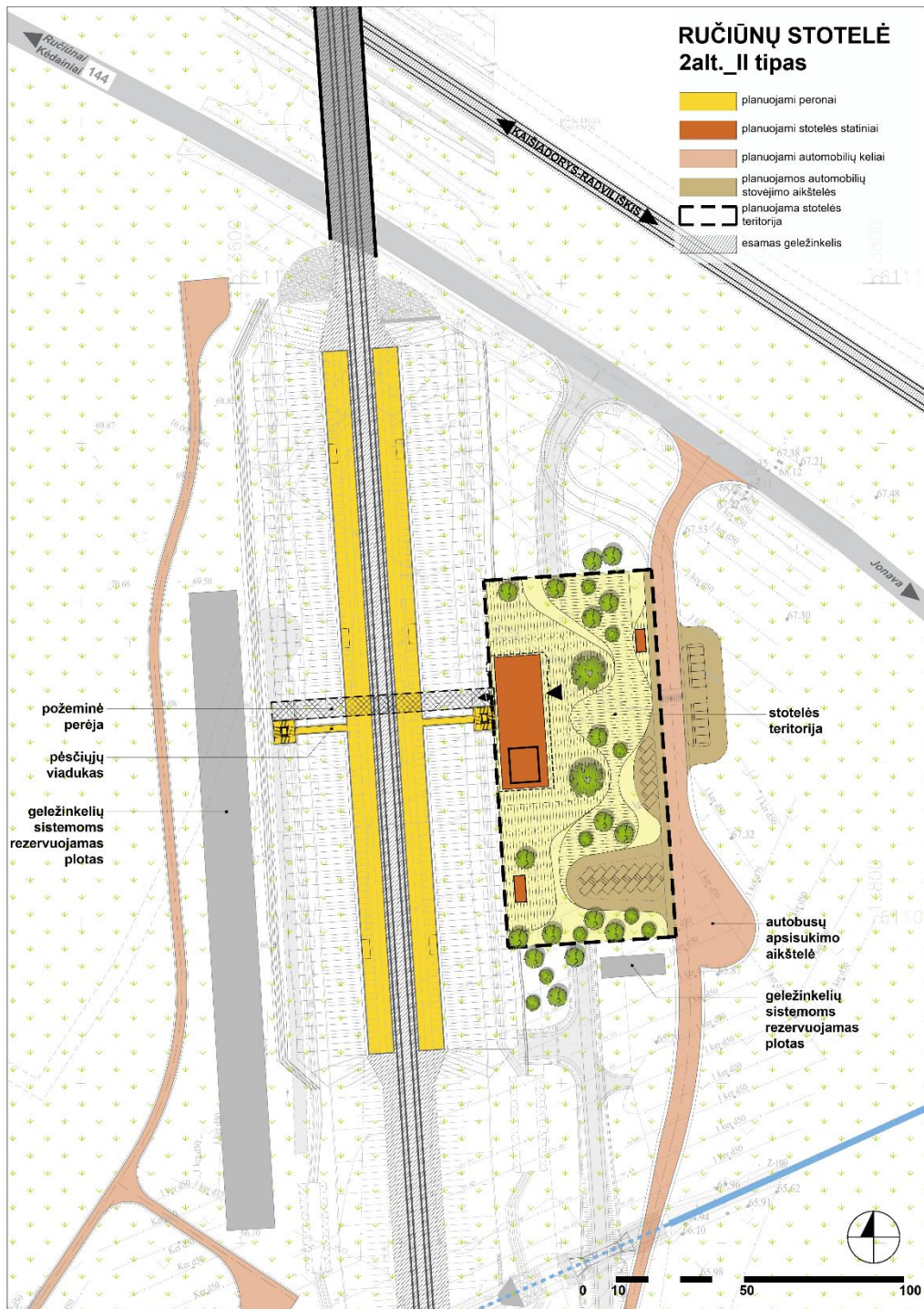
Planuojamoje Ručiūnų geležinkelio stotelės vietoje esamo žemės reljefo ir suprojektuoto „Rail Baltica“ geležinkelio lygių statinio santykis yra labai raiškus dėl suplanuotos dviejų lygių esamo geležinkelio ir planuojamos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirtos. „Rail Baltica“ geležinkelio kelias suplanuotas 11 m aukščiau esamo žemės paviršiaus, todėl peronai planuojami geležinkelio kelio lygyje, atitinkamai siūlomi architektūriniai sprendiniai sklandžiam ir saugiam keleivių judumui ties stotele (*2-22 pav.*), planuojama požeminė perėja susisiekimui tarp peronų, laiptai ir liftai, pėsčiųjų viadukai patekimui į peronus. Rengiant stoties techninį projektą pėsčiųjų judėjimo organizavimo sprendiniai gali būti tikslinami numatant kitus statinius.

Kitapus geležinkelio, nei planuojama stotelė, bei planuojamos stotelės pietinėje pusėje yra numatyta rezervuoti plotus geležinkelių sistemoms – CCS statiniams ir įrenginiams, atitinkamai planuojami automobilių privažiavimo keliai.

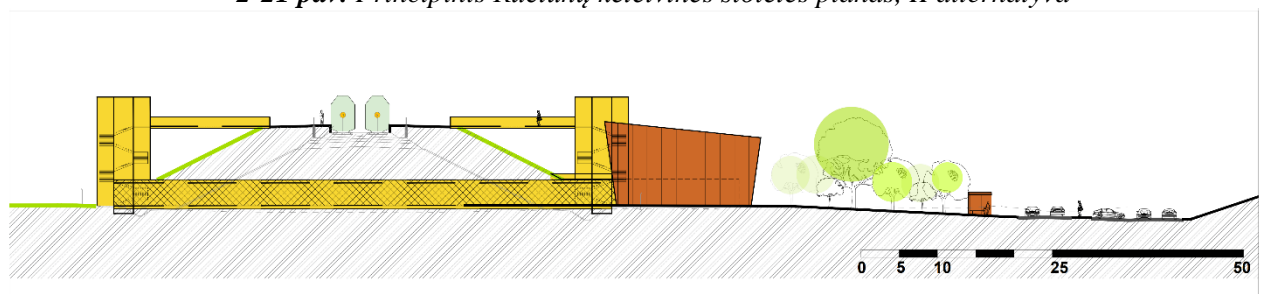
Šios alternatyvos vystymo atveju reikalinga rekonstruoti pralaidą per Pūkinės upę.

Šiuo metu planuojamą Ručiūnų keleivinės stotelės teritoriją kerta 10 kV elektros linija, kurią planuojama kabeliuoti įrengiant geležinkelio infrastruktūrą. Elektros linijos kabeliavimas yra numatytas geležinkelio linijos projektavimo techniniame projekte. Detalūs elektros linijos keitimo sprendiniai bus nagrinėjami vystymo plano konkretizuotų sprendinių stadijoje ir planuojami stotelės techninio projekto rengimo metu.

Antrosios koncepcijos alternatyvos įgyvendinimui numatomas papildomas žemės poreikis – apie 2,3 ha teritorijos, iš kurios apie 1,5 ha – miško žemė.



2-21 pav. Principinis Ručiūnų keleivinės stotelės planas, II alternatyva



2-22 pav. Principinis Ručiūnų keleivinės stotelės pjūvis, II alternatyva

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija). 2023 m.

2.3.7 Pasraučių kelevinė stotelė, I alternatyva

Vadovaujantis „Rail Baltica“ geležinkelio kelių išvystymo planu, Pasraučių regioninė geležinkelio stotelė numatyta prie suplanuotos pralankos. Šioje alternatyvoje stotelė planuojama peronus įrengiant arčiau automobilių viaduko (ne pralankos viduryje).

Pasraučių kelevinė geležinkelio stotelė planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio susikirtimu su esamu valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė, greta numatyto kelio viaduko per „Rail Baltica“ geležinkelio liniją. Planuojama stotelė nuo Pasraučių kaimo nutolusi apie 1 km, nuo Šėtos miestelio – apie 6 km.



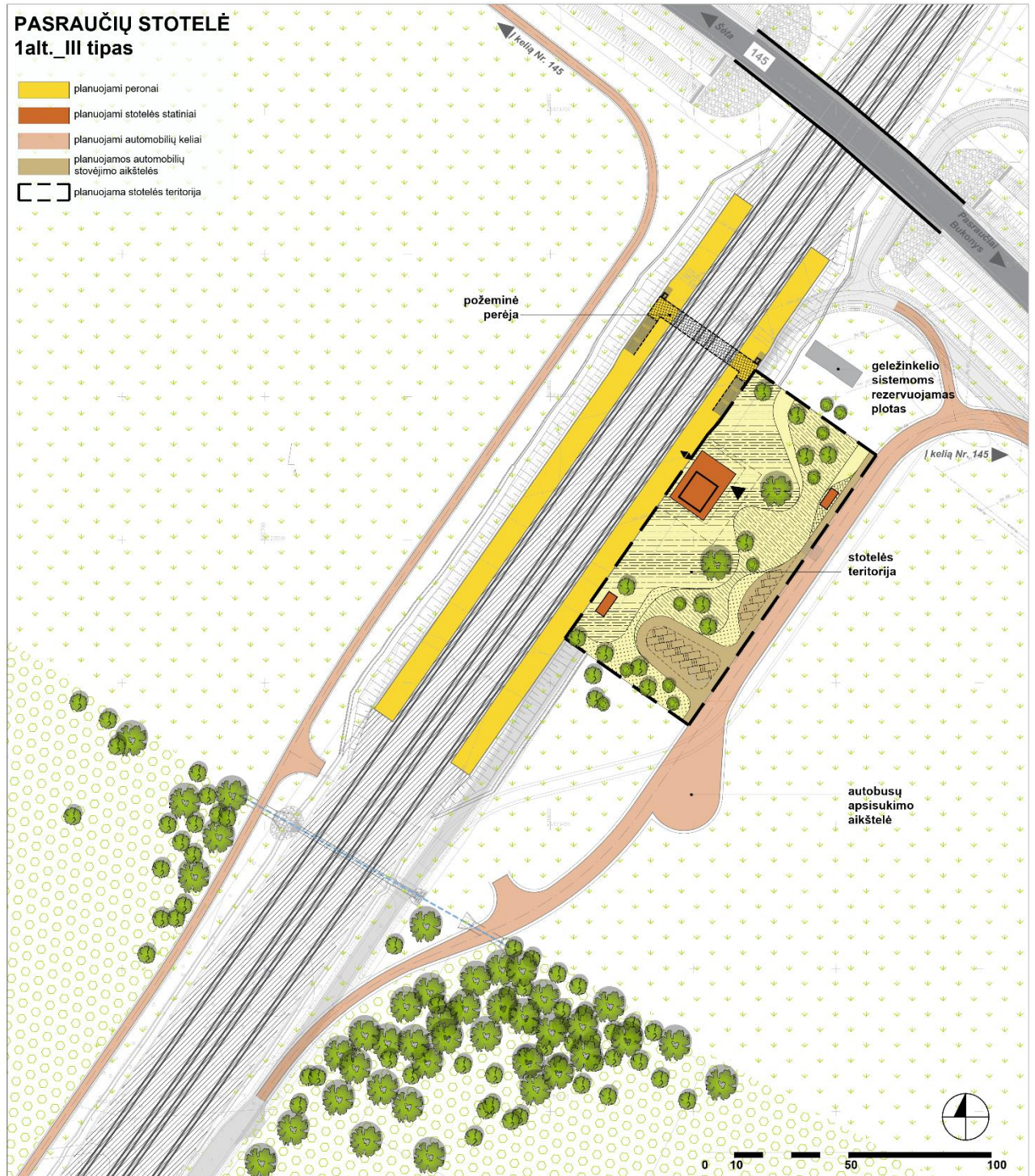
2-23 pav. Pasraučių kelevinė stotelė urbanistiniame kontekste, I alternatyva

I alternatyvos atveju Pasraučių kelevinė geležinkelio stotelė ir jai įrengti bei aptarnauti reikalinga infrastruktūra planuojama rytinėje „Rail Baltica“ pusėje, įrengiant III tipo stotelę pagal „Rail Baltica“ projektavimo gaires, kurią sudaro peronai ir bazinės stoties pastatas. Stotelės teritorijoje taip pat numatomos automobilių stovėjimo aikštelės, autobusų stotelė ir apsisukimo aikštelė, kitos funkcinės zonos. Planuojami nauji / perplanuojami automobilių privažiavimo keliai iš krašto kelio Nr.145 Kėdainiai—Šėta—Ukmergė.

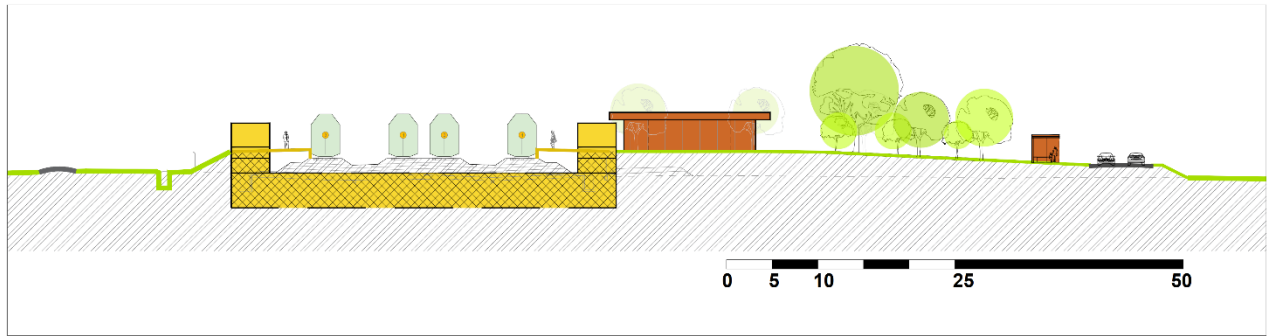
Esamas ir suplanuotas reljefas aktualioje teritorijoje nėra raiškus ar sudėtingas, susisiekimą tarp peronų planuojama organizuoti įrengiant požeminę perėją, laiptus, liftus. Prioritetas, siekiant kelevių judėjimo saugumo, teikiamas požeminės perėjos įrengimui, tačiau esant poreikiui rengiant techninį projektą gali būti svarstoma ir pėsčiųjų viaduko įrengimo galimybė.

Ties planuojamos stotelės teritorija, vakarinėje „Rail Baltica“ geležinkelio pusėje planuojamas automobilių privažiavimo kelias geležinkelių infrastruktūros aptarnavimui.

Į šiaurę nuo planuojamos stotelės teritorijos yra numatyta rezervuoti plotą geležinkelių sistemoms – CCS statiniams ir įrenginiams.



2-24 pav. Principinis Pasraučių keleivinės stotelės planas, I alternatyva



2-25 pav. Principinis Pasraučių kelevinės stotelės pjūvis, I alternatyva

Šiuo metu ties planuojama Pasraučių stotelė praeina 35 kV įtampos elektros oro linija, kuri kertasi su planuojamais automobilių privažiavimo keliais iki stotelės. Liniją numatoma sukabliuoti. Detalūs techniniai elektros linijos kabliavimo sprendiniai bus nagrinėjami vystymo plano konkretizuotų sprendinių stadijoje ir sprendžiami geležinkelio linijos ir stotelės projektavimo techniniuose projektuose.

Susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtra ties Pasraučiais numatoma esamuose inžinerinės infrastruktūros žemės sklypuose, papildomai prijungiant greta esančius žemės sklypus ar jų dalis. Stotelės įrengimui papildomai reikalinga apie 0,5 ha privačios nuosavybės žemės ūkio žemės, privažiavimo automobilių keliams įrengti papildomai reikalinga apie 2 ha privačios nuosavybės žemės ūkio žemės, apie 1 ha privačių miškų ūkio žemės sklypų ir apie 0,5 ha laisvos valstybinės žemės. Iš viso suplanuotos infrastruktūros plėtrai reikalingas apie 4 ha papildomas žemės plotas.

2.3.8 Pasraučių kelevinė stotelė, II alternatyva

Antrosios koncepcijos alternatyvos atveju Pasraučių geležinkelio stotelė planuojama šiek tiek toliau nuo „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ir valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė sankirtos – ties suprojektuotos geležinkelio pralankos viduriu. Planuojama stotelė nuo Pasraučių kaimo nutolusi apie 1 km, nuo Šėtos miestelio – apie 6 km.

Pasraučių stotelė ir jai įrengti bei aptarnauti reikalinga infrastruktūra planuojama rytinėje „Rail Baltica“ pusėje, nutolusi toliau nuo automobilių kelio, nei pirmosios koncepcijos alternatyvos atveju. Planuojama įrengti IV tipo stotelę pagal „Rail Baltica“ projektavimo gairių dokumentą, kur neplanuojama pastovių darbo vietų, o stotelės teritorijoje planuojamos stoginės, automobilių stovėjimo aikštelė, viešojo transporto stotelė, autobusų apsisukimo aikštelė.

Privažiavimas automobiliu (ir viešuoju transportu) organizuojamas iš krašto kelio Nr. 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė apie 850 m planuojamu automobilių privažiavimo keliu.



2-26 pav. Pasraučių geleivinė stotelė urbanistiniame kontekste, II alternatyva

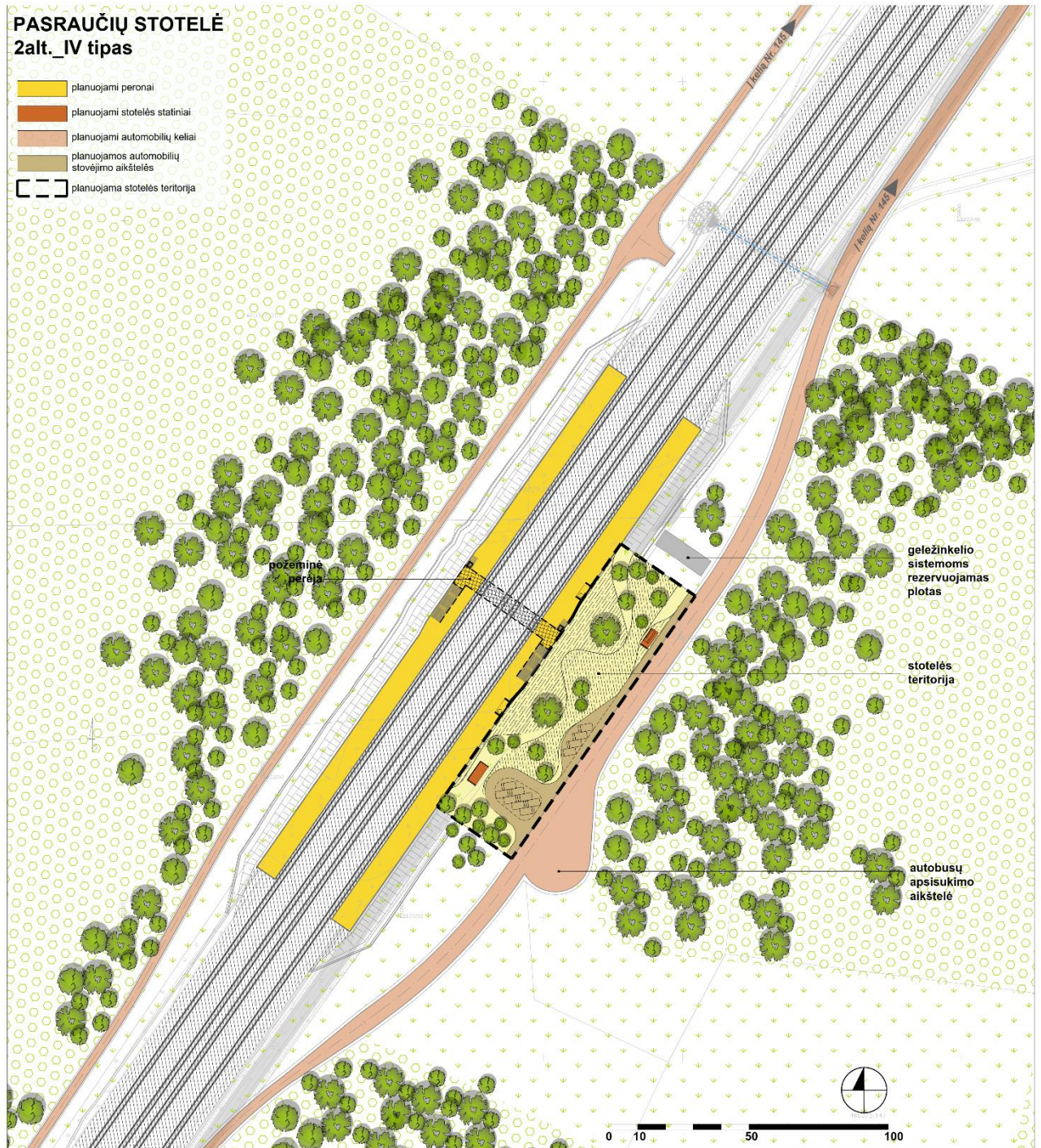
Planuojama įrengti du peronus, o keleivių susisiekimui tarp jų – požeminę perėją, laiptus ir lifthus. Prioritetas teikiama požeminės perėjos įrengimui, tačiau esant lygiam reljefui, rengiant techninį projektą gali būti svarstomi ir kiti keleivių judėjimo tarp peronų galimybes užtikrinantys statiniai.

Ties planuojamos stotelės teritorija, vakarinėje „Rail Baltica“ geležinkelio pusėje planuojamas automobilių privažiavimo kelias geležinkelių infrastruktūros aptarnavimui.

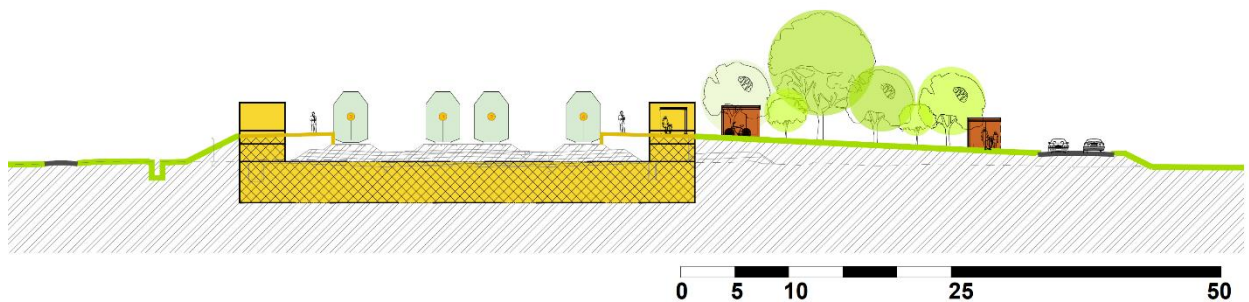
Į šiaurę nuo planuojamos stotelės teritorijos yra numatyta rezervuoti plotą geležinkelių sistemoms – CCS statiniams ir įrenginiams.

Šiuo metu ties planuojama Pasraučių stotelė praeina 35 kV įtampos elektros oro linija, kuri kertasi su planuojamais privažiavimo keliais iki stotelės. Liniją numatoma sukabeliuoti. Detalūs techniniai elektros linijos kabeliavimo sprendiniai bus nagrinėjami vystymo plano konkretizuotų sprendinių stadijoje ir sprendžiami geležinkelio linijos ir stotelės projektavimo techniniuose projektuose.

Antrosios koncepcijos alternatyvos Pasraučių stotelės sprendiniams įgyvendinti papildomai reikalinga apie 4,3 ha žemės plotas, iš kurių apie 2,8 ha – miško žemės.



2-27 pav. Principinis Pasraučių keleivinės stotelės planas, II alternatyva



2-28 pav. Principinis Pasraučių keleivinės stotelės pjūvis, II alternatyva

2.3.9 Ramygalos keleivinė stotelė, I alternatyva

Ramygalos regioninė geležinkelio stotelė planuojama vietoje, numatytoje „Rail Baltica“ geležinkelio kelių išvystymo plane. Stotelė planuojama ties „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sankirta su valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 1204 Kavarskas–Taujėnai–Vadokliai–Ramygala. Planuojama keleivinė geležinkelio stotelė nuo Ramygalos miesto centro nutolusi apie 4 km, nuo Vadoklių – apie 6 km. Iš šių didesnių gyvenamųjų vietovių stotelė pasiekama valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 1204.

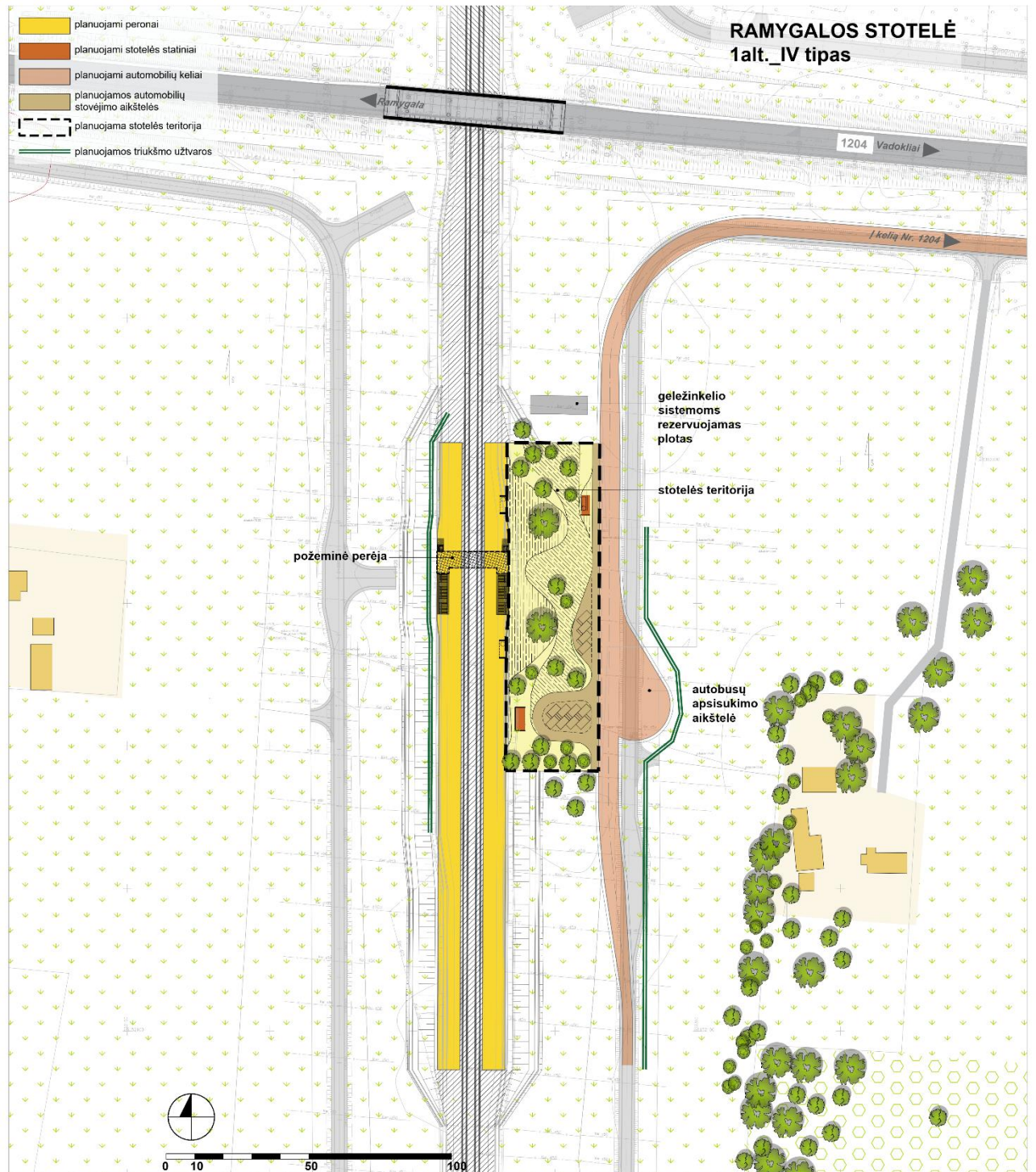
I koncepcijos alternatyvos atveju „Rail Baltica“ regioninę geležinkelio stotelę planuojama įrengti rytinėje geležinkelio pusėje. Iki planuojamos geležinkelio stotelės vietos keleivių privažiavimas planuojamas iš rajoninio kelio Nr. 1204 planuojamu privažiavimo keliu (kelio ilgis prie 400 m).



2-29 pav. Ramygalos keleivinė stotelė urbanistiniame kontekste, I alternatyva

Planuojama IV tipo stotelė, kurią sudaro stoginė, peronai, pastatų darbo vietoms įrengti nenumatoma. Perplanuojami automobilių keliai privažiavimui prie stotelės, numatomos automobilių stovėjimo aikštelės, autobusų (viešojo transporto) apsisukimo aikštelė. Keleivių susisiekimui abipus peronų planuojama požeminė perėja su liftais ir laiptais. Rengiant techninį projektą gali būti svarstomi ir kiti susisiekimo tarp peronų organizavimo būdai. Vystymo plano apimtyje prioritetas teikiamas keleivių saugumui ir komfortui.

Siekiant užtikrinti triukšmo ribojimą netoliese esančių sodybų gyventojams, ties planuojama Ramygalos stotele numatoma įrengti triukšmą mažinančias užtvaras abipus stotelės teritorijos ir geležinkelio.

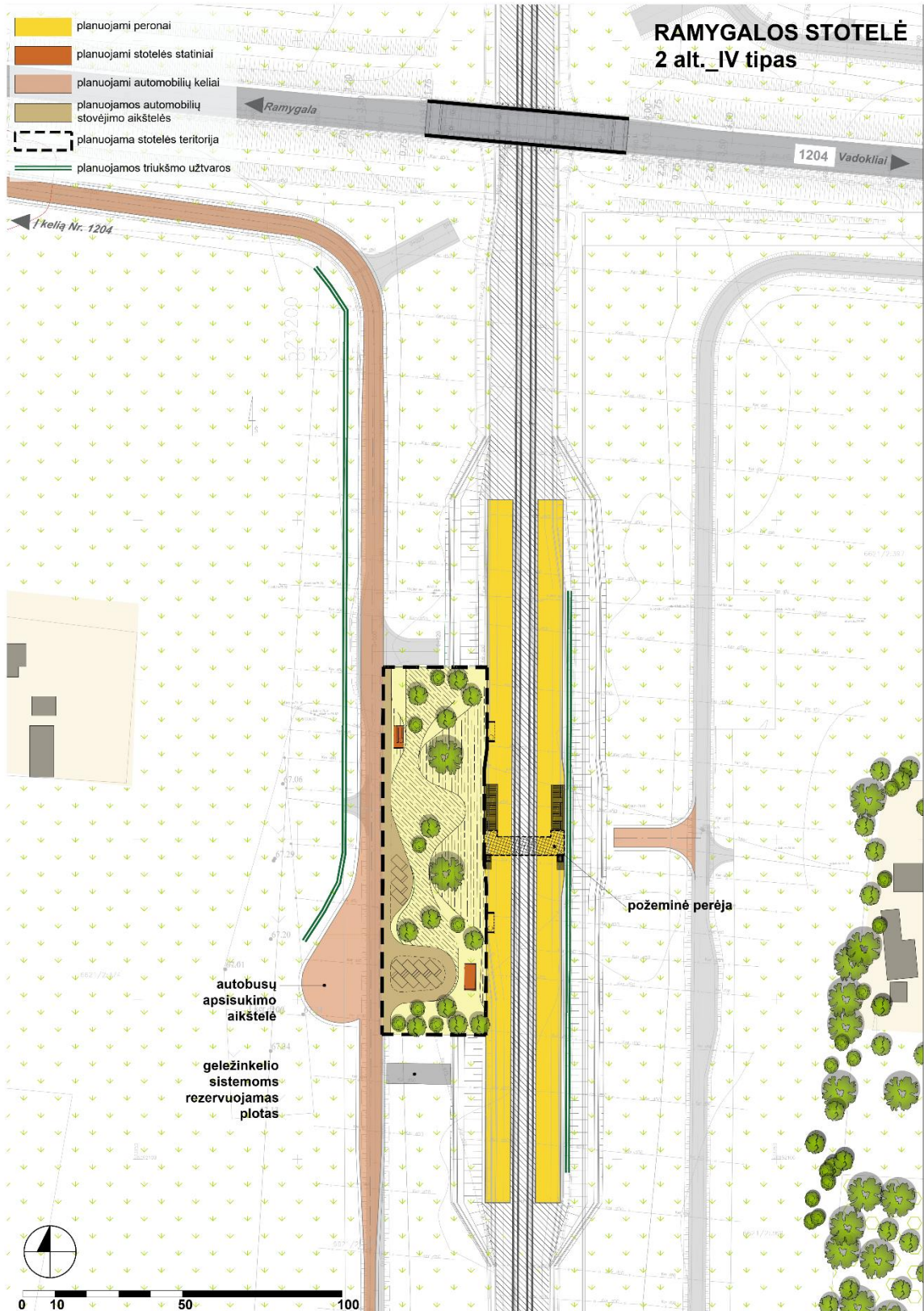


2-30 pav. Principinis Ramygalos keleivinės stotelės planas, I alternatyva

Į šiaurę nuo planuojamos stotelės teritorijos yra numatyta rezervuoti plotą geležkelių sistemoms – CCS statiniams ir įrenginiams.

Šiuo metu planuojamą Ramygalos keleivinės stotelės teritoriją kerta 10 kV ir 0,4 kV elektros oro linijos, kurių kabeliavimas yra suprojektuotas geležinkelio linijos techniniame projekte. Detalūs elektros linijos keitimo sprendiniai ties planuojama stotele bus nagrinėjami vystymo plano konkretizuotų sprendinių stadijoje ir planuojami stotelės techninio projekto rengimo metu.

automobilių keliai privažiavimui prie stotelės, numatomos automobilių stovėjimo aikštelės, autobusų apsisukimo aikštelė. Keleivių susisiekimui abipus peronų planuojama požeminė perėja su liftais ir laiptais, rengiant techninį projektą gali būti parenkami ir projektuojami kiti statiniai susisiekimui tarp peronų.



2-33 pav. Principinis Ramygalos keleivinės stotelės planas, II alternatyva

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas.
Bendrieji sprendiniai (konceptcija). 2023 m.

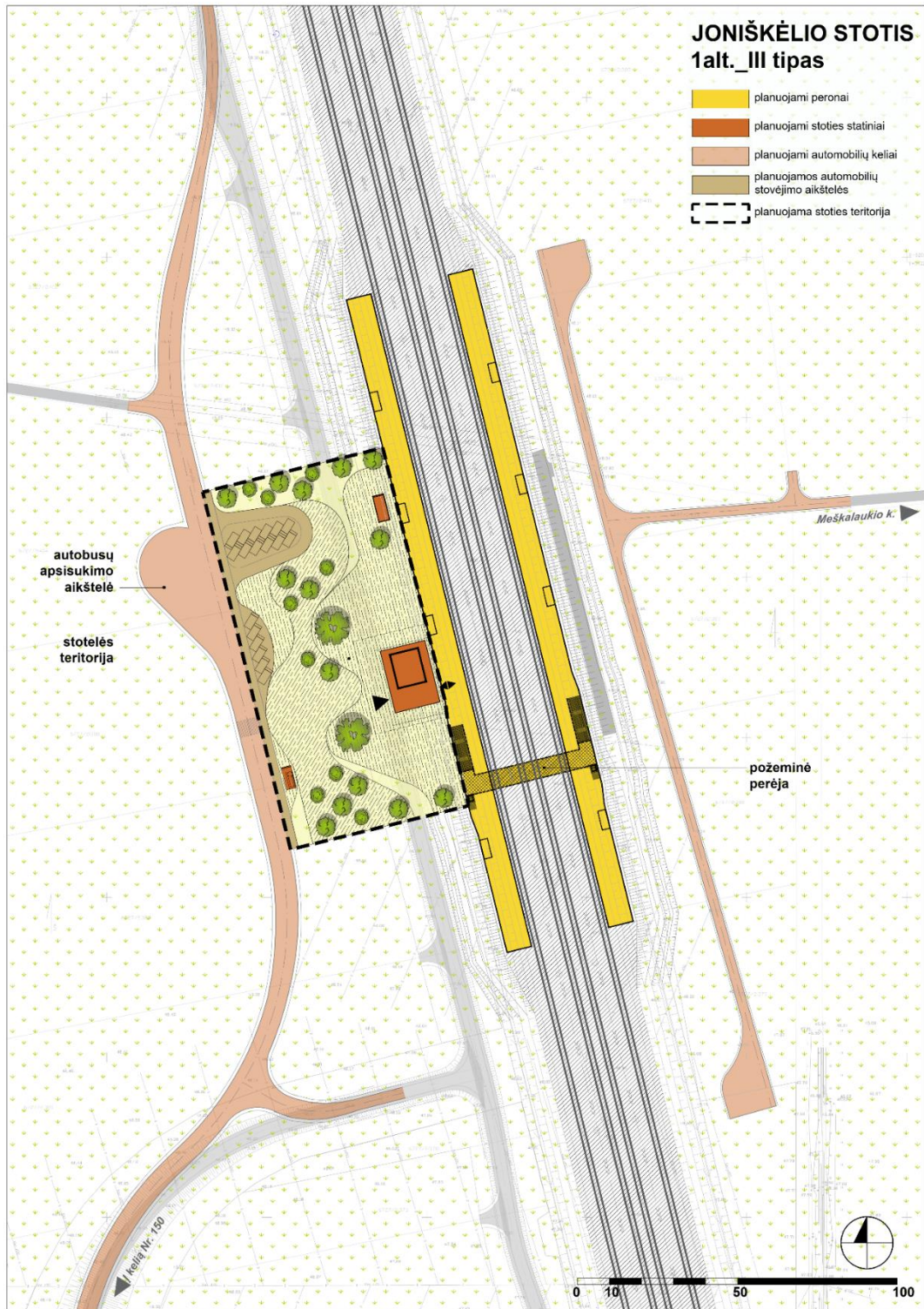


2-35 pav. Joniškėlio stotis urbanistiniame kontekste, I alternatyva

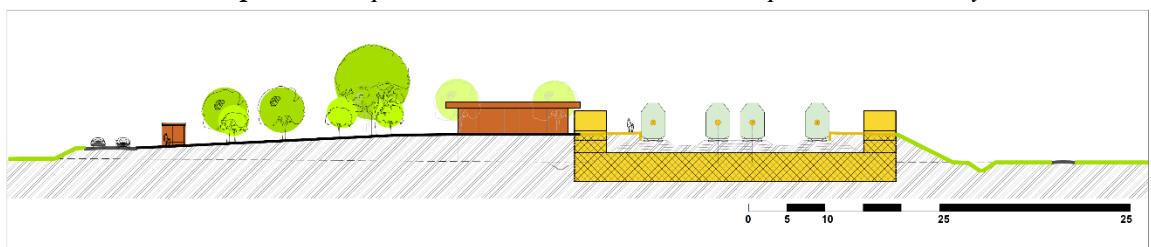
I koncepcijos alternatyvos atveju keleivinė stotis planuojama vakarinėje „Rail Baltica“ pusėje, planuojama III tipo keleivinė stotis, kurią sudaro stoties pastatas ir peronai. Pastate numatoma laukimo erdvė, ir kitos būtinos patalpos personalui ir paslaugų teikimui. Keleivių judėjimui tarp peronų planuojama požeminė pėsčiųjų perėja. Rengiant stoties techninį projektą susisiekimo tarp peronų statinys gali būti tikslinamas. Privažiavimui prie stoties teritorijos pertvarkomi suplanuoti privažiuojamieji automobilių keliai, stoties teritorijoje numatomos automobilių stovėjimo aikštelės ir autobusų apsisukimo aikštelė.

Šioje alternatyvoje papildomų kelių prekiniams traukiniams neplanuojama, tačiau planuojamos krovimo rampos prekiniams traukiniams (detalūs techniniai sprendiniai pateikiami 1 priede). Krovos rampos planuojamos į šiaurę ir į pietus nutolusios po apie 800 m nuo planuojamos keleivinės stoties.

Sprendiniams įgyvendinti preliminarus reikalingas papildomas žemės plotas – apie 2,2 ha žemės ūkio žemės sklypų ar jų dalių, kurių didžioji dalis – privačios nuosavybės.



2-36 pav. Principinis Joniškėlio keleivinės stoties planas, I alternatyva



2-37 pav. Principinis Joniškėlio stoties pjūvis, I alternatyva

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija). 2023 m.

2.3.12 Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis, II alternatyva

Antrosios koncepcijos alternatyvos atveju planuojama keleivinė stotis ir prekinė stotis ties „Rail Baltica“ geležinkelio sankirta su krašto keliu Nr. 150 Šiauliai–Pakruojis–Pasvalys.



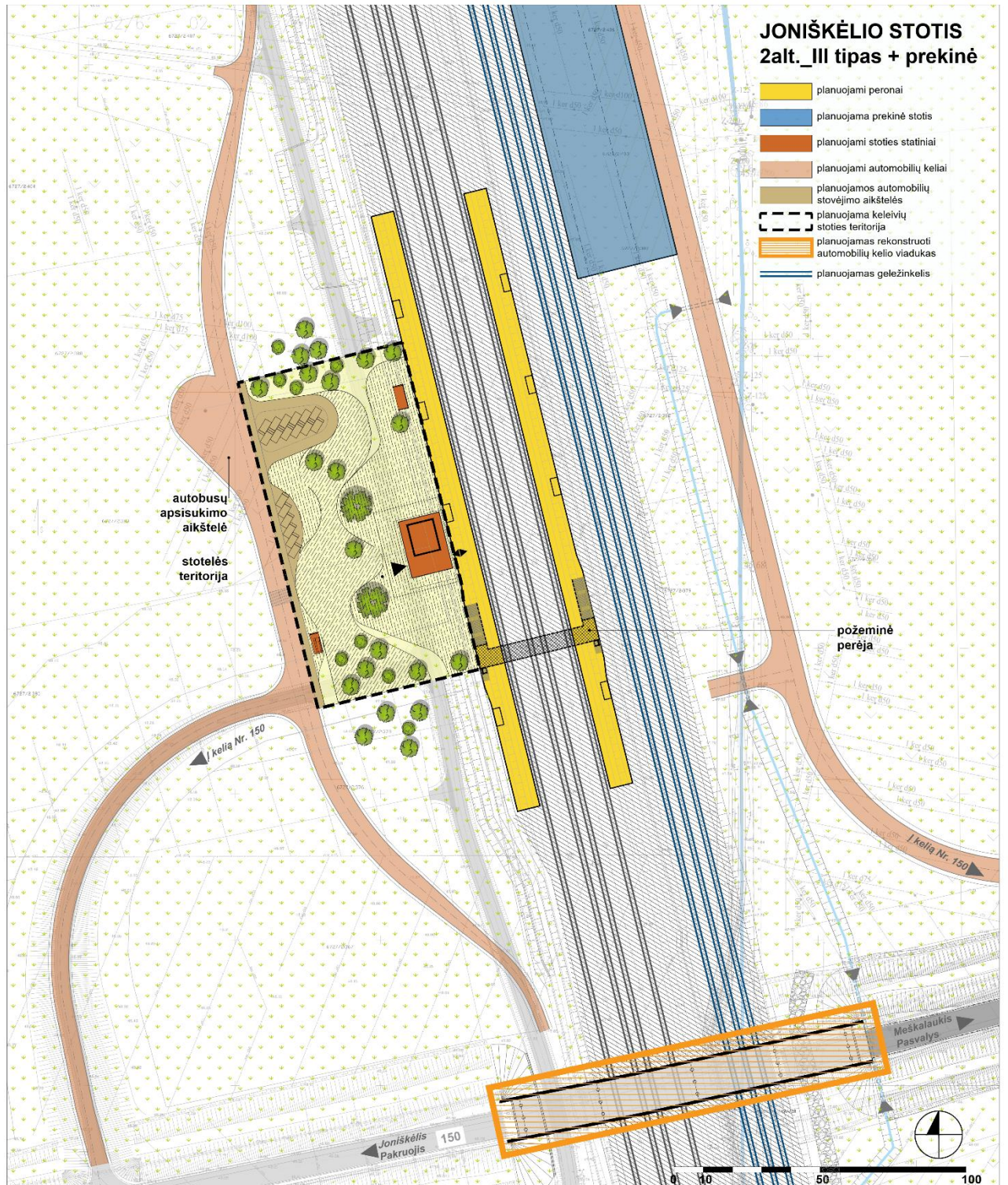
2-38 pav. Joniškėlio stotis urbanistiniame kontekste, II alternatyva

Keleivinė stotis planuojama vakarinėje geležinkelio pusėje, planuojamas III stoties tipas, kuri sudaro bazinis stoties pastatas, stoties teritorija su visomis tipinėmis funkcinėmis zonomis – automobilių stovėjimo aikštele, viešojo transporto stotele ir kt. Stoties pastate numatoma laukimo erdvė, operacinės patalpos ir patalpos personalui.

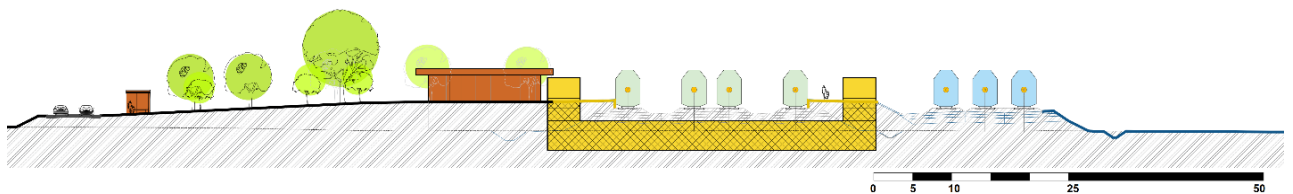
Privažiavimui automobiliu ar viešuoju transportu pertvarkomi suplanuoti privažiavimo keliai, ties privažiavimo keliu planuojama autobusų apsisukimo aikštele. Planuojami du peronai, susisiekimui tarp jų – pėsčiųjų požeminė perėja. Detalizuojant techninius sprendinius techninio projekto rengimo metu gali būti parinktas ir kitas susisiekimo tarp peronų statinys.

Antroje koncepcijos alternatyvoje kitapus planuojamos keleivių stoties, rytinėje „Rail Baltica“ pusėje, planuojama prekinė stotis ir trys papildomi privažiuojamieji geležinkelio keliai. Prekinės stoties teritorija apima kontenerių ar kitų krovinių sandėliavimo zoną, kontenerių krautuvo zoną, autotransporto krovos zoną, įrengiamas privažiavimo kelias.

Planuojami papildomi privažiuojamieji geležinkelio keliai kertasi su techniniame projekte projektuojamo kelio Nr. 150 Šiauliai–Pakruojis–Pasvalys viaduko konstrukcijomis, todėl planuojamas viaduko prailginimas.



2-39 pav. Principinis Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties planas, II alternatyva



2-40 pav. Principinis Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties pjūvis, II alternatyva

Planuojami papildomi privažiuojamieji geležinkelio keliai kertasi su upe Lieknas, kurios vaga iš dalies pertrasmuota techniniame projekte dėl sankirtos su „Rail Baltica“ geležinkelio linija. Planuojant įrengti papildomus geležinkelio kelius, numatomas upės / kanalo vagos pertrasavimas.

Šių sprendinių įgyvendinimui preliminariai reikalingas apie 6,8 ha papildomas žemės plotas, daugiausia iš privačios nuosavybės žemės ūkio žemės sklypų.

2.3.13 Vaškų keleivinė (pasienio) stotis, I alternatyva

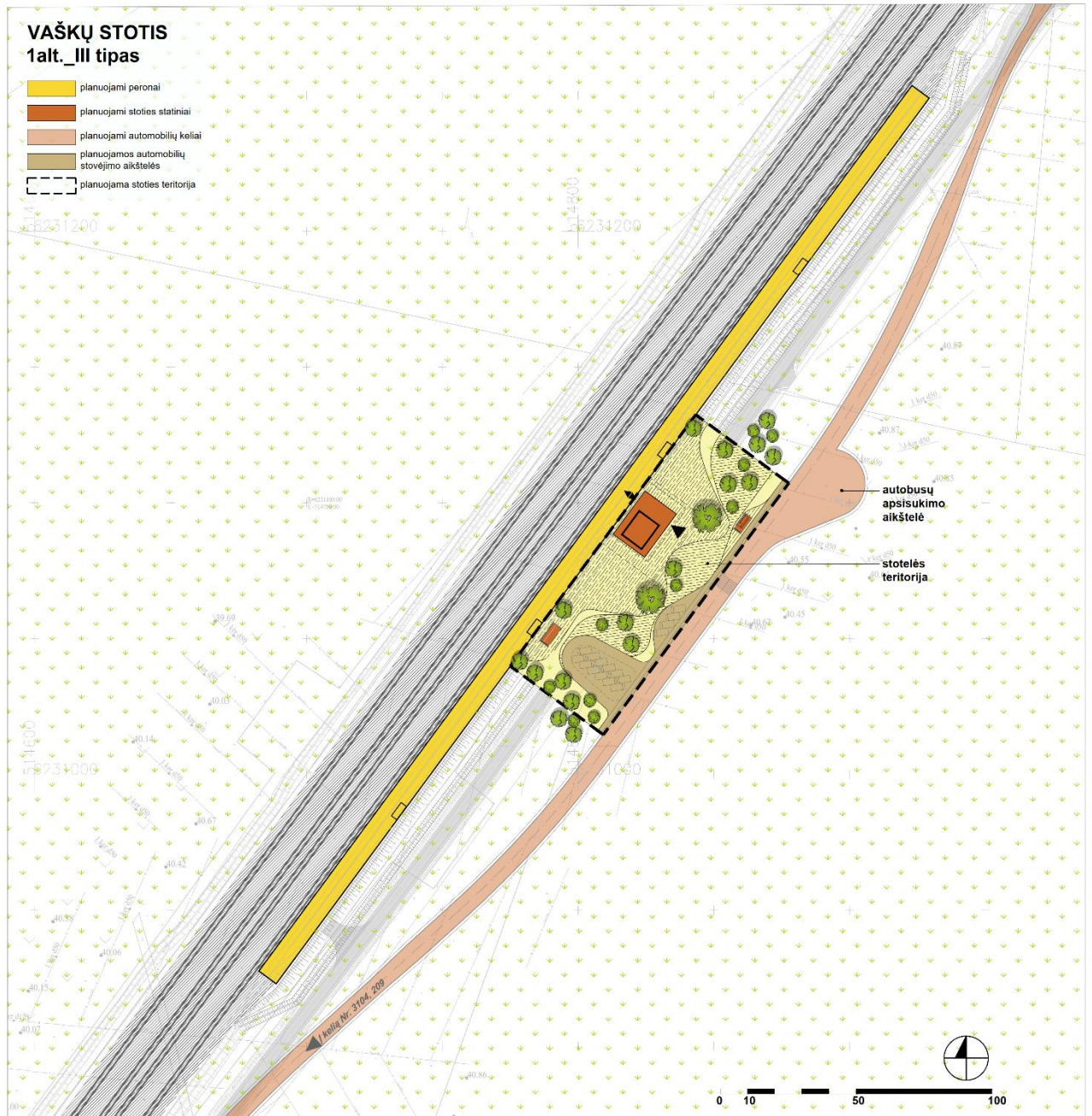
Vadovaujantis „Rail Baltica“ geležinkelio kelių išvystymo planu Vaškų keleivinė (pasienio) stotis numatyta ir planuojama 11,8 km atstumu iki Lietuvos–Latvijos valstybių sienos. Planuojama keleivinė geležinkelio stotis, kuri esant poreikiui gali būti pritaikoma pasienio stoties reikmėms ir paslaugoms.

Privažiavimas prie planuojamos stoties numatomas iš valstybinės reikšmės rajoninio kelio Nr. 3104 Vaškai—Puodžiūnai, kuris jungiasi su krašto keliu Nr. 209 Joniškis—Žeimelis—Pasvalys. Privažiavimui prie stoties teritorijos planuojama pritaikyti „Rail Baltica“ projekte projektuojamus privažiavimo kelius, perplanuojant kelių atkarpas ties stoties teritorija. Vaškų stotis nuo kelio Nr. 3104 nutolusi apie 3 km į šiaurę.

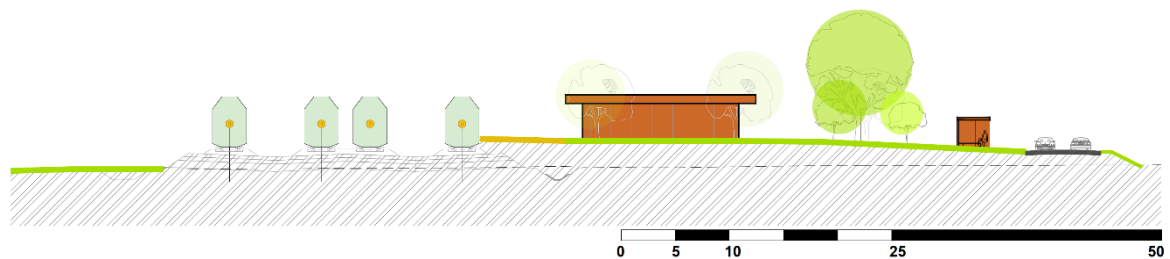


2-41 pav. Vaškų keleivinė stotis urbanistiniame kontekste, I alternatyva

Pirmosios koncepcijos alternatyvos atveju stotis planuojama rytinėje „Rail Baltica“ pusėje. Planuojama III tipo stotis, kurioje numatomas bazinis stoties pastatas, automobilių stovėjimo aikštelės, galimybės apsistoti autobusams, kitos tipinės stoties funkcinės zonos.



2-42 pav. Principinis Vaškų keleivinės stoties planas, I alternatyva



2-43 pav. Principinis Vaškų keleivinės stoties pjūvis, I alternatyva

Ties stotimi planuojamas vienas peronas. Planuojama, kad stotis bus naudojama tik išvykstančių keleivių aptarnavimui. Stoties teritorija ir statiniai planuojami esamo žemės paviršiaus lygyje.

Vaškų stoties I-osios koncepcijos alternatyvos sprendiniams įgyvendinti papildomai reikalingas apie 2 ha žemės plotas privačių žemės ūkio paskirties žemės sklypų. Iš jų apie 1,9 ha papildomai reikalinga privažiavimo keliams įrengti.

2.3.14 Vaškų keleivinė (pasienio) stotis, II alternatyva

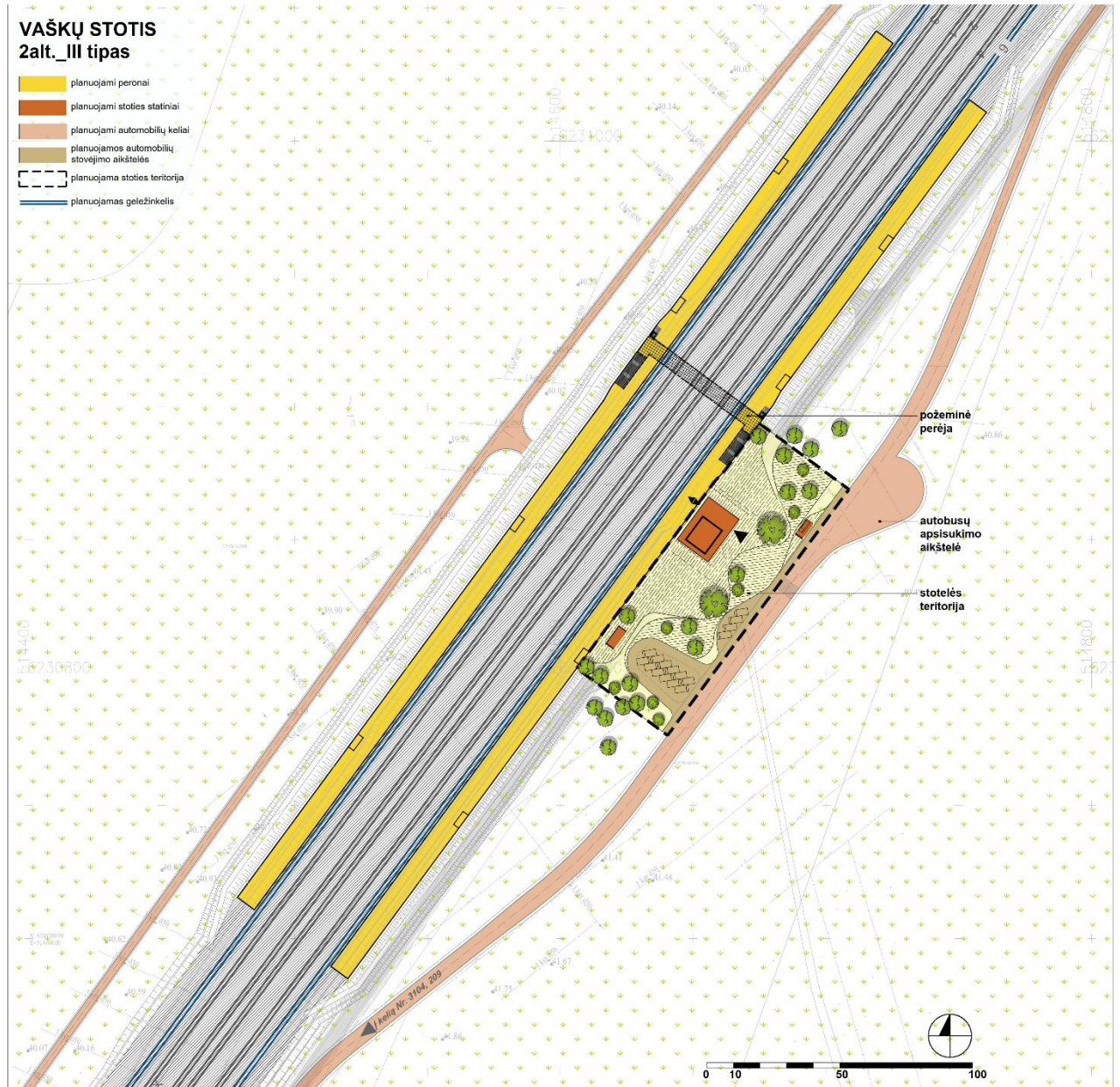
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis numatyta ir planuojama apie 12 km atstumu iki Lietuvos–Latvijos valstybių sienos. Planuojama keleivinė geležinkelio stotis esant poreikiui gali būti pritaikoma pasienio stoties reikmėms ir paslaugoms. Antrosios koncepcijos alternatyvos atveju stotis pritaikoma reguliariam keleivių aptarnavimui numatant du papildomus geležinkelio kelius su peronais.



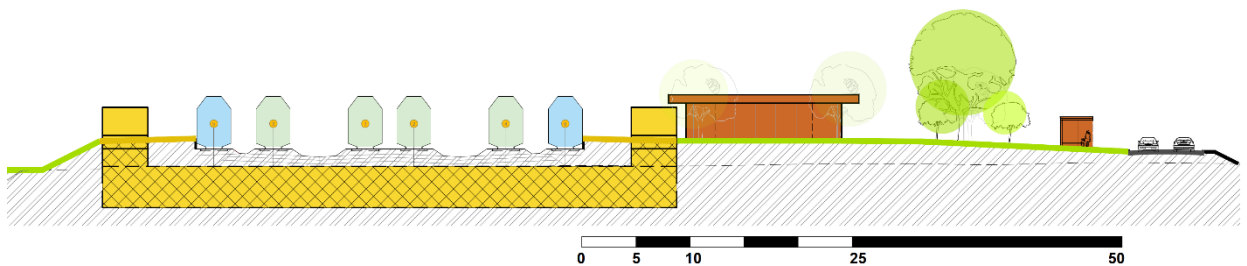
2-44 pav. Vaškų stotis urbanistiniame kontekste, II alternatyva

Privažiavimas prie planuojamos stoties numatomas iš valstybinės reikšmės rajoninio kelio Nr. 3104 Vaškai—Puodžiūnai, kuris jungiasi su krašto keliu Nr. 209 Joniškis—Žeimelis—Pasvalys. Privažiavimui prie stoties teritorijos planuojama pritaikyti „Rail Baltica“ projekte projektuojamus privažiavimo kelius, perplanuojant kelių atkarpas ties stoties teritorija. Vaškų stotis nuo kelio Nr. 3104 nutolusi apie 3 km į šiaurę.

Antrosios koncepcijos alternatyvos atveju stotis planuojama rytinėje „Rail Baltica“ pusėje. Planuojama III tipo stotis, kurioje numatomas bazinis stoties pastatas, automobilių stovėjimo aikštelės, galimybės apsisukti autobusams, kitos tipinės stoties funkcinės zonos.



2-45 pav. Principinis Vaškų geleivinės stoties planas, II alternatyva



2-46 pav. Principinis Vaškų geleivinės stoties pjūvis, II alternatyva

Geležinkelis šioje vietoje suplanuotas viename lygyje su esamu paviršiaus reljefu, todėl stoties teritorija ir statiniai taip pat planuojami geležinkelio ir peronų lygyje. Koncepciniuose vystymo plano sprendiniuose keleivių judėjimui tarp peronų planuojama įrengti požeminę perėją su laiptais ir liftais,

detalizuojant sprendinius ir rengiant techninius projektus keleivių judėjimui tarp peronų gali būti numatomas ir kitas statinys.

Antrosios koncepcijos alternatyvos Vaškų stoties sprendinių įgyvendinimui preliminariai reikalinga perimti apie 6,5 ha žemė ūkio sklypų ar jų dalių iš privačios nuosavybės.

3. BENDRŲJŲ SPRENDINIŲ PASEKMĖS APLINKAI

Planuojamų regioninių stočių ir stotelių, kitų geležinkelio sistemų įrengimas turės pasekmių ne tik gamtinei, bet ir socialinei, ekonominei aplinkai. Detalus galimų pasekmių aplinkai vertinimas kiekvienos koncepcijos alternatyvos atveju išnagrinėtas SPAV dokumente.

3-1 lentelė. Galimos koncepcijos alternatyvių sprendinių pasekmės aplinkai

Paviršinis vanduo	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių paviršiniam vandeniui nenumatoma. Vystymo plano sprendiniai nepažeis vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrantės apsaugos juostų apsaugos režimo reikalavimų.
Požeminis vanduo	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių požeminiam vandeniui nenumatoma.
Aplinkos oras	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais numatomos labai reikšmingos ilgalaikės teigiamos pasekmės aplinkos orui. Padidėjus perkeliamų krovinių ir keleivių apimtims nuo automobilių transporto į elektrifikuotą geležinkelį, prognozuojamas ženklus oro taršos sumažėjimas
Klimato veiksniai	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais numatomos labai reikšmingos ilgalaikės teigiamos pasekmės klimato veiksniams. Padidėjus perkeliamų krovinių ir keleivių apimtims nuo automobilių transporto į elektrifikuotą geležinkelį, prognozuojamas ženklus šiltnamio efektą sukeliančių dujų sumažėjimas
Dirvožemis	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių dirvožemiui nenumatoma. Dirvožemio apsaugai nuo taršos ir pažeidimų bus taikomos aplinkosauginės priemonės statybų metu.
Natūralios buveinės ir biologinė įvairovė (įskaitant pasekmes gyvūnijai ir augalijai)	<p>Formuojamų alternatyvų aplinkoje nėra „Natura 2000“ teritorijų, gamtos paveldo objektų, kertinių miško buveinių, saugomų rūšių augaviečių. Į Vystymo plano teritoriją patenka viena radavietė – praskrendantis, Lietuvoje neperintis paukštis. Saugomoms rūšims poveikis nenumatomas. Numatomi paimti visuomenės poreikiams miškų ūkio žemės plotai nėra dideli.</p> <p>Regioninių stočių ir stotelių teritorijos abiem koncepcijos alternatyvų atvejais nepatenka į tyrimais nustatytas varliagyvių buveines. Jonavos prekinės stoties I alternatyvos atveju reikėtų panaikinti vieną požeminį praėjimą gyvūnams, o Pasraučių II alternatyvos atveju – iškirsti dalį miško, kas reiškia, kad būtų patirtos reikšmingos ilgalaikės neigiamos pasekmės.</p> <p>Siūloma stočių teritorijose numatyti želdinius, tai turėtų ir teigiamą vizualinį poveikį</p>
Kraštovaizdis	Esamas kraštovaizdis nėra reikšmingai vertingas nagrinėjamų koncepcijos alternatyvų atvejais. Nedideli, estetiški stočių pastatai su priklausiniais pajvairins kraštovaizdį, numatomos ilgalaikės teigiamos pasekmės .
Kultūros paveldas	Nagrinėjamų koncepcijos alternatyvų atvejais reikšmingo teigiamo ar neigiamo poveikio kultūros paveldui nenumatoma.
Materialiniai antropogeniniai ištekliai	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais numatomi reikšmingi ilgalaikiai teigiami pokyčiai . Įgyvendinus sprendinius, būtų sukurta nauja visuomeninės paskirties materialinė vertybė (statiniai su priklausančiais inžineriniais objektais) todėl išaugtų infrastruktūros sistemos vertė. Būtų sukurtos naujos darbo vietos keleivių ir krovinių aptarnavimui, pagerėtų susisiekimo sąlygos.

Neatsinaujinantys ir atsinaujinantys gamtos ištekliai	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais vystymo plano teritorijose nėra naudingųjų išteklių. Vystymo plano įgyvendinimas sąlygoja neženklų dirbamos žemės praradimą
Žmonių sveikata	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais numatomos reikšmingos ilgalaikės teigiamos pasekmės žmonių sveikatai.
Fizinė sveikata	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais stotyse ir stotelėse numatomos dviračių saugyklos, kas sudarys galimybę arti stočių gyvenantiems žmonėms atvykti dviračiais ir gerinti savo fizinę sveikatą.
Oro tarša	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais perkėlus krovinius ir keleivius nuo automobilių transporto į elektrifikuotą geležinkelį sumažės oro tarša.
Triukšmas	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais transporto sukeliamas triukšmas neviršys higienos normoje HN 33:2011 nustatytų ribinių verčių.
Žmonių gerovė	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais tikėtinos bendros reikšmingos ilgalaikės teigiamos pasekmės žmonių gerovei. Įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą aplinkinių teritorijų gyventojams bus sudaryta galimybė naudotis greitaeigio geležinkelio teikiamais privalumais, padidės mobilumo sąlygos. Padidėtų galimybės pritraukti darbuotojus iš geografiškai nutolusių rajonų.
Žmonių saugumas	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais perkėlus keleivius ir krovinius nuo automobilių kelių į geležinkelį, sumažės bendra eismo įvykių tikimybė, numatomos reikšmingos ilgalaikės teigiamos pasekmės . Įrengus Jonavos prekinėje stotyje kariniam mobilumui reikalingą infrastruktūrą, padidės Lietuvos valstybės saugumas.
Aplinkos komponentų ir pasekmių jiems tarpusavio sąveika	Nagrinėjamų koncepcijų alternatyvų atvejais reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių aplinkos komponentams ir pasekmių jų tarpusavio sąveikai nenumatoma

Vystymo plano sprendiniai nedarys neigiamo poveikio paviršiniam vandeniui, požeminiam vandeniui, dirvožemiui, kultūros paveldui, neatsinaujinantiems ir atsinaujinantiems gamtos ištekliams. Reikšmingas teigiamas poveikis prognozuojamas klimato veiksniams, žmonių sveikatai, materialiniams antropogeniniams ištekliams žmonių saugumui, žmonių gerovei.

Alternatyvų palyginimo rezultatai stotims / stotelėms pateikti lentelėje:

3-2 lentelė. SPAV rezultatų palyginimas

Stotis/stotelė	Alternatyvų vertinimas	Palankesnė alternatyva
Jonavos keleivinė stotelė	I ir II alternatyvos turi teigiamą poveikį aplinkos orui, klimato veiksniams, kraštovaizdžiui, žmonių sveikatai, materialiniams antropogeniniams ištekliams žmonių saugumui, žmonių gerovei	Abi vienodos
Jonavos prekinė stotis	I ir III alternatyvos turi teigiamą poveikį aplinkos orui, klimato veiksniams, materialiniams antropogeniniams ištekliams, žmonių saugumui, žmonių gerovei. III alternatyva yra palankesnė biologinei įvairovei.	III
Ručiučių keleivinė stotelė	I ir II alternatyvos turi teigiamą poveikį aplinkos orui, klimato veiksniams, kraštovaizdžiui, žmonių sveikatai, materialiniams antropogeniniams ištekliams, žmonių saugumui. II alternatyva palankesnė žmonių gerovei, nes mobilumo sąlygos geresnės lyginant su I alternatyva.	II

Stotis/stotelė	Alternatyvų vertinimas	Palankesnė alternatyva
Pasraučių keleivinė stotelė	I ir II alternatyvos turi teigiamą poveikį aplinkos orui, klimato veiksniams, žmonių sveikatai, materialiniams antropogeniniams ištekliams, žmonių saugumui, žmonių gerovei. I alternatyva palankesnė kraštovaizdžiui ir biologinei įvairovei.	I
Ramygalos keleivinė stotelė	I ir II alternatyvos turi teigiamą poveikį aplinkos orui, klimato veiksniams, kraštovaizdžiui, žmonių sveikatai, materialiniams antropogeniniams ištekliams, žmonių saugumui, žmonių gerovei.	Abi vienodos
Joniškėlio mišri stotis	I ir II alternatyvos turi teigiamą poveikį aplinkos orui, klimato veiksniams, žmonių sveikatai, materialiniams antropogeniniams ištekliams žmonių saugumui, žmonių gerovei.	Abi vienodos
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis	I ir II alternatyvos turi teigiamą poveikį aplinkos orui, klimato veiksniams, kraštovaizdžiui, žmonių sveikatai, materialiniams antropogeniniams ištekliams, žmonių saugumui, žmonių gerovei.	Abi vienodos

3.1 Pasekmių aplinkai sumažinimo priemonės

Planuojamos regioninės stotys ir stotelės yra papildoma infrastruktūra prie suplanuos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos. Ryškiausias pasekmės aplinkai buvo įvertintos planuojant geležinkelio liniją, o pasekmių aplinkai mažinimo priemonės numatytos arba bus numatytos geležinkelio techniniuose projektuose.

Išsamūs aplinkosauginiai reikalavimai geležinkelio linijos projektavimui ir statybai numatyti „Rail Baltica“ projektavimo gairėse. Įgyvendinant šio Vystymo plano sprendinius, bus privaloma laikytis RB-DG-MAN rinkinio nuostatų tiek, kiek jos neprieštaruja aktualios redakcijos Lietuvos Respublikos teisės aktams.

Rekomendacijos dėl priemonių neigiamoms pasekmėms aplinkai mažinti pateikiamos lentelėje. Priemonės tikslinamos rengiant konkretizuotus sprendinius bei atrankos dėl PAV dokumentą ir / ar PAV ataskaitą.

3-3 lentelė. Rekomenduojamos priemonės neigiamoms pasekmėms aplinkai mažinti.

Aplinkos komponentas	Rekomendacijos
Biologinė įvairovė	<p><i>Augalija</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Siekiant sudaryti teigiamą poveikį siūloma stočių teritorijose ir priklausiniuose numatyti pavienius želdinius, jų kompaktiškas grupes. - Techniniame projekte turi būti detalizuojama statybų darbų riba (mažesnė, nei paimtas žemės sklypas) ir numatyta, kad želdiniai būtų kertami tik statybos darbų ribose. - Techniniame projekte nenumatytiems šalinti želdiniams statybų metu turi būti numatyta želdinių apsauga vykdant statybos darbus (vykdoma atsižvelgiant į LR aplinkos ministro 2010 m. kovo 15 d. įsakymo Nr. D1-193 „Dėl želdinių apsaugos, vykdant statybos darbus, taisyklių patvirtinimo“ reikalavimus). <p><i>Gyvūnija</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Techniniame projekte numatyti reikalavimus statybvietei tose teritorijose, kur yra įrengti gyvūnų praėjimai:

Aplinkos komponentas	Rekomendacijos
	<ul style="list-style-type: none"> ○ žinduolių migracijos metu (gegužę–birželį ir rugsėjį–lapkritį) įrengtų praėjimų vietose statybos darbus vykdyti leidžiama tik esant rizikai atsilikti nuo statybos darbų grafiko suderinus su Statytoju; ○ kiek įmanoma išsaugoti natūralią aplinką praėjimo vietoje įskaitant prieigas; ○ įrengto praėjimo teritorija gegužę–birželį ir rugsėjį–lapkritį negali būti apšviečiama nakties metu.
Kraštovaizdis	<ul style="list-style-type: none"> - Techniniame projekte parenkant stočių sprendinius atsižvelgti į vietovei būdingą kraštovaizdį ir savitumą. - Atlikus darbus būtina rekultivuoti pažeistas vietas, laikinas statybų aikšteles. - Vizualiniam poveikiui sušvelninti, siūloma stočių teritorijose ir priklausiniuose numatyti pavienius želdinius, jų kompaktiškas grupes, tai turėtų teigiamą vizualinį poveikį.
Dirvožemis	<ul style="list-style-type: none"> - Nukastą dirvožemį saugoti, rekultivuoti panaudojant šlaitų sutvirtinimui, statybos aikštelių, kitų teritorijų sutvarkymui. - Nuimti kuo mažiau esamos augalinės dangos. - Nepalikti atvirų, be žolinės dangos žemės plotų. - Kur yra įmanoma, vengti stočių šlaitų formavimo. Stačius šlaitus rekomenduojama sutvirtinti papildomai, t. y. ne tik augaline danga, bet ir pvz. panaudojant geotekstilę, priešerozinius paklotus, geotinklus, demblius ir kt. - Nuotekų sistema turi būti pritaikyta konkrečiai situacijai. - Ruošiant teritoriją statyboms, rekomenduojama žemės paviršiaus nukasimą vykdyti sluoksniais. Pirmiausiai nukasamas derlingasis dirvožemio sluoksnis. Jei dėl gruntų savybių reikalingas gilesnių sluoksnių iškasimas, jį reikia atlikti atskirai ir tokį gruntą saugoti atskirai, nemišant su paviršiniu derlinguoju sluoksniu. - Nenaudoti sunkiosios technikos esant šlapiai dirvai tose vietose, kuriose dar nenuimtas derlingasis dirvožemio sluoksnis. Dėl to gali suprastėti dirvos imlumas absorbuoti nuotekas. - Rekomenduojama iš anksto parinkti vietą derlingojo dirvožemio sluoksnio saugojimui, paruošti naudojamų statybinių medžiagų ir atliekų saugojimo vietas. - Saugiai surinkti panaudotas alyvas (tepalus) iš mechanizmų, kad nebūtų užterštas paviršinis vanduo ir dirvožemis. Numatyti priemones alyvų (iš mechanizmų) ir kuro avarinių išsiliejimų atveju. Statybos metu turi būti laikomos naftos produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis), specialūs konteineriai alyvų surinkimui.
Vanduo	<ul style="list-style-type: none"> - Statybos darbai turi būti vykdomi nepažeidžiant vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrantės apsaugos juostų reikalavimų, nurodytų <i>Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatymo</i> 20¹ straipsnyje bei <i>Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo</i> VI skyriaus 6,7,8 skirsniuose nurodytų reikalavimų. - Buitines nuotekas kaupti rezervuaruose ir reguliariai juos išvežti į nuotekų valymo punktus. - Statybų metu imtis apsaugos priemonių, kad nebūtų tiesioginio nutekėjimo į paviršinius vandenį ir jie nebūtų teršiami. Turi būti įgyvendintos prevencinės priemonės, kad gruntas, dirvožemis ar statybinės medžiagos nepatektų į vandens telkinius. - Statybinių medžiagų, nukasto dirvožemio sandėliavimo, statybinės technikos, automobilių stovėjimo aikštelės (įskaitant vagonėlius, biotualetus ir pan.) negali būti įrengiamos, o statyboms naudojami mechanizmai (įskaitant vandenvėžes) ar kitas autotransportas statomi pakrančių apsaugos juostose ir arčiau kaip 25 m nuo vandens telkinių krantų.

Aplinkos komponentas	Rekomendacijos
	<ul style="list-style-type: none"> - Joniškėlio mišrioje kelevinėje ir prekinėje stotyje rekomenduojama numatyti nuotekų valymo įrenginius ties upe Lieknas ir užtikrinti, kad teršalai nepatektų į upes. Valymo įrenginiai tarnaus ir avarinių išsiliejimų atveju teršalų sulaikymui. Valymo įrenginių tipas ir tiksli jų vieta turi būti numatyta techninio projekto rengimo metu.
Triukšmas	<ul style="list-style-type: none"> - Ramygalos kelevinėje stotelėje įrengti triukšmą slopinančias sienutes užtikrinant higienos normos HN 33:2011 reikalavimus. - Rinktis tylesnę statybos darbams naudojamą įrangą, suderinti kelias triukšmingas operacijas. - Statybos metu kai kuriuos su sunkiaisiais mechanizmais dirbančius darbuotojus laikinai gali veikti padidėjusi vibracija, šviesa, šiluma arba nejonizuojančioji spinduliuotė. Šiems veiksniams minimizuoti privalo būti laikomasi darbų saugos, darbo ir poilsio režimo normų.
Aplinkos oras	<ul style="list-style-type: none"> - Statybos darbų metu turi būti pagal poreikį numatytas laistymas dulkių mažinti.

3.2 Bendrųjų sprendinių pasekmių aplinkai apibendrinimas

Suformuotų konceptualiųjų sprendinių įgyvendinimas turės pasekmių gamtinei aplinkai, o taip pat ir socialinei, ekonominei, žmonių gerovei ir pan. Atlikus strateginį pasekmių aplinkai vertinimą, kuriame analizuotos alternatyviųjų sprendinių įgyvendinimo pasekmės nustatyta, kad regioninių stočių įgyvendinimas bendrai, nepriklausomai nuo pasirinktos alternatyvos, turės teigiamas ilgalaikes pasekmes žmonių gerovei ir saugumui – multimodalulumo, keliavimo saugumo ir patogumo aspektais.

Ručiuų kelevinės stotelės antrosios alternatyvos įgyvendinimas turėtų neigiamas pasekmes kraštovaizdžiui, kadangi stotelė planuojama miškingame kraštovaizdyje.

Jonavos prekinės stoties pirmos ir antros alternatyvos sprendinių pasekmės gyvūnijai vertinamos neigiamai dėl planuojamo naikinti gyvūnų praėjimo.

Statybų metu patiriamų pasekmių aplinkai mažinimo priemonės numatytos „Rail Baltica“ projektavimo gairėse ir privalomos atliekant statybos darbus.

Triukšmo mažinimui aplinkinėse teritorijose ties Ramygalos stotele numatoma taikyti triukšmo mažinimo priemonės – įrengti triukšmo atitvaras, kadangi artimoje aplinkoje yra gyvenamų pastatų. Techninio projekto rengimo metu atlikus triukšmo lygio modeliavimą triukšmo mažinimo priemonės gali būti tikslinamos.

4. BENDRŪJŲ SPRENDINIŲ (KONCEPCIJOS) IŠVADOS

Rengiamo vystymo plano bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje parengtos regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo koncepcijos alternatyvos, parengti optimalūs stočių ir stotelių vietos parinkimo, įrengimo, pasiekiamumo bei aptarnavimo sprendiniai, nustatyti optimalūs stočių ir stotelių dydžiai.

Plėtos koncepcijos alternatyvos suformuotos atsižvelgiant į projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos techninių ir koncepcinių projektų sprendinius, taip pat elektrifikacijos bei geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių plėtos duomenis.

Siekiant parinkti optimalią projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių plėtos sprendinių alternatyvą, atliktas plėtos koncepcijos alternatyvų strateginį pasekmių aplinkai vertinimas bei palyginimas naudojant daugiakriterės analizės bei kaštų ir naudos analizės metodus.

Daugiakriterės analizės išvados. Daugiakriterė analizė atlikta pagal penkias kriterijų grupes: kliento perspektyva, vežėjo perspektyva, infrastruktūros valdytojo perspektyva, projekto įgyvendinimo perspektyva bei poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyva. Skirtingoms kriterijų grupėms ekspertiniu vertinimu nustatyti skirtingi svoriai, didžiausias svoris suteiktas kliento perspektyvos ir projekto įgyvendinimo perspektyvos grupėms (atitinkamai 30 proc. ir 25 proc.).

Jonavos keleivinės stotelės alternatyvos kliento ir vežėjo perspektyvos kriterijų grupėje surinko vienodą balų skaičių, tačiau infrastruktūros valdytojo perspektyvos, projekto įgyvendinimo perspektyvos bei poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėse I alternatyva surinko daugiau balų, todėl apibendrintas daugiakriterio vertinimo rezultatas parodė, kad palankesnė yra Jonavos keleivinės stotelės I alternatyva (I alternatyva – 93,8 balo, II – 93,1 balo).

Jonavos prekinės stoties alternatyvų vertinimo rezultatai kliento, vežėjo ir infrastruktūros valdytojo perspektyvų kriterijų grupėse palankesni buvo I alternatyvos atveju, tačiau projekto įgyvendinimo ir ypač poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje III alternatyva yra ženkliai palankesnė (dėl išsaugomos suprojektuoto gyvūnų praėjimo). Apibendrintas visų kriterijų grupių rezultatas parodė, kad palankiausia yra Jonavos prekinės stoties III alternatyva (I alternatyva – 85,6 balo, III – 87,3 balo).

Ručiuonų keleivinės stotelės alternatyvos vežėjo perspektyvos kriterijų grupėje surinko vienodą balų skaičių, tačiau likusiose kriterijų grupėse II alternatyva renka ženkliai daugiau balų, ypatingai vertinant kliento perspektyvos kriterijų grupėje (I alternatyvos atveju komplikotas ir ilgas privažiavimas autotransportu). Vadovaujantis apibendrintais visų kriterijų grupių rezultatais palankesne laikytina Ručiuonų keleivinės stotelės II alternatyva (I alternatyva – 67,5 balo, II – 82,9 balo).

Pasraučių keleivinės stotelės alternatyvos vežėjo perspektyvos kriterijų grupėje surinko vienodą, o kliento ir infrastruktūros valdytojo perspektyvos kriterijų grupėse – apylygį balų skaičių (I alternatyvos balų skaičius šiek tiek didesnis). Nors projekto įgyvendinimo perspektyvos kriterijų grupėje daugiau balų surinko II alternatyva (dėl mažesnių stoties infrastruktūros įgyvendinimo ir reikiamos žemės išpirkimo kaštų), tačiau poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje ženkliai palankesnė yra I alternatyva (mažesnis poveikis kraštovaizdžiui ir miškui).

Apibendrinti daugiakriterio vertinimo rezultatai parodė, kad palankesnė yra Pasraučių keleivinės stotelės I alternatyva (I alternatyva –78,4 balo, II – 75,3 balo).

Ramygalos keleivinės stotelės alternatyvos vežėjo ir infrastruktūros valdytojo perspektyvos kriterijų grupėse surinko vienodą balų skaičių, tačiau kliento perspektyvoje bei poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje II alternatyva renka ženkliai daugiau balų (dėl trumpesnio privažiavimo autotransportu). Projekto įgyvendinimo perspektyvos kriterijų grupėje II alternatyva taip pat yra palankesnė. Apibendrintas visų kriterijų grupių rezultatas parodė, kad palankesnė yra Ramygalos keleivinės stotelės II alternatyva (I alternatyva – 83,2 balo, II – 87,4 balo).

Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties alternatyvų vertinimas kliento perspektyvos kriterijų grupėje ženkliai (1,5 karto) palankesnė II alternatyva dėl stoties veiklos efektyvumo (ypač krovinių aptarnavimo aspektu). Infrastruktūros valdytojo perspektyvos kriterijų grupėje bei poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje II alternatyva taip pat surinko daugiau balų, tačiau projekto įgyvendinimo perspektyvos kriterijų grupėje daugiau balų surinko I alternatyva (didesnis investicijų poreikis statiniams). Apibendrintus kriterijų grupių rezultatus kaip palankesnė laikytina Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties II alternatyva (I alternatyva –78,1 balo, II – 87,1 balo).

Vaškų keleivinės (pasienio) stoties alternatyvos poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvos kriterijų grupėje bei projekto įgyvendinimo perspektyvos kriterijų grupėje daugiau balų surinko I alternatyva, tačiau pagal likusias kriterijų grupes daugiau balų surinko II alternatyva. Apibendrintas daugiakriterio vertinimo rezultatas – palankiau vertinama Vaškų keleivinės (pasienio) stoties I alternatyva (I–84, 9 balo, II–87,7 balo).

Kaštų-naudos analizės išvados. Stočių ir stotelių alternatyvos socialiniu–ekonominiu požiūriu įvertintos parengtoje kaštų-naudos analizėje, kurios pirmajame etape tarpusavyje buvo palygintos kiekvienos stotelės ar stoties alternatyvos ir išrinktas prioritetas atskirų stočių ir stotelių alternatyvų rinkinys.

Keleivinių stočių bei stotelių vystymas, numatoma, patirs ne tik kaštų, bet ir turės ekonominių naudų, tačiau finansinė nauda ir kaštai pavienėms stotims ar stotelėms nevertinama. Numatoma, kad ekonominę naudą įgyvendinant koncepcijos alternatyvų sprendinius gaus infrastruktūros valdytojas (infrastruktūros mokesčio pajamų pavidalu), operatoriai (pajamų už keleivių pervežimą ir sutaupyto autobusų eksploatacinių išlaidų pavidalu), naudotojai (sutaupyto kelionės laiko ir sumažėjusių lengvųjų automobilių eksploatacinių sąnaudų pavidalu, taip pat stotelių įrengimas turės likutinę vertę ir sutaupys išorinių kaštų). Numatoma, kad ekonominius kaštus patirs infrastruktūros valdytojas (projekto įgyvendinimo išlaidų, veiklos išlaidų ir reinvesticijų pavidalu) bei operatoriai (negautų kitų vežėjų pajamų, infrastruktūros mokesčio išlaidų, regioninių keleivinių traukinių vežėjų veiklos (operacinių) išlaidų ir regioninių keleivinių traukinių įsigijimo išlaidų pavidalu).

Numatoma, kad prekinų stočių įrengimas turės ekonominės naudos infrastruktūros valdytojui (infrastruktūros mokesčio pajamų pavidalu), operatoriams (pajamų už krovinių pervežimus geležinkeliu ir sutaupyto sunkvežimių eksploatacinių išlaidų pavidalu) ir naudotojams (sutaupomo kelionės laiko pavidalu). Taip pat stočių įrengimas turės likutinę vertę ir išorinių kaštų sutaupymų. Prekinų stočių įrengimas turės ir ekonominių kaštų infrastruktūros savininkui (projekto įgyvendinimo išlaidos, veiklos (operacinės) išlaidos, reinvesticijos) ir operatoriams (infrastruktūros mokesčio išlaidos, prekinų traukinių vežėjų veiklos (operacinės) išlaidos, negautos sunkvežimių vežėjų pajamos).

Pagal atliktą kaštų-naudos analizę abiejų Pasraučių stotelės alternatyvų bei Ručiūnų stotelės I alternatyvos kaštų-naudos rezultatai yra neigiami, kitų nagrinėtų stočių ir stotelių alternatyvų – teigiami.

Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo išvados. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo apimtyje buvo vertinamos koncepcijos alternatyvų įgyvendinimo galimos reikšmingos pasekmės aplinkai. Išnagrinėtos galimos pasekmės paviršinių ir požeminių vandenų būklei, dirvožemiui ir geologinei aplinkai, naudingosioms iškasenoms, taip pat įvertintos galimos pasekmės kraštovaizdžiui, gamtiniam karkasui, miškams, saugomoms teritorijoms, kultūros paveldui, aplinkos kokybei ir visuomenės sveikatai.

Reikšmingi skirtumai tarp alternatyvų nustatyti Jonavos prekinės stoties, Ručiūnų keleivinės stotelės ir Pasraučių keleivinės stotelės alternatyvų atvejais. Jonavos prekinės stoties III alternatyva aplinkosauginiu aspektu vertinama palankiau nei I alternatyva dėl galimybės įrengti gyvūnų praėjimą po geležinkelio. Ručiūnų keleivinės stotelės II alternatyva palankiau vertinama nei I alternatyva dėl patogesnio pasiekiamumo. Pasraučių keleivinės stotelės I alternatyva vertinama geriau nei II alternatyva dėl mažesnio poveikio esamam kraštovaizdžiui ir biologinei įvairovei.

Alternatyvų palyginamosios analizės rezultatai pateikti 4-1 lentelėje.

4-1 lentelė. Rezultatų, gautų skirtingais vertinimo būdais, palyginimas

Stotis/ stotelė	SPAV	Daugiakriteris vertinimas	Kaštų-naudos analizė
	Palankesnė alternatyva	Palankesnė alternatyva	Palankesnė alternatyva
Jonavos keleivinė stotelė	Abi vienodos	I	I
Jonavos prekinė stotis	III	III	Abi vienodos
Ručiuūnų keleivinė stotelė	II	II	II
Pasraučių keleivinė stotelė	I	I	II
Ramygalos keleivinė stotelė	Abi vienodos	II	Abi vienodos
Joniškėlio mišri stotis	Abi vienodos	II	I
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis	Abi vienodos	II	I

Atlikus išsamų koncepcinių sprendinių ir jų alternatyvų vertinimą bei apibendrinus jo rezultatus, siūloma inžinerinės infrastruktūros vystymo plano konkretizuotus sprendinius rengti šių stočių ir stotelių plėtros alternatyvų pagrindu:

- Jonavos keleivinės stotelės I alternatyva;
- Jonavos prekinės stoties III alternatyva;
- Ručiūnų keleivinės stotelės II alternatyva;
- Pasraučių keleivinės stotelės I alternatyva;
- Ramygalos keleivinės stotelės II alternatyva;
- Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties II alternatyva;
- Vaškų keleivinės (pasienio) stoties II alternatyva.

5. PRIEDAI

1 *Priedas.* Plėtros alternatyvų techniniai sprendiniai

6. BRĖŽINIAI

- B.01 Bendrieji sprendiniai (konceptija). Pagrindinis brėžinys (3 lapai)
- B.02 Bendrieji sprendiniai (konceptija). Jonavos keleivinės stotelės brėžinys
- B.03 Bendrieji sprendiniai (konceptija). Jonavos prekinės stoties brėžinys
- B.04 Bendrieji sprendiniai (konceptija). Ručiūnų keleivinės stotelės brėžinys
- B.05 Bendrieji sprendiniai (konceptija). Pasraučių keleivinės stotelės brėžinys
- B.06 Bendrieji sprendiniai (konceptija). Ramygalos keleivinės stotelės brėžinys
- B.07 Bendrieji sprendiniai (konceptija). Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties brėžinys
- B.08 Bendrieji sprendiniai (konceptija). Vaškų keleivinės (pasienio) stoties brėžinys