



PLANAVIMO ORGANIZATORIUS

Lietuvos
Respublikos
susisiekimo
ministerija






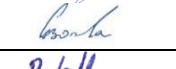



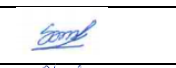





LIETUVOS RESPUBLIKOS
SUSISIEKIMO MINISTERIJA

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

STRATEGINIO PASEKMIŲ
APLINKAI VERTINIMO
ATASKAITA

Planavimo organizatorius	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
Planavimo iniciatorius	AB „LTG Infra“
Plano rengėjas	UAB „KELPROJEKTAS“
Sutarties pavadinimas	Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano parengimo ir poveikio aplinkai vertinimo paslaugos
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
Projekto Nr.	U-1445
Teritorijų planavimo rūšis	Inžinerinės infrastruktūros vystymo planas
Rengimo etapas	Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita
Byla	4 TOMAS
Metai	2023 m.

RENGĖJAS	KVALIF. PATVIRT. DOK. NR.	PAREIGOS	VARDAS, PAVARDĖ	PARAŠAS
 KELPROJEKTAS	A1934	Architektūros skyriaus vadovė	Agnė Peikštenienė	
	A1416	Teritorijų planavimo vadovas	Remigijus Šimkus	
		Aplinkosaugos skyriaus vadovas	Aivaras Braga	
	39256	Statinio projekto vadovas	Romualdas Karužis	
	13924	Statinio projekto vadovas	Genius Boruta	
		Aplinkosaugos specialistė	Ramunė Venclovaitė	
		Teritorijų planavimo specialistė	Kristina Paužienė	
	20697	Darnaus judumo specialistas	Arvydas Domatas	
		Inžinierius	Valdas Uscila	
		Aplinkosaugos specialistė	Simona Venskaitienė	
		Aplinkosaugos specialistė	Karolina Anužytė	
		Aplinkosaugos specialistė	Julija Damaševičiūtė	

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

I TOMAS	ESAMOS BŪKLĖS ĮVERTINIMAS
II TOMAS	KONCEPCIJA
III TOMAS	STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO APIMTIES NUSTATYMO DOKUMENTAS
IV TOMAS	STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO DOKUMENTAS
V TOMAS	SPRENDINIŲ KONKRETIZAVIMAS
VI TOMAS	VISUOMENĖS DALYVAVIMO ATASKAITA

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

TEKSTE NAUDOJAMOS SANTRUMPOS

Santrumpa	Santrumpos išaiškinimas
AB	akcinė bendrovė
Alt.	alternatyva
Aprašas	<i>Planų ir programų strateginio pasekmių vertinimo tvarkos aprašas</i> , patvirtintas 2004 m. rugpjūčio 18 d. Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimu Nr. 1467
AZ	Apsaugos zona
BS	– geležinkelio kelio ar riedmenų kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemis (blokopostas) (angl. – CCS Control command signalling system)
BVP	bendrasis vidaus produktas
CPVA	Viešoji įstaiga Centrinė projektų valdymo agentūra
EB	Europos Bendrija
el. p.	elektroninis paštas
EK	Europos Komisija
EML	Elektromagnetinis laukas
ES	Europos Sąjunga
FAO	Jungtinių Tautų maisto ir žemės ūkio organizacija
g.	gatvė
k.	kaimas
koef.	koeficientas
KPD	Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos
LAKD	Lietuvos automobilių kelių direkcija
LTGI	AB „LTG Infra“
LRBP	Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas
MŪ	miškų ūkis
NI	naudingosios iškasenos
NPP	Nacionalinis pažangos planas
Nr.	numeris
pav.	paveikslas
PAJ	pakrantės apsaugos juosta
PAV	poveikio aplinkai vertinimas
pr.	prospektas
PŪV	planuojama ūkinė veikla
raj.	rajonas
reg.	registravimas
RB-DG-MAN	„Rail Baltica“ projektavimo gairės – dokumentų, kuriuose nustatyti privalomieji reikalavimai „Rail Baltica“ projektavimui, rinkinys
RB Rail AS	bendra trijų Baltijos šalių įmonė, koordinuojanti geležinkelio projektą „Rail Baltica“
sen.	seniūnija
SA	sunkusis automobilis
SP	Projekto „Rail Baltica“ europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas
SPAV	strateginis pasekmių aplinkai vertinimas
SRIS	Saugomų rūšių informacinė sistema
SSU	standartinis sprogstamasis užtaisas
ŠESD	šiltnamio efektą sukeliančios dujos
t.	Tona
tel.	Telefonas
TEN-T	Transeuropinis tinklas - transportas

Santrumpa	Santrumpos išaiškinimas
TEU	dvidešimties pėdų vieneto ekvivalentas
TP	traukos pastotė
TPD	teritorijų planavimo dokumentas
tūkst.	tūkstantis
UAB	uždaroji akcinė bendrovė
UETK	Upių, ežerų ir tvenkinių kadastras
val.	valanda
vid.	vidutiniškai
Vystymo planas	Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas-Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas
VMPEI	Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas
vnt.	vienetas
VSAT	Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie LR Vidaus reikalų ministerijos
vs.	viensėdis
žr.	žiūrėti
ŽŪ	žemės ūkis

TURINYS

1. ĮVADAS	14
2. PROJEKTO „RAIL BALTICA“ GELEŽINKELIO LINIJOS KAUNAS–LIETUVOS IR LATVIJOS VALSTYBIŲ SIENA INŽINERINIŲ SISTEMŲ IR REGIONINIŲ STOČIŲ SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANO TURINYS, SPRENDINIŲ APIBŪDINIMAS	19
2.1. Bendrieji duomenys.....	19
2.1.1. <i>Informacija apie vystymo plano rengimo organizatorių, plano ir SPAV dokumentų rengėją</i> 19	
2.2. Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisieikimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano tikslai	20
3. VYSTYMO PLANO SVARSTOMI VARIANTAI IR PAGRINDINIAI SPRENDINIAI ..	23
3.1. Įvadas	23
3.1.1. <i>Būtinoji infrastruktūra „Rail Baltica: geležinkelio linijos funkcionavimui</i>	23
3.1.2. <i>Pasirenkamoji infrastruktūra „Rail Baltica“ linijos funkcionavimui – regioninės stotys</i> 26	
3.2. Regioninių stočių sprendiniai.....	28
3.2.1. <i>Jonavos keleivinė stotelė</i>	28
3.2.2. <i>Jonavos prekinė stotis</i>	33
3.2.3. <i>Ručiuų keleivinė stotelė</i>	36
3.2.4. <i>Pasraučių keleivinė stotelė</i>	41
3.2.5. <i>Ramygalos keleivinė stotelė</i>	45
3.2.6. <i>Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis</i>	49
3.2.7. <i>Vaškų keleivinė (pasienio) stotis</i>	53
3.2.8. <i>Ryšiai</i>	57
3.3. Inžinerinės infrastruktūros ir automobilių kelių sprendiniai	60
3.3.1. <i>Traukos pastotė ir elektros linijos</i>	60
3.3.2. <i>Kita inžinerinė infrastruktūra</i>	62
3.3.3. <i>Privažiuojamieji automobilių keliai</i>	63
3.4. „0“ variantas	64
3.5. Sprendinių variantas Nr. 1 (v1).....	64
4. VYSTYMO PLANO ŠAŠAJA SU KITAIŠ PLANAIŠ IR PROGRAMOMIS	65
4.1. Įvadas	65
4.2. Strateginio planavimo dokumentai.....	66
4.2.1. <i>2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas</i>	66
4.2.2. <i>Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas</i>	67
4.2.3. <i>Kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentai</i>	67

4.3.	Teritorijų planavimo dokumentai.....	68
4.3.1.	<i>Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas</i>	68
4.3.2.	<i>Kauno rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas</i>	69
4.3.3.	<i>Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas</i>	71
4.3.4.	<i>Jonavos miesto bendrasis planas</i>	72
4.3.5.	<i>Kėdainių rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas</i>	73
4.3.6.	<i>Panevėžio rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas</i>	73
4.3.7.	<i>Ramygalos miesto bendrasis planas</i>	75
4.3.8.	<i>Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas</i>	75
4.3.9.	<i>Joniškėlio miesto teritorijos bendrasis planas</i>	77
4.3.10.	<i>Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas- Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas</i>	78
4.3.11.	<i>Rengiami susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planai</i>	79
4.3.12.	<i>Išvados</i>	83
5.	ESAMA APLINKOS BŪKLĖ IR JOS POKYČIAI, JEIGU PROJEKTINIAI SPRENDINIAI NEBŪS ĮGYVENDINTI	84
5.1.	Planuojamos teritorijos apibūdinimas, teritorijos dabartinis panaudojimas.....	84
5.1.1.	<i>Bendra informacija apie vietas</i>	84
5.1.2.	<i>Teritorijos dabartinis naudojimas</i>	90
5.2.	Esamos būklės pokyčiai, neįgyvendinus Vystymo plano sprendinių	92
6.	TERITORIJŲ, KURIOS GALI BŪTI REIKŠMINGAI PAVEIKTOS, APLINKOS CHARAKTERISTIKOS	93
6.1.	Paviršiniai ir požeminiai vandenys	94
6.1.1.	<i>Paviršiniai vandenys</i>	94
6.1.2.	<i>Požeminiai vandenys</i>	96
6.2.	Dirvožemis	97
6.2.1.	<i>Dirvožemio charakteristikos Vystymo plano teritorijoje</i>	97
6.2.2.	<i>Geologinė sandara, užterštos teritorijos</i>	101
6.3.	Naudingosios iškasenos.....	108
6.4.	Kraštovaizdis.....	110
6.4.1.	<i>Reljefas</i>	110
6.4.2.	<i>Tvarkymo zonos, reglamentavimo kryptys, panoramų apžvalgos taškai</i>	111
6.5.	Gamtinis karkasas	115
6.6.	Mišakai.....	120
6.7.	Saugomos teritorijos.....	122
6.7.1.	<i>Saugomos teritorijos</i>	122
6.7.2.	<i>Europos Bendrijos svarbos natūralios buveinės</i>	129
6.7.3.	<i>Saugomos rūšys</i>	131

6.7.4.	<i>Bioįvairovė</i>	134
6.8.	Kultūros paveldas.....	136
6.8.1.	<i>Kultūros paveldo teritorijos</i>	136
6.8.2.	<i>Neatskleistas archeologinis paveldas</i>	138
6.9.	Aplinkos oras, šiltnamio efektą sukeliančios dujos.....	141
6.10.	Visuomenės sveikata.....	141
6.10.1.	<i>Vystymo plano poveikis visuomenės sveikatos situacijai</i>	141
6.10.2.	<i>Aplinkos triukšmas</i>	142
6.10.3.	<i>Vibracija</i>	149
6.10.4.	<i>Elektromagnetinė spinduliuotė</i>	150
7.	SU VYSTYMO PLANU SUSIJUSIOS APLINKOS APSAUGOS PROBLEMOS	151
8.	TARPTAUTINIŲ, EUROPOS SĄJUNGOS ARBA NACIONALINIŲ LYGMENIŲ NUSTATYTI APLINKOS APSAUGOS TIKSLAI, SUSIJĘ SU VYSTYMO PLANU	152
9.	GALIMOS REIKŠMINGOS PASEKMĖS APLINKAI	153
10.	PRIEMONĖS VYSTYMO PLANO SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO REIKŠMINGOMS NEIGIAMOMS PASEKMĖMS APLINKAI IŠVENGTI, SUMAŽINTI AR KOMPENSUOTI 157	
11.	VYSTYMO PLANO SVARSTOMOS ALTERNATYVOS IR PAGRINDINIAI SPRENDINIAI (VARIANTO PASIRINKIMAS)	159
12.	VERTINIMAS IR JO SUNKUMAI	160
13.	NUMATYTŲ TAIKYTI STEBĖSENOS PRIEMONIŲ APRAŠYMAS	162
14.	LITERATŪROS SĄRAŠAS	163
15.	SANTRAUKA	164
16.	PRIEDAI	170
1 priedas.	Raštai iš subjektų	
2 priedas.	Pasiūlymų vertinimas	
3 priedas.	Situacijos schema	
4 priedas.	Triukšmo sklaidos žemėlapiai	
5 priedas.	Multikriterinė analizė	
6 priedas.	Kaštų – naudos analizė	

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

Pav. 1	Patenkančios į „Rail Baltica“ teritoriją savivaldybės ir numatomos stotys.....	17
Pav. 2.	Numatomos blokpostų ir traukos pastotės vietos linijoje Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena.....	25
Pav. 3.	Regioninių stočių tipai.....	26
Pav. 4.	II tipo stoties pavyzdys.....	27
Pav. 5.	Regioninių stočių tipiniai matmenys.....	27
Pav. 6.	Jonavos keleivinės stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas.....	30

Pav. 7. Jonavos kelevinės stotelės sprendinys pagal I alternatyvą	31
Pav. 8. Jonavos kelevinės stotelės sprendinys pagal II alternatyvą	32
Pav. 9. Jonavos prekinės stoties vietos pagal I ir III alternatyvas.....	34
Pav. 10. Jonavos prekinės stoties sprendinys pagal I alternatyvą.....	35
Pav. 11. Jonavos prekinės stoties sprendinys pagal III alternatyvą	35
Pav. 12. Ručiūnų stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas	37
Pav. 13. Ručiūnų stotelės sprendinys pagal I alternatyvą.....	39
Pav. 14. Ručiūnų stotelės sprendinys pagal II alternatyvą.....	40
Pav. 15. Pasraučių kelevinės stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas.....	42
Pav. 16. Pasraučių stotelės sprendinys pagal I alternatyvą.....	43
Pav. 17. Pasraučių stotelės sprendinys pagal II alternatyvą.....	44
Pav. 18. Ramygalos stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas.....	46
Pav. 19. Ramygalos stotelės sprendinys pagal I alternatyvą	47
Pav. 20. Ramygalos stotelės sprendinys pagal II alternatyvą	48
Pav. 21. Joniškėlio stoties vietos pagal I ir II alternatyvas	50
Pav. 22. Joniškėlio kelevinės stotelės sprendinys (I alternatyva).....	51
Pav. 23. Joniškėlio mišrios kelevinės ir prekinės stoties sprendinys (II alternatyva).....	52
Pav. 24. Vaškų stoties vietos pagal I ir II alternatyvas	54
Pav. 25. Vaškų stoties sprendinys pagal I alternatyvą	55
Pav. 26. Vaškų stoties sprendinys pagal II alternatyvą.....	56
Pav. 27. 5G bokšto pavyzdys	58
Pav. 28. Geležinkelio ryšio bokštas	59
Pav. 29. Blokposto dalis, skirta sistemų įrangai	60
Pav. 30. Galima traukos pastotės schema	61
Pav. 31. Traukos pastotės vieta, elektros atvedimas.....	62
Pav. 32. Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plėtros plane nustatytų prioritetų ir tikslų sąsaja	67
Pav. 33. Ištrauka iš Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendinių Kompleksinės infrastruktūros ir teritorijų rezervavimo valstybės poreikiams brėžinio.....	69
Pav. 34. „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Kauno rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros brėžinio kontekste	70
Pav. 35. „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros brėžinio kontekste	71
Pav. 36. Suplanuotos Jonavos kelevinės stotelės vieta (5 km spinduliu) Jonavos miesto bendrojo plano ištraukoje.....	72
Pav. 37. „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Kėdainių rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros brėžinio kontekste	73
Pav. 38. „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Panevėžio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Inžinerinės infrastruktūros ir susisiekimo brėžinio kontekste.....	74
Pav. 39. Suplanuota stotelės vieta ties Ramygala Panevėžio rajono savivaldybės bendrojo plano ištraukoje.....	75
Pav. 40 „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Pasvalio rajono savivaldybės teritorijoje Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Pagrindinio brėžinio kontekste .	76
Pav. 41. Planuojamos Joniškėlio stoties vieta Pasvalio rajono savivaldybės bendrojo plano Pagrindinio brėžinio ištraukoje	77
Pav. 42. Planuojamos Vaškų stoties vieta Pasvalio rajono savivaldybės bendrojo plano Pagrindinio brėžinio ištraukoje.....	77
Pav. 43. Joniškėlio miesto teritorijos bendrojo plano (T00076919) brėžinio ištrauka	78
Pav. 44. Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas- Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano pagrindinio brėžinio fragmentai, parengtų sprendinių apimtis.....	79

Pav. 45. Panevėžio geležinkelių infrastruktūros priežiūros depo sprendiniai	81
Pav. 46. Geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius konkretizuotų sprendinių schema	82
Pav. 47. Geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius konkretizuoti sprendiniai - KUN jungties schema.....	83
Pav. 48. Artimiausios gyvenvietės Jonavos ir Ručiūnų stotelėms.....	85
Pav. 49. Artimiausios gyvenvietės Pasraučių stotelei.....	86
pav. 50. Artimiausios gyvenvietės Ramygalos stotelei	87
Pav. 51. Artimiausios gyvenvietės Joniškėlio stočiai	88
Pav. 52. Ručiūnų stoties pasiekiamumas iš 1520 mm vėžės geležinkelio.....	90
Pav. 53. „Rail Baltica“ linijos Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena trasa	93
Pav. 54. Vandenviečių ir jų apsaugos zonų išsidėstymas Ručiūnų keleivinės stotelės atžvilgiu	96
Pav. 55. Vandenviečių ir jų apsaugos zonų išsidėstymas Joniškėlio stoties atžvilgiu.....	97
Pav. 56. Pedologinio rajonavimo žemėlapis ištrauka.....	98
Pav. 57. Dirvožemio bonitavimo žemėlapis ištrauka	99
Pav. 58. Dirvožemio dangos pagal FAO klasifikaciją žemėlapis ištrauka.....	100
Pav. 59. Erozijos intensyvumo žemėlapis ištrauka	101
Pav. 60. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Ručiūnų ir Jonavos stotelėmis, Jonavos prekybine stotimi.....	104
Pav. 61. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Pasraučių keleivine stotele.....	104
Pav. 62. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Ramygalos keleivine stotele	105
Pav. 63. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Joniškėlio stotimi	105
Pav. 64. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Vaškų stotimi	106
Pav. 65. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties traukos pastote	106
Pav. 66. Regioninių stočių ir traukos pastotelių išsidėstymas standartiniais sprogmenimis ir metalo objektais užterštų teritorijų atžvilgiu	107
Pav. 67. Naudingųjų iškasenų telkinių išsidėstymas Pasraučių stotelės atžvilgiu.....	109
Pav. 68. Naudingųjų iškasenų telkinių išsidėstymas Ramygalos stotelės atžvilgiu	109
Pav. 69. Reljefo morfometrinių žemėlapis ištrauka	110
Pav. 70. Kraštovaizdžio tvarkymo zonos ties regioninėmis stotimis ir traukos pastotėmis	111
Pav. 71. Kraštovaizdžio tvarkymo reglamentavimo kryptys ties regioninėmis stotimis.....	112
Pav. 72. Jonavos, Ručiūnų keleivinės stotelės, Jonavos prekybinė stotis, 5G bokštai kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu	113
Pav. 73. Pasraučių keleivinė stotelė kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu	113
Pav. 74. Ramygalos keleivinė stotelė kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu.....	114
Pav. 75. Joniškėlio stotis ir 5G bokštai kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu	114
Pav. 76. Vaškų keleivinė (pasienio) stotis kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu.....	115
Pav. 77. Jonavos keleivinės stotelės vietos gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu	116
pav. 78. Jonavos prekinės stoties vietos gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu.....	116
Pav. 79. Ručiūnų keleivinės stotelės vietos gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu.....	117
Pav. 80. Pasraučių keleivinės stotelės vietos gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu.....	117
Pav. 81. Ramygalos keleivinės stotelės vieta gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu.....	118
Pav. 82. Joniškėlio stoties vieta gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu.....	119
Pav. 83. Vaškų keleivinės (pasienio) stoties vieta gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu	119
Pav. 84. Numatomas kirsti miškas pagal II alternatyvą (matosi iškirstas miškas „Rail Baltica“ sklype)	121
Pav. 85. Artimiausios saugomos teritorijos Jonavos keleivinei stotelei	122
Pav. 86. Artimiausios saugomos teritorijos Pasraučių keleivinei stotelei	123
Pav. 87. Artimiausios saugomos teritorijos Joniškėlio stočiai.....	124
Pav. 88. Privažiuojamieji vietinės reikšmės keliai ORPN27GP ir ORPN26GP „Natura 2000“ teritorijų atžvilgiu.....	126

Pav. 89. Privažiuojamasis vietinės reikšmės kelias ORPS64LGM01 „Natura 2000“ teritorijų atžvilgiu.....	126
Pav. 90. Tipinis konstrukcijos skersinis pjūvis.....	127
Pav. 91. Jonavos prekinė stotis Europos Bendrijos svarbos buveinių atžvilgiu	130
Pav. 92. Ramygalos keleivinė stotelė Europos Bendrijos svarbos buveinių atžvilgiu	131
Pav. 93. Gandralizdis Jonavos raj., Rimkų k. (210 m iki Vystymo plano objekto).....	132
Pav. 94. Jonavos keleivinės stotelės alternatyvos artimiausių saugomų rūšių atžvilgiu	132
Pav. 95. Pasraučių keleivinės stotelės alternatyvos artimiausių saugomų rūšių radaviečių ir augaviečių atžvilgiu	133
Pav. 96. Ramygalos keleivinės stotelės alternatyvos artimiausių saugomų rūšių radaviečių atžvilgiu	133
Pav. 97. Jonavos prekinės stoties I alternatyva techniniame projekte suprojektuotų požeminių praėjimų atžvilgiu	135
Pav. 98. Siaurojo geležinkelio komplekso esama būklė ties planuojama Joniškėlio stotimi	137
Pav. 99. Joniškėlio stoties išsidėstymas artimiausių nekilnojamojo kultūros paveldo objektų atžvilgiu	137
Pav. 100. Kraštovaizdžio kultūros paveldo apsaugos teritoriniai prioritetai planuojamų objektų atžvilgiu.....	138
Pav. 101. Traukos pastotės TP2 padėtis 2019 m. atliktų archeologinių tyrimų atžvilgiu.....	139
Pav. 102. Ručiūnų keleivinės stotelės I alternatyvos padėtis 2019 m. atliktų archeologinių tyrimų atžvilgiu.....	140

LENTELIŲ SĄRAŠAS

Lentelė 1. Minimalūs reikalavimai regioninėms stotims.....	27
Lentelė 2. 5G ryšio bokštų koordinatės	57
Lentelė 3. Duomenys apie privažiuojamuosius kelius.....	63
Lentelė 4. Gyventojų skaičius pagal pasiekiamumą bei atstumai iki Jonavos ir Ručiūnų stotelių.....	85
Lentelė 5. Gyventojų skaičius pagal pasiekiamumą bei atstumai iki Pasraučių ir Ramygalos stotelių	87
Lentelė 6. Gyventojų skaičius pagal pasiekiamumą bei atstumai iki Joniškėlio ir Vaškų stočių.....	88
Lentelė 7. Rajonų centrų gyventojų skaičius ir atstumai iki regioninių stočių.....	89
Lentelė 8. Keleivių skaičiaus prognozė (per parą).....	89
Lentelė 9. Perkrovimų prognozė prekinėse stotyse	90
Lentelė 10. Vystymo plano objektų suskirstymas pagal žemės paskirtį, ha.....	91
Lentelė 11. Esamos būklės pokyčių vertinimas	92
Lentelė 12. Vystymo plano objektų, patenkančių į AZ ribas, rodikliai ir siūlomos priemonės	94
Lentelė 13. Kitų Vystymo plano objektų išsidėstymas požeminio vandens vandenviečių atžvilgiu .	97
Lentelė 14. Vystymo plano objektai greta sprogmenimis ar metalo objektais užterštų teritorijų	108
Lentelė 15. Vystymo plano objektų išsidėstymas saugomų teritorijų atžvilgiu	125
Lentelė 16. Kelių ORPN27GP, ORPN26GP, ORPSLGM01 projektiniai duomenys	127
Lentelė 17. Vystymo plano objektų išsidėstymas EB svarbos buveinių atžvilgiu	131
Lentelė 18. Regioninių stočių išsidėstymas SRIS objektų atžvilgiu.....	134
Lentelė 19. Vystymo plano objektai, besiribojantys su atliktais archeologiniais žvalgomaisiais tyrimais	140
Lentelė 20. Ribiniai triukšmo dydžiai.....	142
Lentelė 21. Traukinio tipas ir traukinių eismo srauto pasiskirstymas 2056 metais.....	143
Lentelė 22. Automobilių eismai 2056 metais	143
Lentelė 23. Jonavos prekinės stoties III alternatyva. Artimiausios gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos.....	145

Lentelė 24. Jonavos prekinės stoties III alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m	145
Lentelė 25. Pasraučių stotelė I alternatyva. Artimiausios gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos	145
Lentelė 26. Pasraučių stotelė I alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.....	146
Lentelė 27. Pasraučių stotelė II alternatyva. Artimiausios gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos	146
Lentelė 28. Pasraučių stotelė II alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.	146
Lentelė 29. Ramygalos stotelė I alternatyva. Artimiausi gyvenamieji ir visuomeninės paskirties pastatai	146
Lentelė 30. Ramygalos stotelė I alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.	147
Lentelė 31. Ramygalos stotelė I alternatyva. Naujų triukšmo užtvarų parametrai	147
Lentelė 32. Ramygalos stotelė II alternatyva. Artimiausios gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos	147
Lentelė 33. Ramygalos stotelė II alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.....	148
Lentelė 34. Ramygalos stotelė II alternatyva. Naujų triukšmo užtvarų parametrai.....	148
Lentelė 35. Joniškėlio stotis I alternatyva. Artimiausi gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos	148
Lentelė 34. Joniškėlio stotis I alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.	149
Lentelė 37. Pasekmių aplinkai palyginamasis vertinimas	153
Lentelė 38. SPAV rezultatų palyginimas	155
Lentelė 39. Rekomenduojamos priemonės neigiamoms pasekmėms aplinkai mažinti	157
Lentelė 40. Rezultatų, gautų skirtingais vertinimo būdais, palyginimas	159

1. ĮVADAS

„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 „Rail Baltica“ 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 naujas darbo vietas 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. 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.

Naujoji projekto „Rail Baltica“ infrastruktūra ne tik įtvirtins Baltijos šalis Europos geležinkelių logistikos žemėlapyje, bet ir 0, sudarys didelės 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 išplės 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 laiką. 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 į kitą (dažnai be sustojimų), o kelionės laikas galės būti naudojamas kitoms produktyvioms veikloms.

Vertinant dabartinį Baltijos šalių geležinkelių transporto infrastruktūros ryšį su likusia Europos 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 trūkstamą 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.

„Rail Baltica“ projektas Lietuvos Respublikos Seimo 2011 m. spalio 11 d. nutarimu Nr. XI-1612 buvo pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu.

Visą „Rail Baltica“ geležinkelio liniją Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena sudaro elektrifikuotas (25 kV AC) ir dideliame greičiui pritaikytas europinio standarto (1435 mm) geležinkelis, kuriam projektuojamas iki 249 km/val. greitis keleiviniams ir iki 120 km/val. - prekiniams traukiniams. Linijos ilgis – apie 168,5 km.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gegužės 22 d. nutarimu Nr. 438 *„Dėl ypatingos valstybinės svarbos projekto „Rail Baltica“ Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano rengimo pradžios ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. rugsėjo 26 d. nutarimo Nr. 1195 „Dėl Europinio standarto geležinkelio linijos nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybių sienos tiesimo parengiamųjų darbų plano patvirtinimo“ pakeitimo“* buvo pradėtas rengti ypatingos valstybinės svarbos projekto „Rail Baltica“ europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas. SP patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. sausio 11 d. nutarimu Nr. 31 *„Dėl Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams Europinio standarto geležinkelio linijai Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena nutiesti procedūros pradžios“*.

Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena SP rengimo metu buvo atliktas planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimas ir numatytos neigiamą poveikį aplinkai mažinančios priemonės. Aplinkos apsaugos agentūros 2017-02-01 raštu Nr. (28.1)-A4-1134 priimtame sprendime leidžiama planuojama ūkinė veikla – Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena tiesimas ir eksploatacija – įgyvendinus PAV ataskaitoje numatytas aplinkosaugines priemones. Aplinkos apsaugos agentūros 2021-12-27 sprendimu Nr. (30.1)-A4E-15180, sprendimo dėl Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena tiesimo ir eksploataavimo galimybių galiojimas pratęstas 5 metams.

Remiantis SP sprendimais, buvo paimta geležinkelio sklypai reikalinga žemė ir suformuoti sklypai. Žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros baigtos Nacionalinės žemės tarnybos prie žemės ūkio ministerijos Jonavos raj. skyriaus 2020-06-16 sprendimu Nr. 5SK-624-(14.5.110).

Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros 2021-07-27 raštu Nr. (30.1)-A4E-8734 projekto „„Rail Baltica“ linijos Kaunas-Ramygala 1435 mm vėžės geležinkelio kelio ruože Palemonas-Šveicarija, Kauno r. sav. ir Jonavos r. sav. statyba“ atkarpa nuo 1,5 km iki 14,3 km buvo atlikta atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo atsižvelgiant į sprendinių pakeitimus, atsiradusius dėl kitų „Rail Baltica“ projektų (II etapo projektų) numatomų sprendinių. Aplinkos apsaugos agentūra 2022-07-18 raštu Nr. A4E-8315 priėmė išvadą, kad poveikio aplinkai vertinimas neprivalomas.

Pagal įmonės RB Rail AS, atsakingos už „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo koordinavimą, 2019-04-03 ir 2019-06-14 su konsultantu IDOM Consulting, Engineering, Architecture, SAU (Ispanija) sudarytas sutartis rengiami „Rail Baltica“ geležinkelio I etapo techniniai projektai Lietuvos teritorijoje:

- *„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“.*

Projektai *„Naujos geležinkelio linijos Kaunas–Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“* ir *„Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“* yra suskirstyti į 11 atskirų „Rail Baltica“ geležinkelio ruožų projektų. Greta naujai projektuojamos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos yra rengiami kiti projektai: privažiuojamųjų geležinkelio kelių tiesimo, privažiuojamųjų automobilių kelių tiesimo, valstybinės reikšmės automobilių kelių, inžinerinių tinklų (elektros tinklų, dujotiekių, melioracijos

sistemų ir kt.) rekonstravimo ar kapitalinio remonto. Visų rengiamų projektų sprendiniai yra tarpusavyje suderinti.

Siekiant pradėti geležinkelio eksploatavimą, būtina įrengti papildomą infrastruktūrą bei su projektu susijusias geležinkelio sistemas (stotis, elektros tiekimą, signalizaciją ir kt.), kurios planuojamos bei projektuojamos II etape.

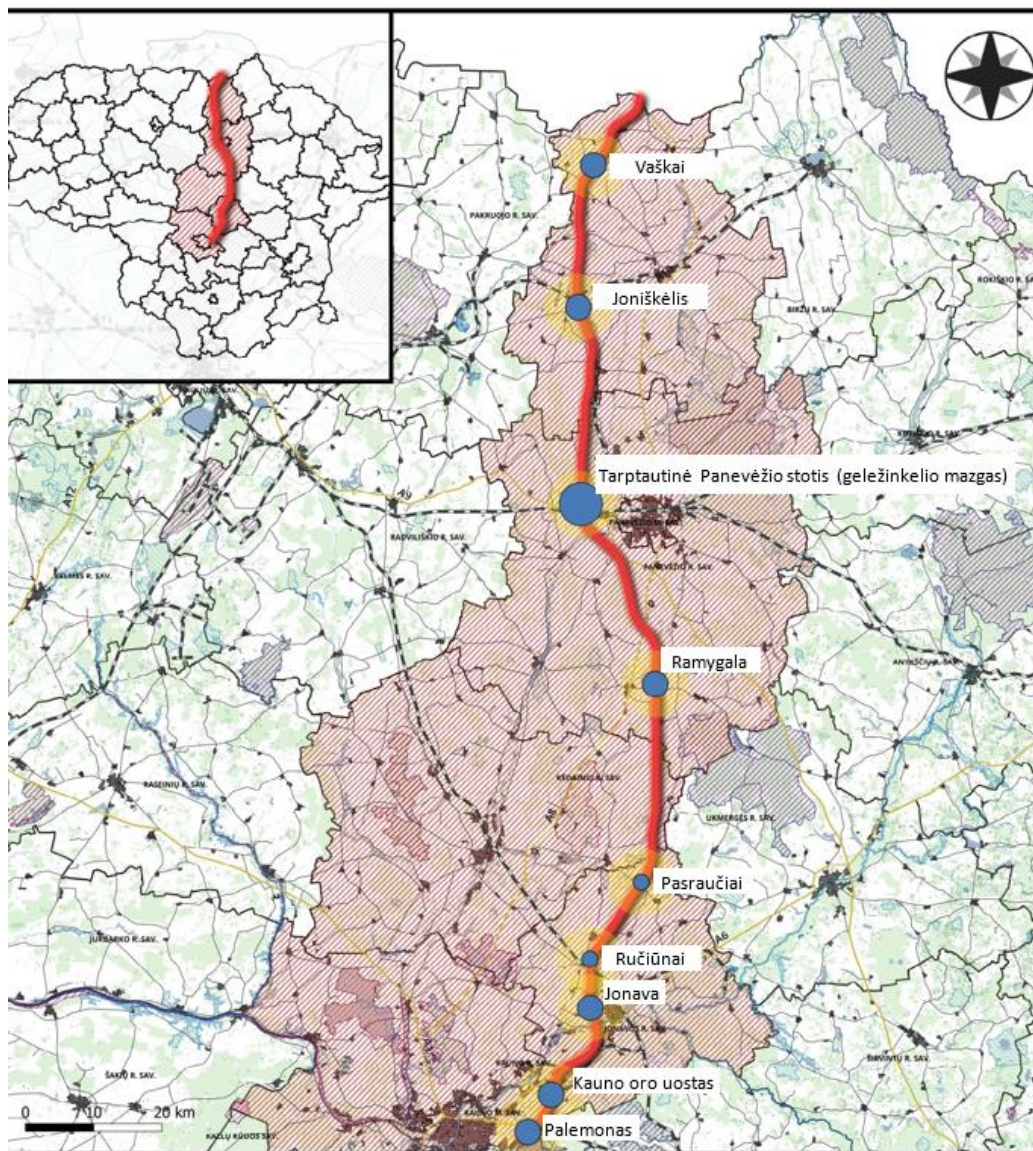
Lygiagrečiai rengiamiems techniniams projektams šiuo metu atliekami kiti su „Rail Baltica“ susiję projektai („Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas; „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas; „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas“), kurių vykdymo metu yra parengti ir patvirtinti SPAV dokumentai, rengiami PAV dokumentai, taip pat „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas, kuriam rengiamas SPAV dokumentas, vėliau bus rengiamas PAV dokumentas.

Būtina pažymėti, kad iki 2017 m. pagal tuometines Baltijos šalių ir EK nuostatas, regioninis keleivių ir krovinių aptarnavimas „Rail Baltica“ trasoje nebuvo numatytas, taigi SP nebuvo suplanuotos regioninės stotys. Regioninės stotys „Rail Baltica“ trasoje nagrinėtos ir pagrįstos studijoje „Rail Baltica“ geležinkelio linijos veiklos planas (COWI, 2018) (angl. „Rail Baltica“ Operational Plan).

Regioninės keleivinės stotys bei stotelės Lietuvos teritorijoje yra skirtos vietiniam keleiviniam susisiekimui ir yra orientuotos į kasdienes keliones tarp „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje išsidėsčiusių regioninių stočių ir stotelių bei tarptautinių keleivinių stočių. Tokia kasdieninių kelionių alternatyva galėtų ženkliai išplėsti patogių ir greitų kasdieninių kelionių geografiją, nes leistų patogiau pasiekti Kauną, Panevėžį bei Vilnių. Planuojamos „Rail Baltica“ regioninės stotys pagerintų administracinių ar komercinių objektų pasiekiamumą, bei padidintų galimybes verslo subjektams pritraukti darbuotojus iš geografiškai nutolusių regionų. 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.

Patvirtinta „Rail Baltica“ SP trasa, patenkančios į „Rail Baltica“ plėtros teritoriją savivaldybės ir numatomos stotys parodytos 1 pav.

„Rail Baltica“ trasa, patenkančios į „Rail Baltica“ plėtros teritoriją savivaldybės ir numatomos stotys



SUTARTINIAI ŽENKLAI

Planuojamos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sustojimo vietos:

- Tarptautinė stotis (Panevėžio geležinkelio mazgas)
- Regioninės stotys (peronai, stoties ir privažiuojamieji automobilių keliai, inžineriniai tinklai + stoties pastatai)
- Regioninės stotys (peronai, stoties ir privažiuojamieji automobilių keliai, inžineriniai tinklai)
- Preliminarios tarptautinės ir regioninių stočių vietos (5 km spinduliu)

Geležinkelio linija ir valstybinės reikšmės keliai:

- Kaunas – LT/LT „Rail Baltica“ linija (1435 mm) patvirtinta 2017-01-11 spec. plano nutarimu (TPD nr. T00079723)
- Esamas geležinkelis
- Savivaldybių administracinės ribos

- Savivaldybės patenkančios į „Rail Baltica“ plėtros teritoriją
- Kiti valstybinės reikšmės keliai
- Magistraliniai keliai

Natura 2000 teritorijos:

- Buveinių apsaugai svarbi teritorija (BAST)
- Paukščių apsaugai svarbi teritorija (PAST)

Vandens telkiniai ir miškas

- Miškai, medžių, krūmų želdiniai ir želiniai
- Ežerai, upės, pelkės ir kt. vandens telkiniai

Pav. 1 Patenkančios į „Rail Baltica“ teritoriją savivaldybės ir numatomos stotys

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pastabos:

- Pagal šį Vystymo planą iš viso numatoma įrengti 7 regionines stotis ar stoteles:
 - Jonavos keleivinė stotelė;
 - Jonavos prekinė stotis;

- Ručiūnų keleivinė stotelė;
 - Pasraučių keleivinė stotelė;
 - Ramygalos keleivinė stotelė;
 - Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis;
 - Vaškų keleivinė (pasienio) stotis.
- Vystymo plane nenagrinėjamas kitų pav. 1 parodytų stočių ar mazgų išvystymas. Išvystymas numatomas:
- Palemono stoties: rengiamame „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane (TPD Nr. S-NC-00-19-9);
 - Kauno oro uosto stoties: rengiamame „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane (TPD Nr. S-NC-00-19-10);
 - Panevėžio tarptautinės stoties ir geležinkelio mazgo:
 - Rengiamame „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane (TPD Nr. Nr. S-NC-00-21-348);
 - Rengiamame „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane (TPD Nr. S-NC-00-19-12).

Vadovaujantis 2004 m. rugpjūčio 18 d. Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimu Nr. 1467 „Dėl Planų ir programų strateginio pasekmių vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ bei *Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo vadovu* buvo parengtas ir 2022 m. gruodžio 1 d. vertinimo subjektams išsiųstas Vystymo plano SPAV apimties nustatymo dokumentas, kuriam 2022 m. gruodžio mėn. 5 – 20 d. buvo gauti subjektų – Kultūros ministerijos, Sveikatos apsaugos ministerijos, Aplinkos ministerijos ir Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos – pasiūlymai (1 priedas).

Pasiūlymų vertinimas pateiktas 2 priede.

Vadovaujantis Aprašo III skyriaus 6.1 ir 6.4 punktais, SPAV privaloma atlikti „kai rengiamas planas ar programa, skirti pramonės, energetikos, transporto, telekomunikacijų, turizmo, žemės ūkio, miškų ūkio, žuvininkystės, vandens ūkio plėtrai, atliekų tvarkymui, specialiojo teritorijų planavimo dokumentas, detalusis planas ar žemės valdos projektas, kuris nustato ūkinės veiklos, įrašytos į Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo 1 ar 2 priedus, vystymo pagrindus ir kuris rengiamas didesniai nei 10 kv. kilometrų plotui; plano ar programos įgyvendinimas susijęs su „Natura 2000“ teritorijomis ar „Natura 2000“ teritorijų artima aplinka ir Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos (toliau – Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba) aplinkos ministro nustatyta tvarka nustato, kad tokio plano ar programos įgyvendinimas (atskirai ar kartu su kitais planais ir programomis) gali turėti reikšmingų pasekmių „Natura 2000“ teritorijoms. „Natura 2000“ teritorijų artima aplinka – plano ar programos įgyvendinimo vietovė, tiesiogiai besiribojanti su „Natura 2000“ teritorija arba esanti netoli jos, jeigu dėl gamtinių ryšių tarp vietovių arba dėl ūkinės veiklos masto tikėtina, kad numatomas įgyvendinti planas ar programa gali neigiamai paveikti „Natura 2000“ teritorijos vientisumą ar joje saugomas natūralias buveines ar rūšis.

SPAV ataskaita parengta vadovaujantis Aprašu, *Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo vadovu*, SPAV apimties nustatymo dokumentu bei pateiktais subjektų pasiūlymais.

Pabrėžtina, kad bendrųjų sprendinių (konceptijos) stadijoje sprendiniai yra preliminarūs, sprendinių konkretizavimo stadijoje jie bus tikslinami.

2. PROJEKTO „RAIL BALTICA“ GELEŽINKELIO LINIJOS KAUNAS–LIETUVOS IR LATVIJOS VALSTYBIŲ SIENA INŽINERINIŲ SISTEMŲ IR REGIONINIŲ STOČIŲ SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANO TURINYS, SPRENDINIŲ APIBŪDINIMAS

2.1. Bendrieji duomenys

2.1.1. Informacija apie vystymo plano rengimo organizatorių, plano ir SPAV dokumentų rengėją

Vystymo plano organizatorius:

Įmonės pavadinimas	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
Adresas, telefonas	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

Dalyvaujanti pagal kompetenciją Susisiekimo ministro reguliavimo srities įmonė:

Įmonės pavadinimas	Akcinė bendrovė „LTG Infra“
Adresas, telefonas	Geležinkelio g. 2, Vilnius LT-02100, tel. (8 5) 269 3353, el. p. info@ltginfra.lt , interneto svetainė www.ltginfra.lt Kontaktinis asmuo: Rail Baltica“ valdymo Projektų įgyvendinimo Teritorijų planavimo projekto vadovas Vytautas Sakalauskas, tel. 8 687 15534, el. p. v.sakalauskas@ltginfra.lt

Vystymo plano sprendinių SPAV dokumento rengėjas:

Įmonės pavadinimas	UAB „Kelprojektas“
Adresas, telefonas, faksas	Jonavos g. 7 (D korpusas), 44192 Kaunas el. paštas info@kelprojektas.lt , www.kelprojektas.lt
Kontaktinio asmens vardas pavardė, pareigos	Aivaras Braga Aplinkosaugos skyriaus vadovas Jonavos g. 7 (D korpusas), 44192 Kaunas Tel. +370 698 70041, el. p. aivaras.braga@kelprojektas.lt Ramunė Venclovaite Aplinkosaugos specialistė (SPAV dokumento rengėja) Jonavos g. 7 (D korpusas), 44192 Kaunas, el. p. ramune.venclovaite@kelprojektas.lt Arvydas Domatas Projekto dalies vadovas (SPAV dokumento rengėjas) Jonavos g. 7 (D korpusas), 44192 Kaunas, el. p. arvydas.domatas@kelprojektas.lt Karolina Anužytė Aplinkosaugos specialistė (SPAV dokumento rengėja) Jonavos g. 7 (D korpusas), 44192 Kaunas, el. p. karolina.anuzyte@kelprojektas.lt Simona Venskaitienė Aplinkosaugos specialistė (SPAV dokumento rengėja) Jonavos g. 7 (D korpusas), 44192 Kaunas, el. p. simona.venskaitiene@kelprojektas.lt

	Valdas Uscila Inžinierius (SPAV dokumento rengėjas) Žalgirio g. 90, LT-09303 Vilnius, el. p. valdas.uscila@kelprojektas.lt
--	--

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

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, Vystymo 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 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 daugiakriterinės 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 konkrečius 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, nuostatomis, nustatyta tvarka atliekamas SPAV.

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

3. VYSTYMO PLANO SVARSTOMI VARIANTAI IR PAGRINDINIAI SPRENDINIAI

3.1. Įvadas

Rengiamo Vystymo plano tikslai yra nurodyti planavimo organizatoriaus patvirtintoje planavimo darbų programoje ir yra susiję su susisiekiimo komunikacijų ir kitų inžinerinių objektų planavimu greta projektuojamos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena. Įvertinus, kad Vystymo plane planuojami objektai funkciškai bus susiję su projektuojama „Rail Baltica“ geležinkelio linija arba bus sudėtinė jos dalimi (pvz., regioninės stotys), Vystymo plano sprendiniai planuojami išimtinai projektuojamos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena teritorijoje bei jos gretimybėse.

Įvertinus šią aplinkybę, nagrinėjamos tik tos teritorijos, kurios potencialiai susijusios su „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena susisiekiimo komunikacijų inžinerine infrastruktūra.

Vystymo planas be regioninių stočių apima traukos pastotes, inžinerines sistemas, elektros tiekimą, privažiavimus automobilių keliais, kas yra būtina „Rail Baltica“ linijos funkcionavimui.

Šiame Vystymo plane planuojama infrastruktūra skirstoma į:

- energijos posistemio (apimančio kontaktinį tinklą, traukos pastotes, jų prijungimą prie elektros perdavimo tinklo bei šio posistemio priežiūrai būtinų automobilių kelių), geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių bei šių posistemių priežiūrai būtinų automobilių kelių plėtros sprendinius, kuriems pateiktos konkrečios lokacijos be alternatyvų (toliau tekste ši infrastruktūra bus vadinama „būtinąji infrastruktūra“);
- regionines keleivines ir krovines stotis su privažiavimais, kurioms yra vertinamos alternatyvos ir atliekama multikriterinė bei kaštų-naudos analizė (toliau tekste ši infrastruktūra bus vadinama „pasirenkamoji infrastruktūra“).

3.1.1. Būtinąji infrastruktūra „Rail Baltica: geležinkelio linijos funkcionavimui

Blokpostai ir ryšio bokštai:

Blokpostai – tai geležinkelio transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemė, jie skirti eismo valdymui, signalizacijai, geležinkelio ryšiui ir kt. Projektavimo gairėse rinkinyje RB-DG-MAN nurodyta, kad stoties gretimybėse žemės sklypo plotas turi sudaryti apie 3000 m², o tarpstočiuose – apie 4500 m².

Blokpostų vietos yra numatytos rengiamuose techniniuose projektuose. Dauguma blokpostų numatyti jau paimtuose visuomenės poreikiams žemės sklypuose, todėl į Vystymo plano apimtį jie nepatenka. Tačiau rengiant techninius projektus paaiškėjo, kad kai kuriose vietose paimtų sklypų nepakanka, reikia papildomos žemės, todėl šie blokpostai įtraukti į Vystymo plano apimtį. Blokpostų alternatyvos nesvarstomos, žemės sklypų sprendiniai bus parinkti sprendinių konkretizavimo metu.

Iš viso projektuose „Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ ir „Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ numatyta įrengti 70 blokpostų (pagal dabartinį projektų parengtumo lygį iš jų 13 patenka į Vystymo plano apimtį).

Traukos pastotė:

Traukiniams tiekama 2 x 25 kV įtampos 50 Hz dažnio elektros energija. Elektros tiekimo užtikrinimui įrengiama traukos pastotė. Vystymo plano apimtyje numatyta suplanuoti vieną traukos pastotę Jonavos rajono pietinėje dalyje. 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. Jai pagal rinkinio RB-DG-MAN nuostatas parinkta apie 2,5 ha ploto teritorija.

Blokpostų ir traukos pastotės vietos parodytos pav. 2.

Elektros linijos:

Traukos pastotės aprūpinimui elektros energija Vystymo plane bus suplanuoti elektros linijų atvedimo sprendiniai. ESO tinklų atvedimo alternatyvos nesvarstomos. LITGRID linijos atvedimui iki traukos pastotės gali būti įrengta orinė arba kabelinė elektros linija. Sprendimas bus priimtas sprendinių konkretizavimo metu.

Privažiuojamieji keliai:

Privažiuojamieji keliai (stotelių) traukos pastotėms, blokpostams, sklypams, „Rail Baltica“ linijos statinių turi būti numatyti privažiuojamieji automobilių keliai pagal RB-DG-MAN rinkinio reikalavimus. Privažiuojamieji keliai buvo suplanuoti patvirtintame SP, tačiau rengiant „Rail Baltica“ geležinkelio techninius projektus paaiškėjo, kad daliai kelių nepakanka paimtos žemės, automobilių keliams būtina numatyti papildomus žemės sklypus. SPAV dokumente pateikiami privažiuojamiesiems reikalingi žemės sklypai.

Traukos pastotės aprašymas pateiktas 3.3.1 skyrelyje.

Numatytos elektros linijos aprašomos 3.3.2 skyrelyje.

Numatyti privažiuojamieji keliai aprašyti 3.3.3 skyrelyje, bendri blokpostų (arba jų dalių) ir privažiuojamųjų kelių (arba trūkstančių atkarpų) sklypai pateikti situacijos schemoje 3 priede.

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

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stotelių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

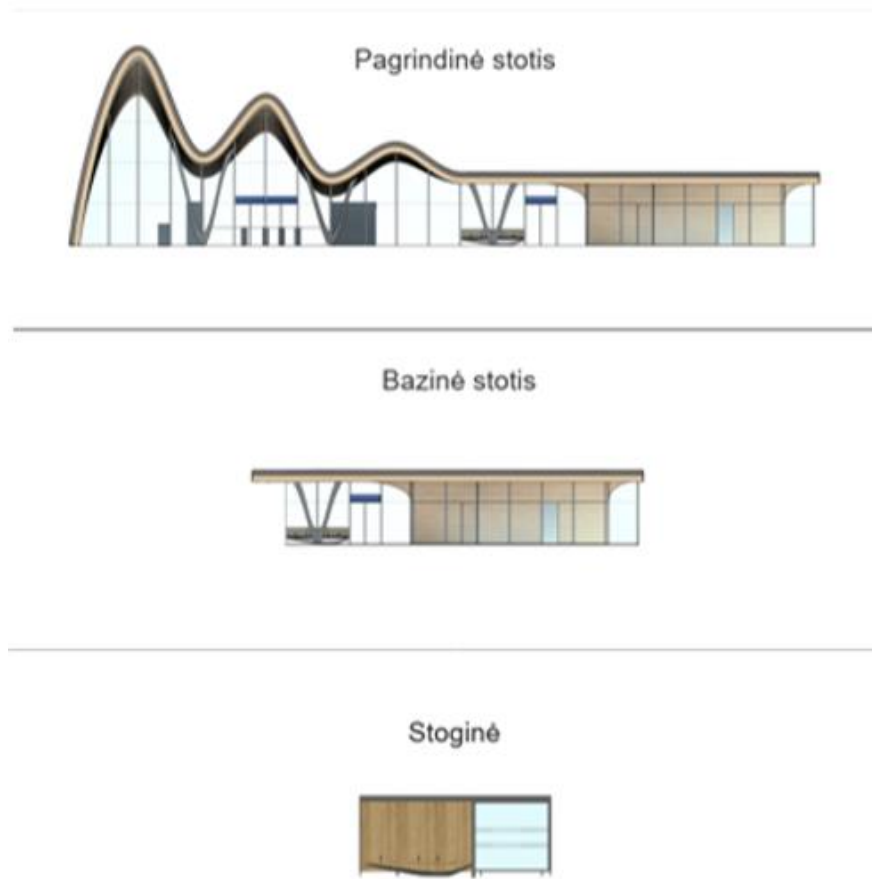


Pav. 2. Numatomos blokpostų ir traukos pastotės vietos linijoje Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena
Sudaryta Vystymo plano rengėjų
Pastaba: blokpostų sprendiniai bus tikslinami sprendinių konkretizavimo metu

3.1.2. Pasirenkamoji infrastruktūra „Rail Baltica“ linijos funkcionavimui – regioninės stotys

Kaip buvo pažymėta 1-ame skyriuje, iki 2017 m. regioninis keleivių ir krovinių aptarnavimas „Rail Baltica“ trasoje nebuvo planuojamas, pirmieji pasiūlymai pasirodė tik 2018 m. Pasirenkamoji infrastruktūra - tai regioninės stotys ir privažiavimo keliai prie jų, taip pat 5G ryšio bokštai², kurie nebūtini „Rail Baltica“ linijos funkcionavimui.

Reikalavimai regioninėms stotims yra nustatyti „Rail Baltica“ geležinkelio projektavimo gairių RB-DG-MAN rinkinyje. Jose numatomos trijų tipų regioninės stotys (pav. 3)³:



Pav. 3. Regioninių stočių tipai

Tipas II. Stotį sudaro pastatas ir peronas. Minimalios stoties patalpos: didesnė laukimo erdvė, tualetai, mažmeninė prekyba/kavinė, papildomos operacinės patalpos ir patalpos personalui. Yra galimybė šią stotį išplėsti pridedant daugiau konvencinių patalpų.

Tipas III. Šią stotį sudaro bazinės stoties pastatas ir peronas. Minimalios stoties patalpos: laukimo erdvė, tualetai, operacinės patalpos personalui, perone – mažiausiai 4 pastogės.

Tipas IV. Šio tipo stotį sudaro peronas ir pastogės. Jokių kitų patalpų bei darbuotojų nėra. Perone yra 2 pastogės.

II tipo stoties ir gretimybių galimas vaizdas pagal RB-DG-MAN rinkinį parodytas 4 pav.

² 5G ryšio bokštai reikalingi kokybiškam 5G ryšio užtikrinimui „Rail Baltica“ linijos gretimybėse

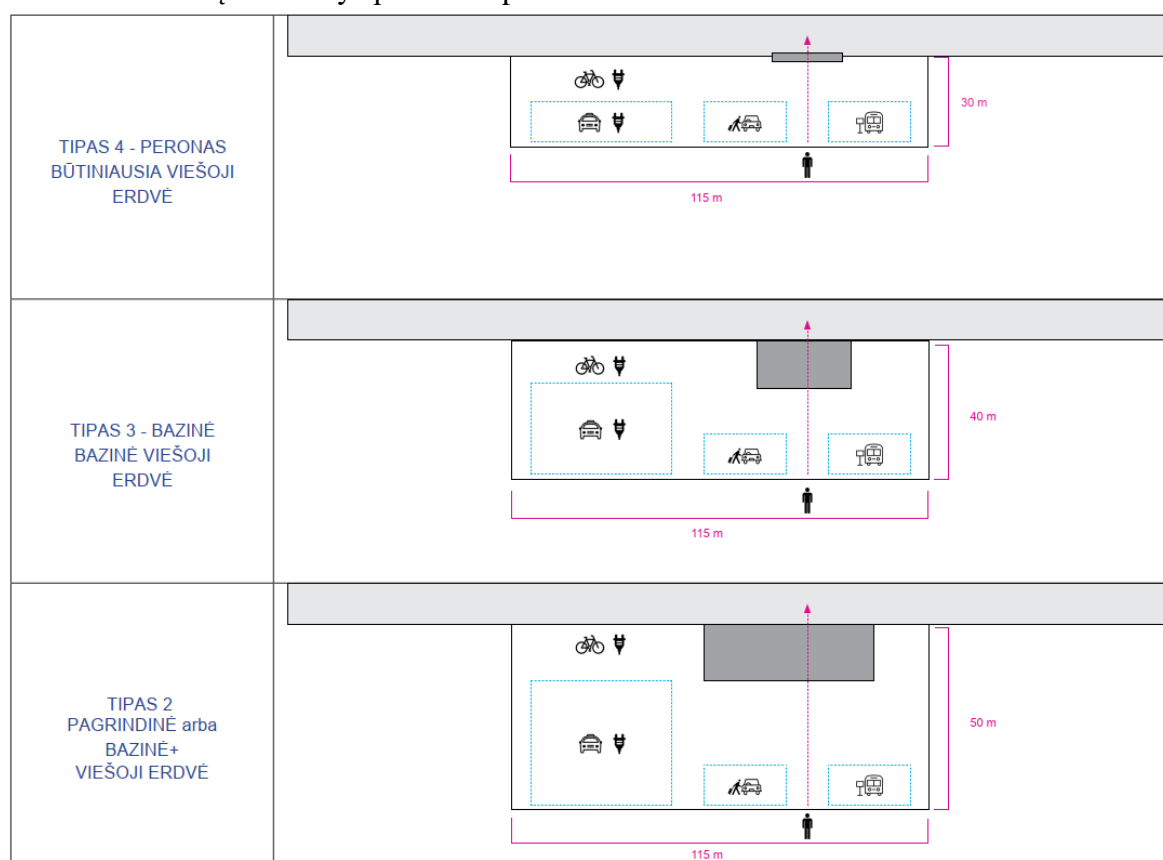
³ Stoties termino apibrėžimas projektavimo gairėse rinkinyje RB-DG-MAN skiriasi nuo apibrėžimo *Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse*. Pagal rinkinį RB-DG-MAN stotis traktuojama kaip infrastruktūra šalia geležinkelio: pastatai, automobilių stovėjimo aikštelės ir pan.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.



Pav. 4. II tipo stoties pavyzdys

Numatomi stočių matmenys pateikti 5 pav.



Pav. 5. Regioninių stočių tipiniai matmenys

Reikalavimai regioninėms stotims pateikti lentelėje.

Lentelė 1. Minimalūs reikalavimai regioninėms stotims

Rodiklis	II tipas		III tipas		IV tipas	
Ilgis, m	115		115		115	
Plotis, m	50		40		30	
Automobilių vietos		30		20		12
„Pabučiuok ir važiuok“ ⁴	+		+		+	
Taksi vietos		6		4		2
Autobusų sustojimas	+		+		+	

⁴ „Pabučiuok ir važiuok“ (angl. „Kiss and Ride“) – trumpalaikio sustojimo vietos, kuriose automobilių galima palikti iki 15 min.

Rodiklis	II tipas		III tipas		IV tipas	
Dviračių saugykla	+		+		+	
Elektromobilių vietos		6		4		2

Stotyse rengiami skirtingų lygių perėjimai į kitą geležinkelio pusę – viadukai arba tuneliai.

Iš viso nagrinėjamos 7 regioninės stotys, kurių kiekvienai analizuojamos 2 alternatyvos:

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

Kaip pažymėta SPAV apimties nustatymo dokumente:

- prioritetinių alternatyvų rinkinys vadinamas 1-u variantu (v1);
- neprioritetinių alternatyvų rinkinys vadinamas 2-u variantu (v2).

3.2. Regioninių stočių sprendiniai

Regioninių stočių sprendiniai parengti vadovaujantis:

- Planavimo darbų programos nuostatomis;
- pagal sutartis „Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ ir „Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ parengtų ar rengiamų atskirų ruožų techninių projektų sprendiniais;
- „Rail Baltica“ geležinkelio linijos projektavimo gairių RB-DG-MAN rinkiniu;
- RB Rail AS užsakymu parengtomis (rengiamomis) studijomis ir kt.

3.2.1. Jonavos keleivinė stotelė

Jonavos keleivinė stotelė planuojama parengtame ruožo Šveicarija-Žeimiai techniniame projekte (kodinis Nr. RBDTDLTDS1DPS2-1). Planuojami 220 m ilgio ir 7,90 m pločio peronai horizontalioje 4400 m spindulio kreivėje su 70 mm pakyla. Išilginis geležinkelio kelio nuolydis šioje atkarpoje yra 2,2 ‰. Peronų aukščiai numatomi 760 mm virš bėgio galvutės. Atstumas nuo geležinkelio ašies iki perono krašto planuojamas 1,71 m kreivės vidinėje pusėje ir 1,67 m kreivės išorinėje pusėje. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos 2,2 m aukščio tvora nuo gyvūnų ties peronais yra tęsiama, blokuojant galimybę pateikti ant bėgių.

Vystymo plane Jonavos keleivinei stotelei parengtos dvi alternatyvos.

Pagal abi alternatyvas numatoma II tipo stotelė, stotelės teritorijoje planuojamas stotelės pastatas, automobilių stovėjimo aikštelė, taksi zona, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos. Autobusų apsisukimui numatoma apsisukimo aikštelė. Keleivių saugumui užtikrinti įrengiamos saugumo sistemos pagal dokumento „Techninis pasiūlymas regioninėms stotims, kai keleiviai laukia peronuose ir pravažiuoja greitasis traukinys“ nuostatas, kai peronai įrengiami prie pagrindinės linijos.

I alternatyva – stotelė pagal parengto techninio projekto RBDTDLTDS1DPS2-1 kilometražą planuojama rytinėje pusėje nuo 8+592,94 km iki 8+813,04 km. Stotelės zona planuojama esamame paviršiaus lygyje, o kadangi geležinkelio kelias šioje vietoje yra iškasoje, patekimui į peronus numatomas pėsčiųjų viadukas su laiptais ir liftu. Rytinėje pusėje planuojamas privažiavimo kelias automobiliais nuo rajoninio kelio Nr. 1505 Jonava-Čičinai- Smičkiai.

II alternatyva – stotelė pagal parengto techninio projekto RBDTDLTDS1DPS2-1 kilometražą suplanuota vakarinėje pusėje nuo 8+499,96 km iki 8+670,02 km. Pagal šią alternatyvą stotelės zona yra numatoma iškasoje kartu su geležinkelio keliu, taip stotelės zoną priartinant prie keleivių perono. Patekimui į peronus numatoma požeminė pėsčiųjų perėja su laiptais ir liftu. Vakarinėje pusėje planuojamas privažiavimo kelias automobiliais nuo rajoninio kelio Nr. 1505 Jonava-Čičinai- Smičkiai.

Pastaba: techninio projekto metu perėjos į kitą geležinkelio pusę tipas ir sprendinys bus tikslinamas.

Pagal abi alternatyvas privažiavimui prie Jonavos keleivinės stotelės būtų panaudojami keliai ir gatvės:

- Iš Čičinų pusės – rajoninis kelias Nr. 1505;
- Iš Jonavos dalies Neries upės dešiniajame krante - magistralinis kelias A6, rajoninis kelias Nr. 1915 Vandžiogala-Preišiogalėlė-Jonava, Kranto bei Sentikių gatvės;
- Iš Jonavos pietvakarinės dalies - rajoninis kelias Nr. 1915 Vandžiogala-Preišiogalėlė-Jonava, Kranto bei Sentikių gatvės, toliau – kelias Nr. 1505;
- Iš Jonavos centro, rytinės ir šiaurinės dalies – esamos Jonavos gatvės iki sankryžų su keliu Nr. 1505 (Baltųjų Plukių g., Žemaitės g., Suvalkiečių g., Lietuvių g.), toliau - kelias Nr. 1505.

Pagal I alternatyvą privažiuoti nuo Jonavos būtų arčiau nei pagal II alternatyvą.

Jonavos keleivinės stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas parodytos pav. 6

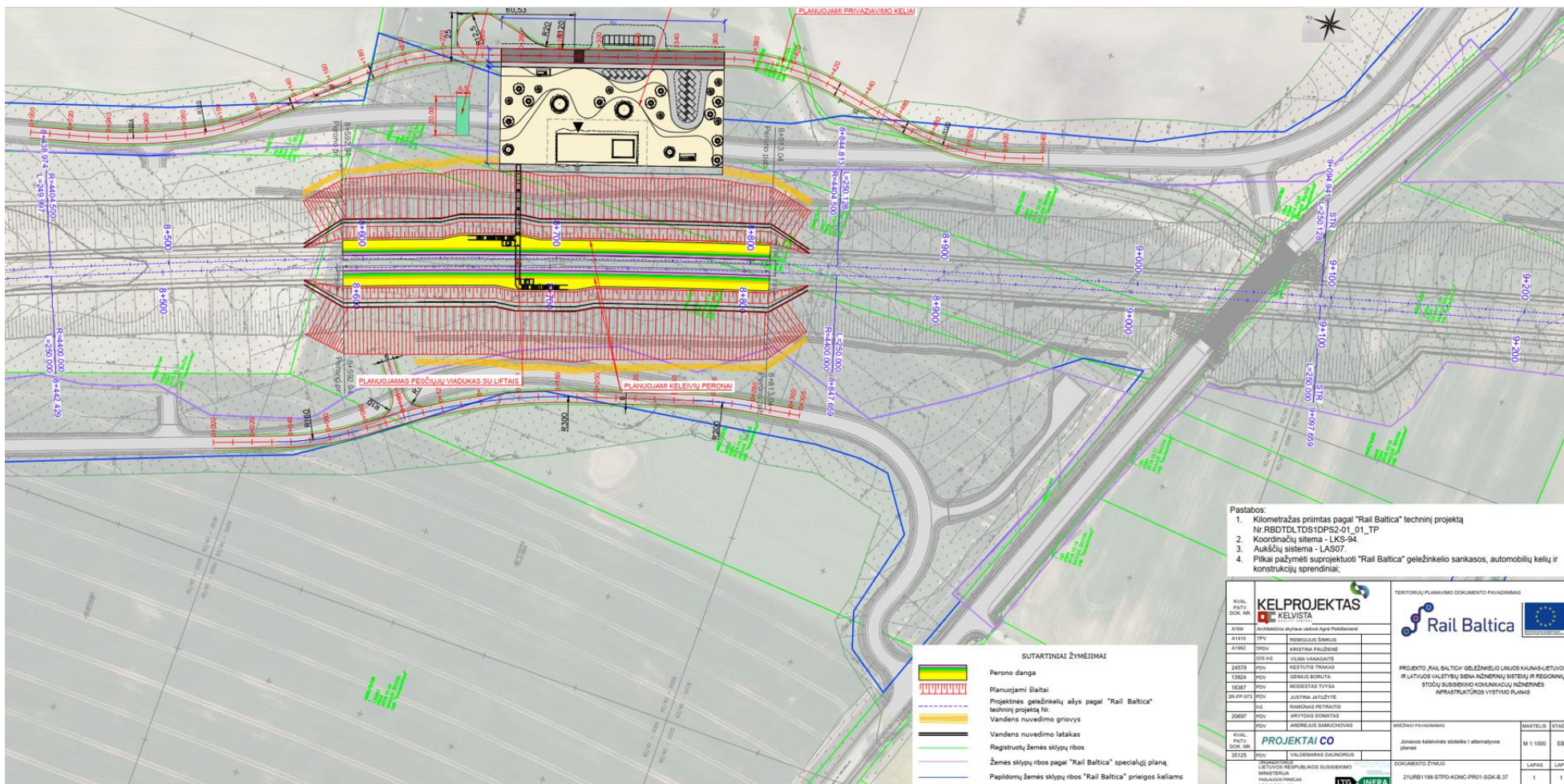
Pastaba: šioje ir kitose schemose magistralinių kelių numeriai vaizduojami rausvame fone, krašto kelių – gelsvame fone, rajoninių kelių – keturženkliai skaičiai be fono; keleivinės stotelės teritorija vaizduojama šviesiai pilku stačiakampiu, prekinės stoties – tamsiai pilka figūra.

Jonavos keleivinės stotelės sprendinių schema pagal I alternatyvą parodyta pav 7., pagal II – pav. 8.



Pav. 6. Jonavos keleivinės stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pastabos:

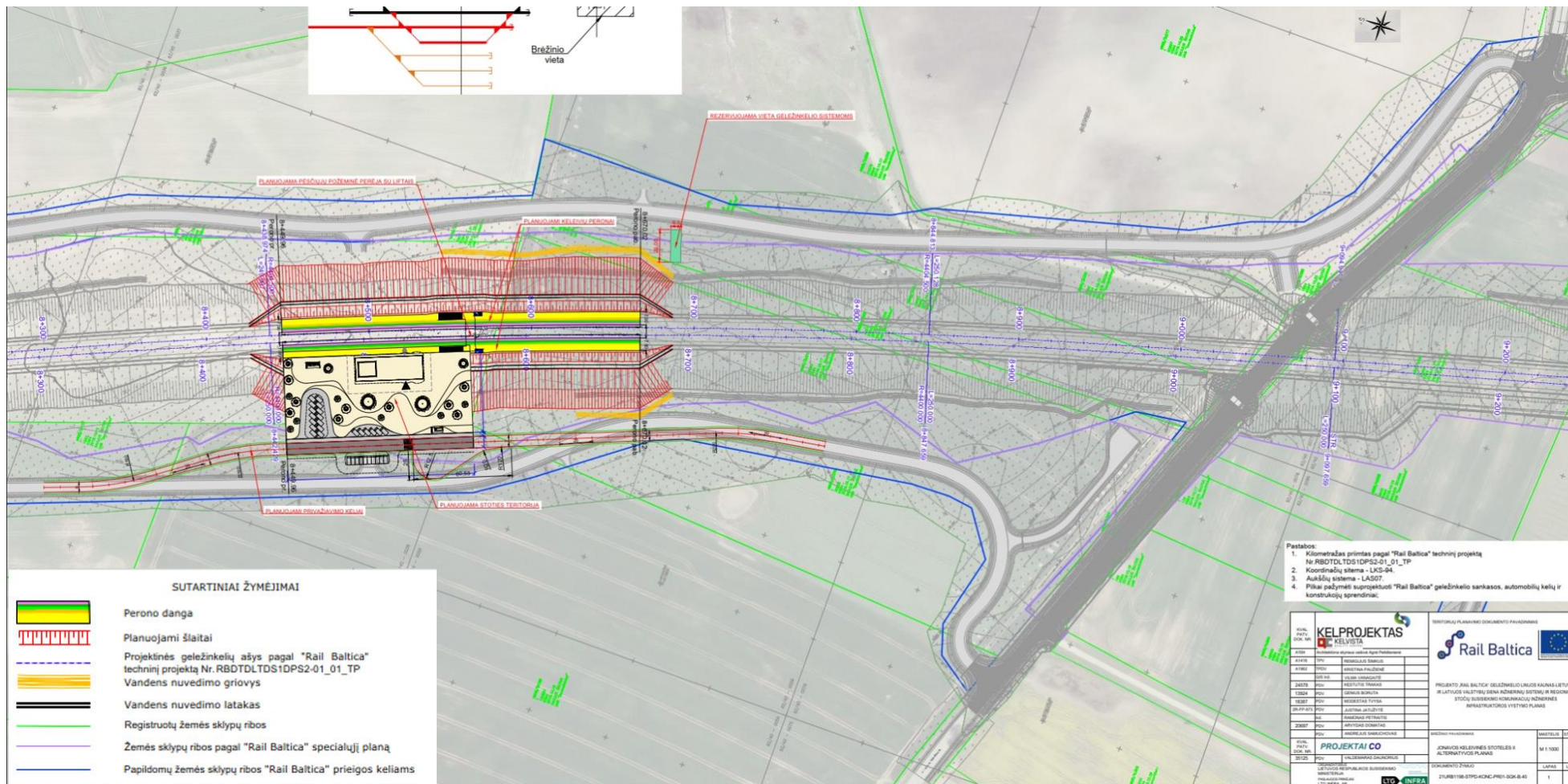
- Kilometražas priimtas pagal "Rail Baltica" techninį projektą
- Nr.RB0TDLTDS1DPS2-01_01_TP
- Koordinacinė sistema - LKS-94
- Aukščių sistema - LAS07
- Pilkai pažymėti suprojektuoti "Rail Baltica" geležinkelio sankasos, automobilių kelių ir konstrukcijų sprendiniai;

KVAL. PATV. DOK. NR.	KELPROJEKTAS KILVIŠTA	TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTO PAVADINIMAS
A108	Elektroninio aprašo medžiaga Aplai Projektavimas	 PROJEKTO „RAIL BALTICA“ GELEŽINKELIO LINIJOS KAUNAS - LIETUVOS IR LATVIJOS VALSTYBIŲ SIENA INŽINERINIŲ SISTEMŲ IR REGIONINIŲ STOČIŲ SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANAS
A1416	TPV	
A1892	TPDV	
038	IE	
26578	POV	
13024	POV	
18387	POV	
2R.FP.473	POV	
IE	IE	
20697	POV	
POV	ANDREJUS SARKUCHOVAS	

KVAL. PATV. DOK. NR.	PROJEKTAI CO	SMĖŽIO PAVADINIMAS	MAŠTELIS	STADIJA
56126	POV	Jonava ketvirtinės stotelės I alternatyvos planas	M 1:1000	ESI
DEPARTAMENTO VADYBOS PAVADINIMAS	MINISTERIJA	DOCUMENTO ŽYMŲ	LAPAS	LAPŲ
LTG INFRA	21UR81198-STPO-KONC-PR01-SGK-B.37	1	1	1

Pav. 7. Jonavos keleivinės stotelės sprendinys pagal I alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 8. Jonavos keleivinės stotelės sprendinys pagal II alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

3.2.2. Jonavos prekinė stotis

Jonavos prekinė stotis pagal „Rail Baltica“ geležinkelio linijos veiklos planą (angl. „Rail Baltica“ Operational Plan) planuojama ruože Šveicarija-Žeimiai (parengto techninio projekto kodinis Nr. RBTDLTDS1DPS2-1) ties 4+166 km. Jonavos prekinė stotis pajungiama ties techniniame projekte RBTDLTDS1DPS2-1 suprojektuota geležinkelio pralanka, keičiant pralanka kelio Nr. 4 planą.

Stoties įrengimo tikslai – karinio mobilumo užtikrinimas bei Jonavos rajono ir aplinkinių teritorijų generuojamų civilinių krovinių perkrovimas. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos tvora nuo gyvūnų įrengiama aplink stoties teritoriją išlaikant jos 2,2 m aukštį bei blokuojant galimybę gyvūnams patekti ant bėgių.

Vystymo plane nagrinėjamos dvi Jonavos prekinės stoties alternatyvos:

I alternatyva

Jonavos prekinė stotis projektuojama R-4000 m spindulio kreivėje. Atvykimo-išvykimo kelio Nr. 4 naudingasis ilgis išlaikomas ne mažesnis kaip 1050 m. Šoniniai geležinkelio keliai projektuojami ne mažesnio kaip 750 m naudingąjo ilgio. Karinio mobilumo tikslais numatomi trys geležinkelio keliai su 750 m ilgio naudingaisiais ilgiais ir karinės technikos pakrovimo rampomis ties atmušu, taip pat numatomi du papildomi manevravimui skirti geležinkelio keliai su karinės technikos pakrovimo rampomis.

Patekimas automobiliais į stoties teritoriją numatomas per automobilių kelią Nr. 144 rekonstruojant esamą vietinės reikšmės kelią. Stoties zonoje už geležinkelio kelių numatomos transporto priemonių stovėjimo ir manevravimo zonos, 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. Techniniu projektu suprojektuotą gyvūnų praėjimą ties 3+700 km, įgyvendinus stoties sprendinius, tektų panaikinti, nes rytinėje pusėje vietoje laukų atsirastų krovos aikštelės⁵.

Pagal I alternatyvą vadovaujantis projektavimo gairių RB-DG-MAN rinkiniu, siekiant išlaikyti atvykimo–išvykimo kelią Nr. 4, lygiagretų 8,5 m atstumui nuo pagrindinių geležinkelio kelių, suprojektuoti 1/18.5 kryžmėženklis geležinkelio iešmai (Nr. 17 ir Nr. 18), kurių kreivės R-1200 m atšakine kryptimi pratęsimos toliau už iešmo kryžmės galo.

III⁶ alternatyva – tai sprendinys, veidrodiniu būdu pakeičiantis I alternatyvos sprendinį – atvažiavimą traukiniais į stotį organizuojant iš šiaurinės pusės. Patekimas automobiliais į stoties teritoriją numatomas per automobilių kelią Nr. 144, rekonstruojant esamą privažiavimo kelią bei įrengiant naują kelio atkarpą. Skirtingai nuo I alternatyvos išsaugomas 3+700 km gyvūnų praėjimas jį prailginant, praplatinant ir užtikrinant erdvumo koeficientą $\geq 1,5$.

Jonavos prekinės stoties vieta parodyta pav. 9, I alternatyvos sprendinys – pav. 10, III alternatyvos sprendinys – pav. 11.

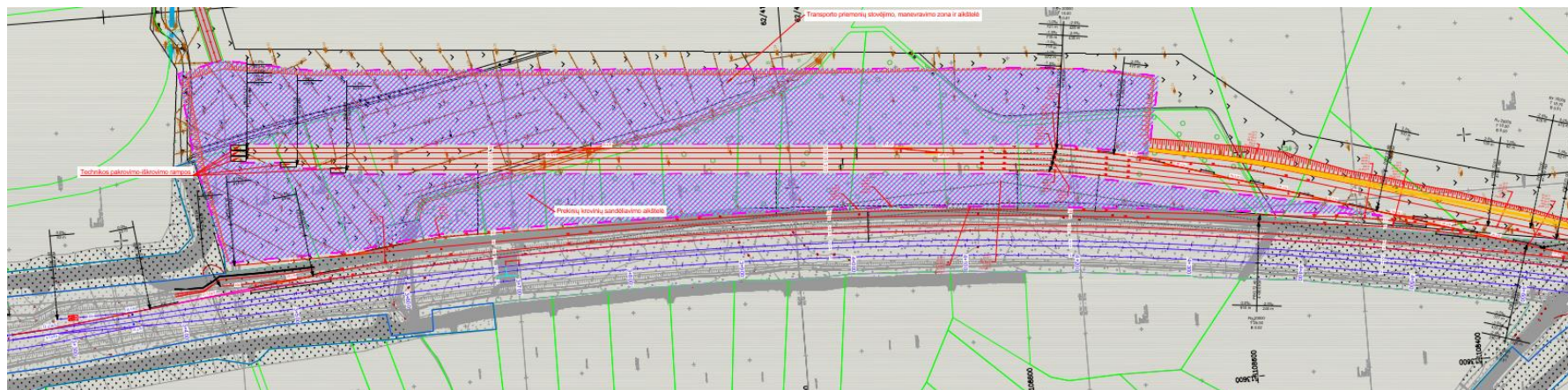
⁵ Pažymėtina, kad „Rail Baltica“ linijos plano bei išilginio profilio sprendiniai yra fiksuoti, todėl nėra galimybės įrengti požeminį praėjimą kitoje vietoje. Siekiant mažinti neigiamą poveikį gyvūnų migracijai, reikėtų ieškoti vietos „žaliajam“ tiltui.

⁶ Rengiant koncepciją buvo nagrinėjama dar viena alternatyva – II, kuri užsakovo buvo atmesta ir toliau nesvarstoma

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

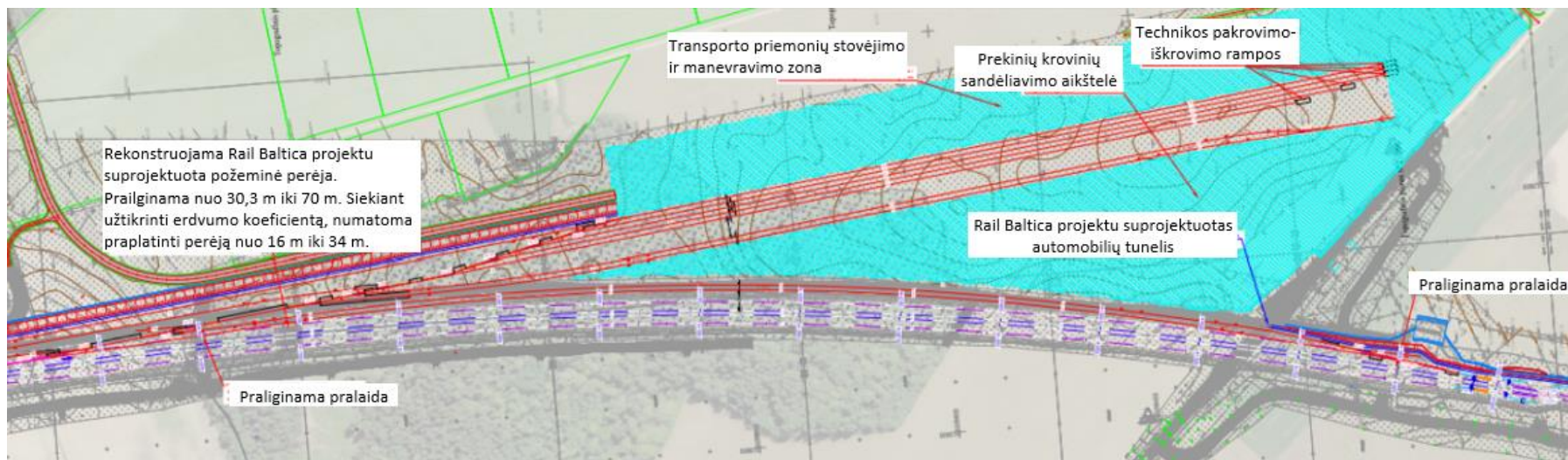


Pav. 9. Jonavos prekinės stoties vietos pagal I ir III alternatyvas



Pav. 10. Jonavos prekinės stoties sprendinys pagal I alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 11. Jonavos prekinės stoties sprendinys pagal III alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

3.2.3. Ručiūnų keleivinė stotelė

Ties Ručiūnais susikerta „Rail Baltica“, Kaišiadorys-Radviliškis geležinkelio linijos bei automobilių kelias Nr. 144 Jonava-Kėdainiai-Šeduva.

Ručiuūnų keleivinė stotelė numatyta parengtame techniniame projekte ruože Šveicarija - Žeimiai (projekto kodinis Nr. RBDTDLTDS1DPS2-1).

Vystymo plane Ručiūnų keleivinei stotelei parengtos dvi alternatyvos.

Pagal abi alternatyvas planuojami 220 m ilgio ir 7,90 m pločio peronai. Peronų aukščiai numatomi 760 mm aukščio nuo bėgio galvutės viršaus. Keleivių peronai planuojami geležinkelių sankasos pylime. Stotelės teritorijoje planuojamas stotelės pastatas, automobilių stovėjimo aikštelė, taksi zona, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos. Autobusų apsisukimui numatoma apsisukimo aikštelė. Stotelės teritorija su funkcinėmis zonomis ir pastatas planuojami geležinkelių sankasos apačioje viename lygyje su požemine pėsčiųjų perėja. Požeminės perėjos galuose planuojamos laiptinės su liftais pakilimui į pylimo viršų ir pėsčiųjų viaduku patekimui į peronus. Keleivių saugumui užtikrinti įrengiamos saugumo sistemos pagal dokumento „Techninis pasiūlymas regioninėms stotims, kai keleiviai laukia peronuose ir pravažiuoja greitasis traukinys“ nuostatas, kai peronai įrengiami prie pagrindinės linijos. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos 2,2 m aukščio tvora nuo gyvūnų ties peronais yra tęsiama, blokuojant galimybę pateikti ant bėgių.

Pastaba: techninio projekto metu perėjos į kitą geležinkelio pusę tipas ir sprendinys bus tikslinamas.

I alternatyva numatyta „Rail Baltica“ geležinkelio linijos veiklos plano schemeje. Stotelė planuojama šiauriau „Rail Baltica“ geležinkelio sankirtos su automobilių keliu Nr. 144 Jonava-Kėdainiai-Šeduva ir su 1520 mm pločio vėžės geležinkelio linija Kaišiadorys – Radviliškis. Stotelės vieta pagal techninio projekto RBDTDLTDS1DPS2-1 kilometražą - nuo 1+252,83 km iki 1+473,17 km. Rytinėje pusėje planuojama III tipo stotelė. Peronai suplanuoti horizontalioje 4004,5 m spindulio kreivėje su 70 mm pakyla. Išilginis geležinkelio kelio nuolydis šioje atkarpoje yra 5 ‰. Numatomas privažiavimo kelias nuo rajoninio kelio Nr. 1513 Žeimiai-Liepiei.

Pagal šią alternatyvą privažiavimas prie stotelės būtų sudėtingas:

- Iš Kėdainių krypties - krašto keliu Nr. 144 Jonava-Kėdainiai, toliau krašto keliu Nr. 232 Vilijampolė-Žeimiai-Šėta, rajoniniu keliu Nr. 1513 Žeimiai-Liepiei ir naujai rengiamu šiaurinėje pusėje privažiuojamuoju keliu prie stotelės;
- Iš Jonavos krypties - krašto keliu Nr. 224 Jonava-Liepiei-Pasraučiai, toliau rajoniniu keliu Nr. 1513 Žeimiai-Liepiei ir naujai rengiamu privažiuojamuoju keliu prie stotelės;
- Iš Kulvos ir Šėtos krypties - krašto keliu Nr. 232 Vilijampolė-Žeimiai-Šėta, toliau rajoniniu keliu Nr. 1513 Žeimiai-Liepiei ir naujai rengiamu privažiuojamuoju keliu prie stotelės.

Pastaba: pagal šią alternatyvą stotelės veiktų atskirai viena nuo kitos ir nebūtų nenumatoma stotelę išplėtoti į keleivių persėdimo stotį tarp 1435 mm ir 1520 mm vėžės geležinkelių dėl šių priežasčių:

- keleivių įlipimo-išlipimo vietos būtų nutolusios apie 600 m;
- nėra techninių galimybių užtikrinti patogų privažiavimą nuo krašto kelio Nr. 144 Jonava-Kėdainiai-Šeduva prie stotelės;
- siekiant užtikrinti gyvūnų migracijos sąlygas, privažiuojamajame kelyje tilto per Lankesos upę gabaritas turėtų atitikti „Rail Baltica“ projekte RBDTDLTDS1DPS2-1 suprojektuotus geležinkelio tilto parametrus, tačiau dėl trumpo atstumo privažiuojamojo kelio tiltą per Lankesos upę neįmanoma iškelti iki reikalingo aukščio.

II alternatyva – keleivinė stotelė numatoma piečiau „Rail Baltica“ geležinkelio sankirtos su automobilių keliu Nr. 144 Jonava-Kėdainiai-Šeduva ir su 1520 mm pločio vėžės geležinkelio linija Kaišiadorys–Radviliškis. Stotelės vieta pagal techninio projekto RBDTDLTDS1DPS2-1 kilometražą – nuo 1+967 km iki 2+187 km. Rytinėje pusėje planuojama II tipo stotelė. Peronai suplanuoti tiesėje. Išilginis geležinkelio kelio nuolydis šioje atkarpoje yra 6,5 ‰.

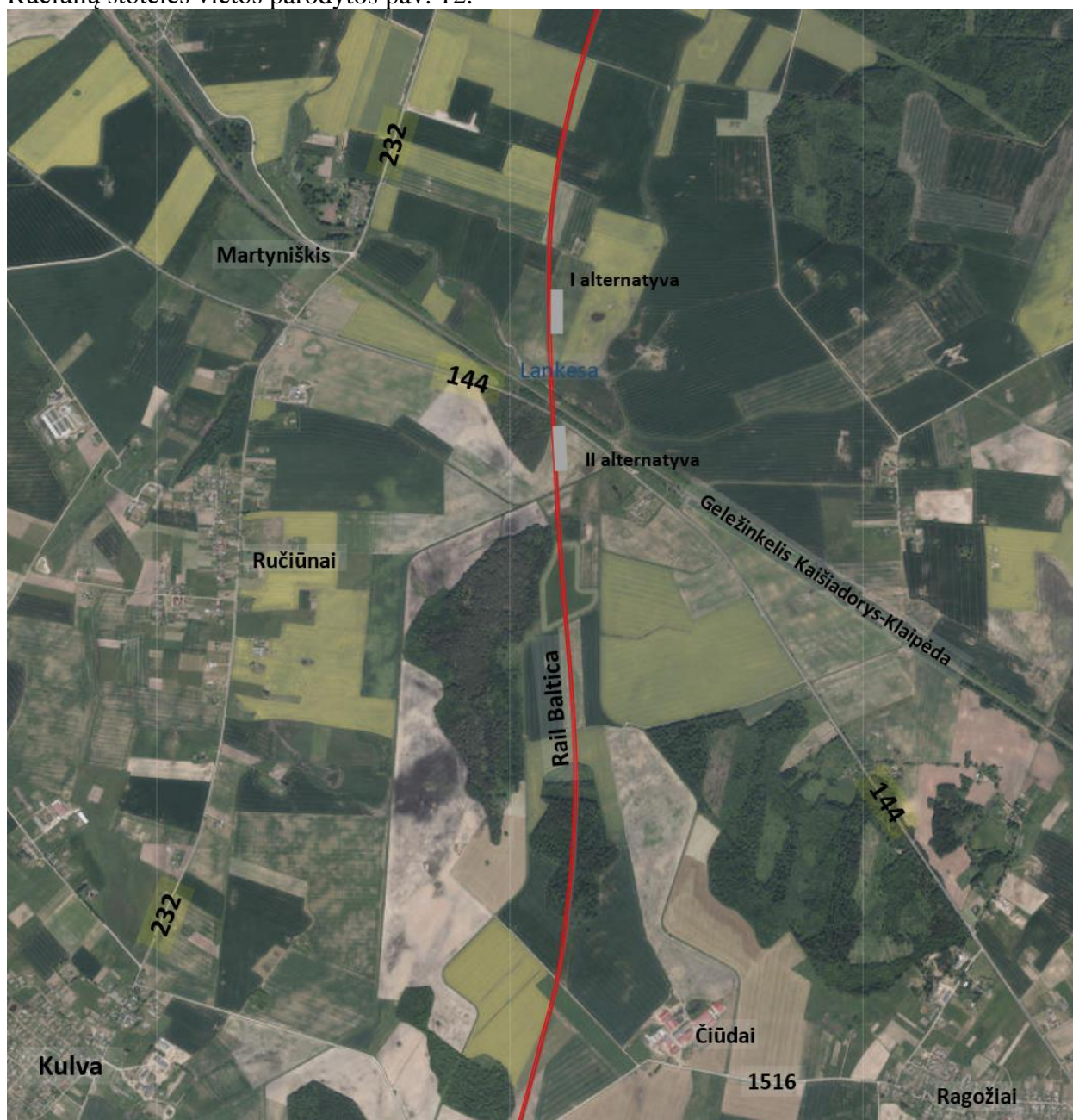
Pagal šią alternatyvą privažiavimas prie stotelės būtų paprastesnis:

- Iš Jonavos ir Kėdainių krypčių - krašto keliu Nr. 144 Jonava-Kėdainiai ir naujai rengiamu privažiuojamuoju keliu prie stotelės;
- Iš Kulvos ir Šėtos krypčių - krašto keliu Nr. 232 Viliampolė-Žeimiai-Šėta, toliau krašto keliu Nr. 144 Jonava-Kėdainiai ir naujai rengiamu privažiuojamuoju keliu prie stotelės.

Įrengus Ručiūnų stotelę pagal II alternatyvą ateityje stotelė gali būti išplėta į keleivių persėdimo stotį, kurioje persiskirstys keleivių srautai tarp 1520 mm ir 1435 mm vėžės pločio geležinkelių, pvz. važiuojantys maršrutu iš Marijampolės į Šiaulius Ručiūnų stotelėje galės persėsti į 1520 mm vėžę važiuojantį traukinį. Stotelės II tipas siūlomas įvertinant galimus didesnius keleivių srautus.

Šios alternatyvos atveju reikės rekonstruoti pralaidą per Pukinės upę.

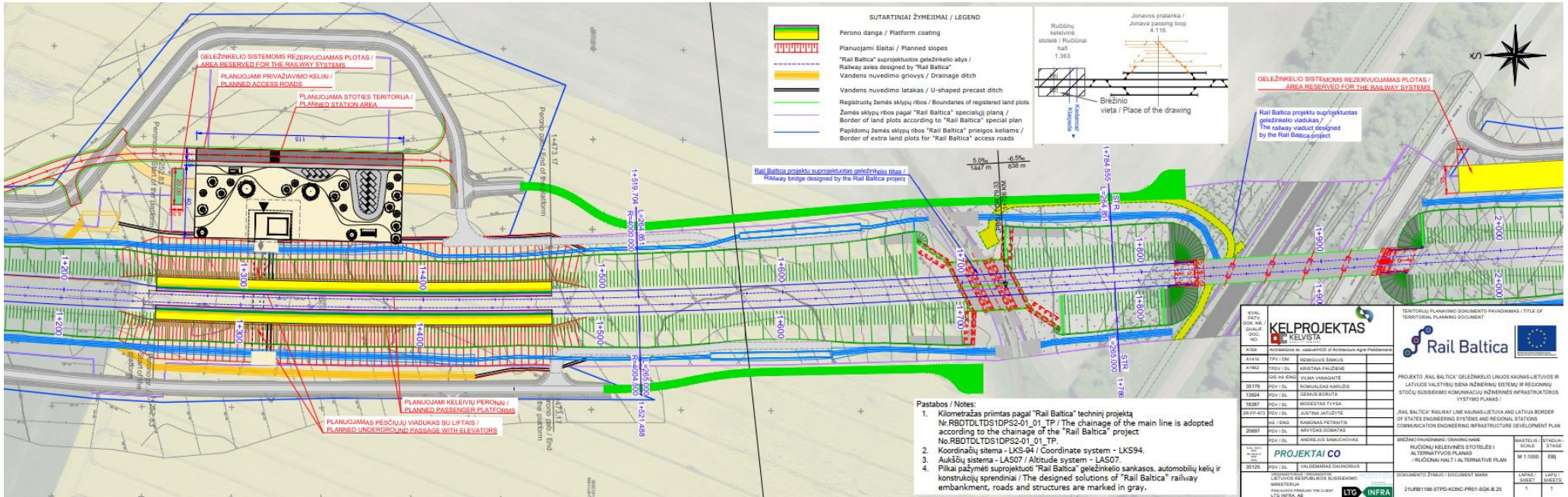
Ručiūnų stotelės vietos parodytos pav. 12.



Pav. 12. Ručiūnų stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas

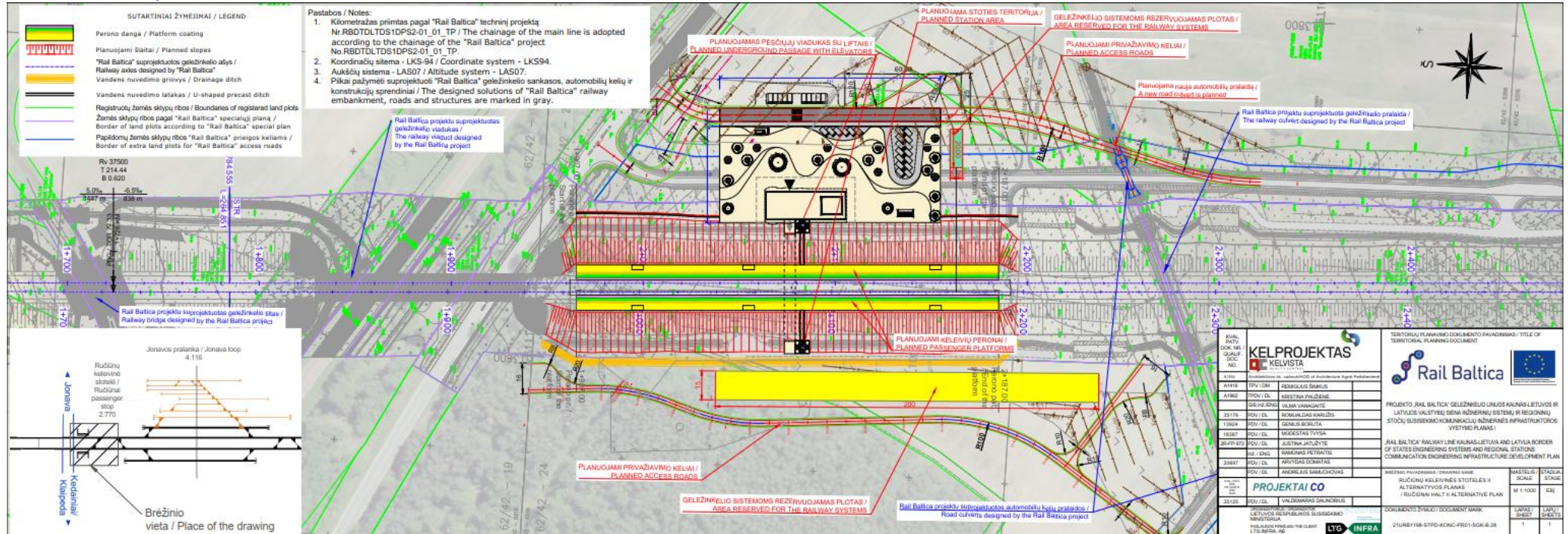
Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Koncepciniai sprendiniai pagal I ir II alternatyvas pateikti atitinkamai pav. 13 ir pav. 14



Pav. 13. Ručiūnų stotelės sprendinys pagal I alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 14. Ručiūnų stotelės sprendinys pagal II alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

3.2.4. Pasraucių keleivinė stotelė

Pasraucių keleivinė stotelė numatoma parengtame techniniame projekte ruože Žeimiai-Šėta (projekto kodinis Nr. RBDTDLTDS1DPS3). Pasraucių stotelė numatoma ties „Rail Baltica“ ir krašto kelio Nr. 145 Kėdainiai-Šėta-Ukmergė sankirta.

Vystymo plane Pasraucių keleivinei stotelei parengtos dvi alternatyvos.

Pagal abi alternatyvas keleivinė stotelė planuojama rytinėje pusėje, planuojami 220 m ilgio ir 7,90 m pločio peronai tiesėje su 0 % išilginiu nuolydžiu. Peronų aukščiai numatomi 760 mm aukščio nuo bėgio galvutės viršaus. Patekimui į peronus numatoma požeminė pėsčiųjų perėja su laiptais ir liftu. Keleivių saugumui užtikrinti įrengiamos saugumo sistemos pagal dokumento „Techninis pasiūlymas regioninėms stotims, kai keleiviai laukia peronuose ir pravažiuoja greitasis traukinys“ nuostatas, kai peronai įrengiami prie šoninių kelių. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos 2,2 m aukščio tvora nuo gyvūnų ties peronais yra tęsiama, blokuojant galimybę pateikti ant bėgių. Numatyta požeminė pėsčiųjų perėja su liftais. Stotelės teritorijoje planuojama automobilių stovėjimo aikštelė, taksi zona, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos. Autobusų apsisukimui numatoma apsisukimo aikštelė. Automobilių privažiavimo kelias prie stotelės numatomas rytinėje pusėje nuo krašto kelio Nr. 145.

Pastaba: techninio projekto metu perėjos į kitą geležinkelio pusę tipas ir sprendinys bus tikslinamas.

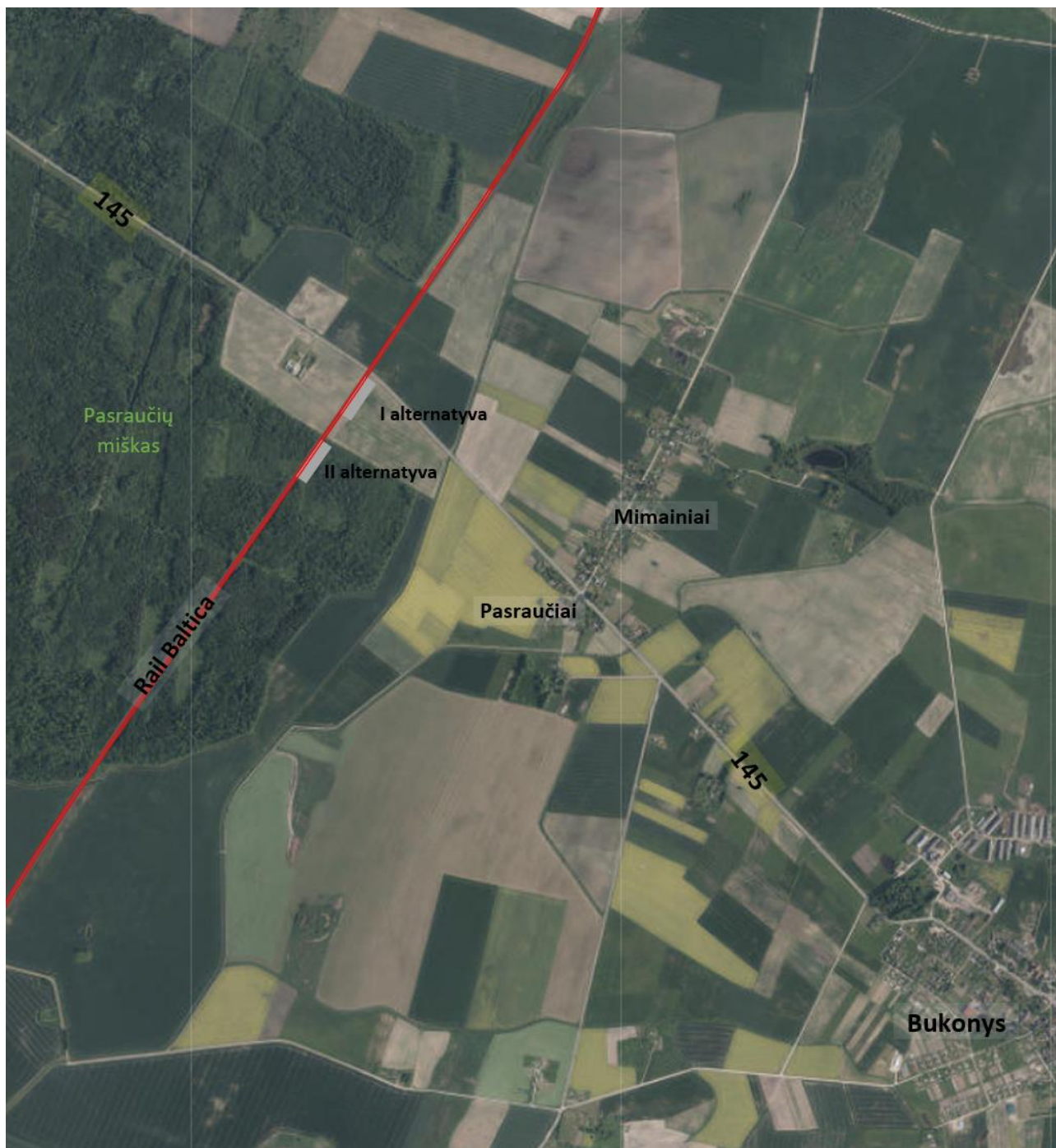
I alternatyva – pagal RBDTDLTDS1DPS3 kilometražą stotelė įrengiama nuo 4+841,17 km iki 5+061,17 km ir neprieštaruja projekto RBDTDLTDS1DPS3 sprendiniams. Pagal šią alternatyvą peronai perkeliama nuo pralankos vidurio arčiau kelio Nr. 145 Kėdainiai-Šėta-Ukmergė. Numatoma III tipo stotelė.

II alternatyva – pagal RBDTDLTDS1DPS3 kilometražą stotelė įrengiama Pasraucių miške nuo 5+174,00 km iki 5+394,00 km ir neprieštaruja techninio projekto RBDTDLTDS1DPS3 sprendiniams. Siekiant sumažinti stotelės užimamą plotą planuojama mažesnė (IV tipo) keleivių stotelė neįrengiant pastato. Šiuo atveju būtų sukliamas neigiamas poveikis kraštovaizdžiui, taip pat biologinei įvairovei.

I alternatyvoje suplanuota keleivinė stotelė yra arčiau krašto kelio Nr. 145 Kėdainiai-Šėta- Ukmergė nei II alternatyvoje suplanuota keleivinė stotelė, tačiau pagal II alternatyvą suplanuotas peronas yra ties geležinkelio pralankos viduriu ir atitinka „Rail Baltica“ geležinkelio linijos veiklos plano nuostatas.

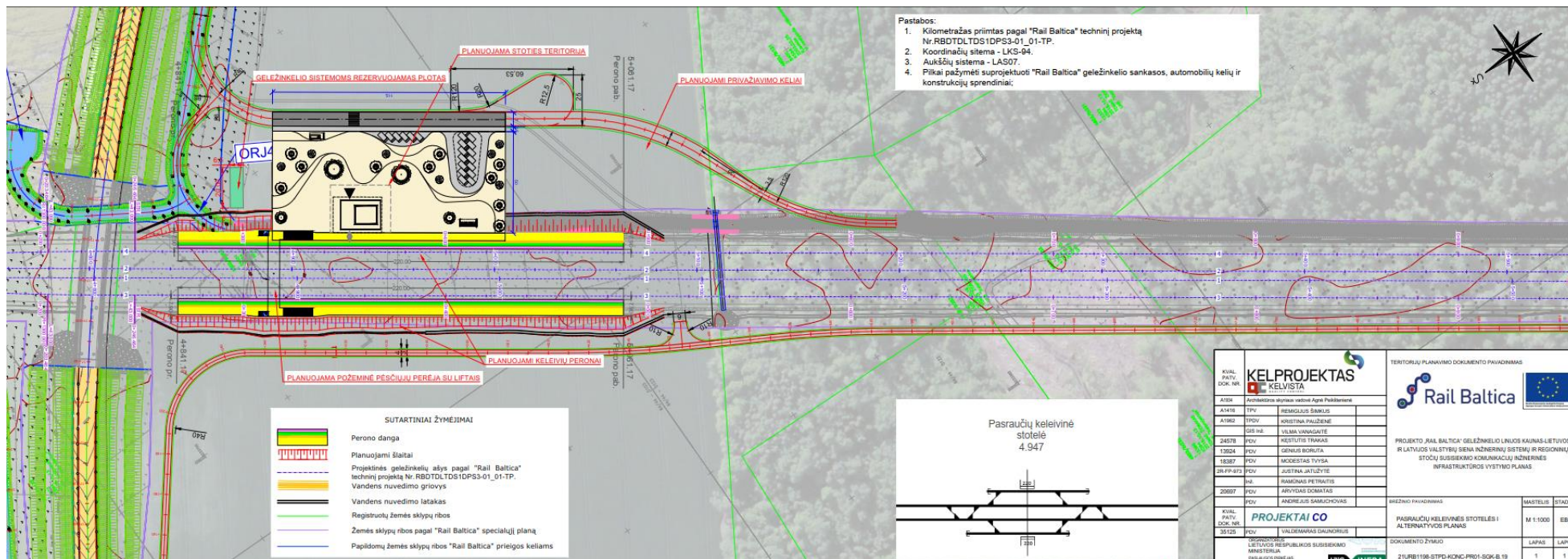
Stotelės vietos pagal alternatyvas parodytos pav. 15.

Koncepciniai sprendiniai pagal I ir II alternatyvas pateikti atitinkamai pav. 16 ir pav. 17.



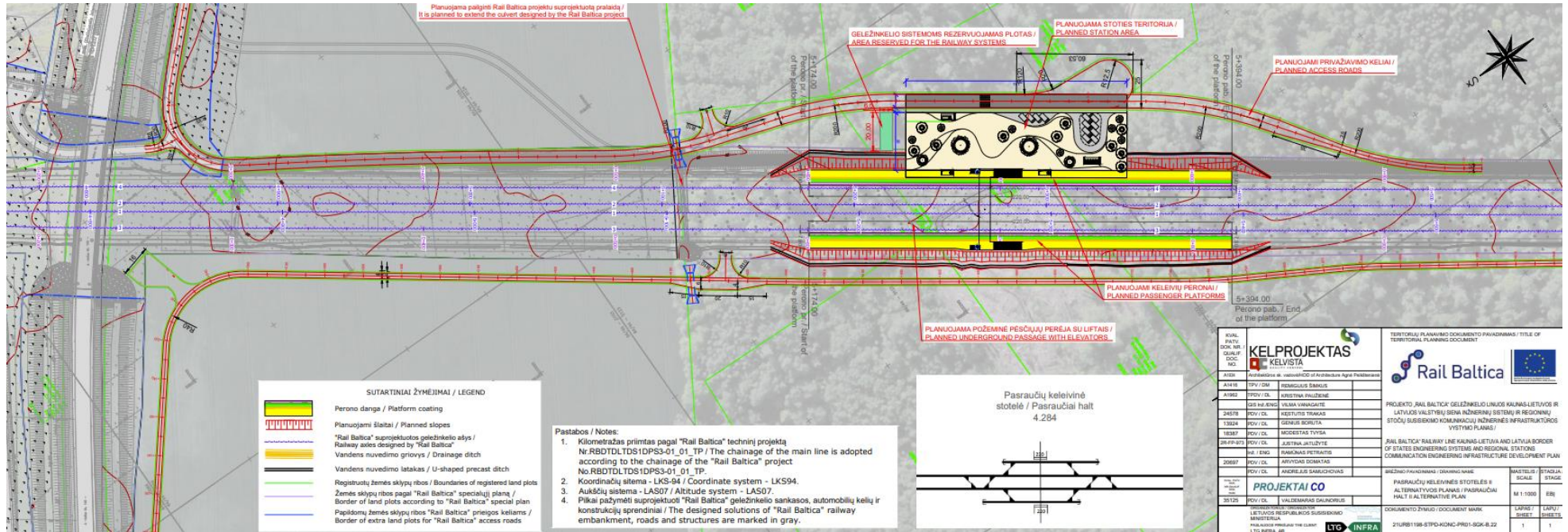
Pav. 15. Pasraučių keleivinės stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 16. Pasraučių stotelės sprendinys pagal I alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 17. Pasraučių stotelės sprendinys pagal II alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

3.2.5. Ramygalos keleivinė stotelė

Ramygalos keleivinės stotelės vieta pagal rengiamą techninį projektą ruože Šėta – Ramyga (kodinis Nr. RBDTDLTDS1DPS4-01) numatyta nuo 4+910 km iki 5+130 km. Stotelė įrengiama ties „Rail Baltica“ geležinkelio sankirta su rajoniniu keliu Nr. 1204 Kavarskas-Taujėnai-Vadokliai-Ramyga.

Planuojami 220 m ilgio ir 7,90 m pločio peronai tiesėje su 3,65 ‰ išilginiu nuolydžiu. Peronų aukščiai numatomi 760 mm aukščio nuo bėgio galvutės viršaus. Pagal „Rail Baltica“ projektavimo gairių tipinius brėžinius atstumas nuo geležinkelio ašies iki perono krašto planuojamas 1,66 m. Patekimui į peronus numatoma požeminė pėsčiųjų perėja su laiptais ir liftu. Keleivių saugumui užtikrinti įrengiamos saugumo sistemos pagal dokumento „Techninis pasiūlymas regioninėms stotims, kai keleiviai laukia peronuose ir pravažiuoja greitasis traukinys“ nuostatas, kai peronai įrengiami prie pagrindinės linijos. Peronuose prie pagrindinės linijos numatomi apsauginiai barjerai. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos 2,2 m aukščio tvora nuo gyvūnų ties peronais yra tęsiama, blokuojant galimybę pateikti ant bėgių.

Pastaba: techninio projekto metu perėjos į kitą geležinkelio pusę tipas ir sprendinys bus tikslinamas.

Vystymo plane Ramygalos keleivinei stotelei parengtos dvi alternatyvos.

Pagal abi alternatyvas planuojama IV tipo stotelė. Stotelės teritorijoje planuojama automobilių stovėjimo aikštelė, taksi zona, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos. Automobilių privažiavimas prie stotelės numatomas nuo rajoninio kelio Nr. 1204 Kavarskas-Taujėnai-Vadokliai-Ramyga. Autobusų apsisukimui numatoma apsisukimo aikštelė.

I alternatyva – keleivinė IV tipo stotelė ir privažiavimo kelias planuojama rytinėje pusėje.

II alternatyva – keleivinė IV stotelė ir privažiavimo kelias planuojami vakarinėje pusėje.

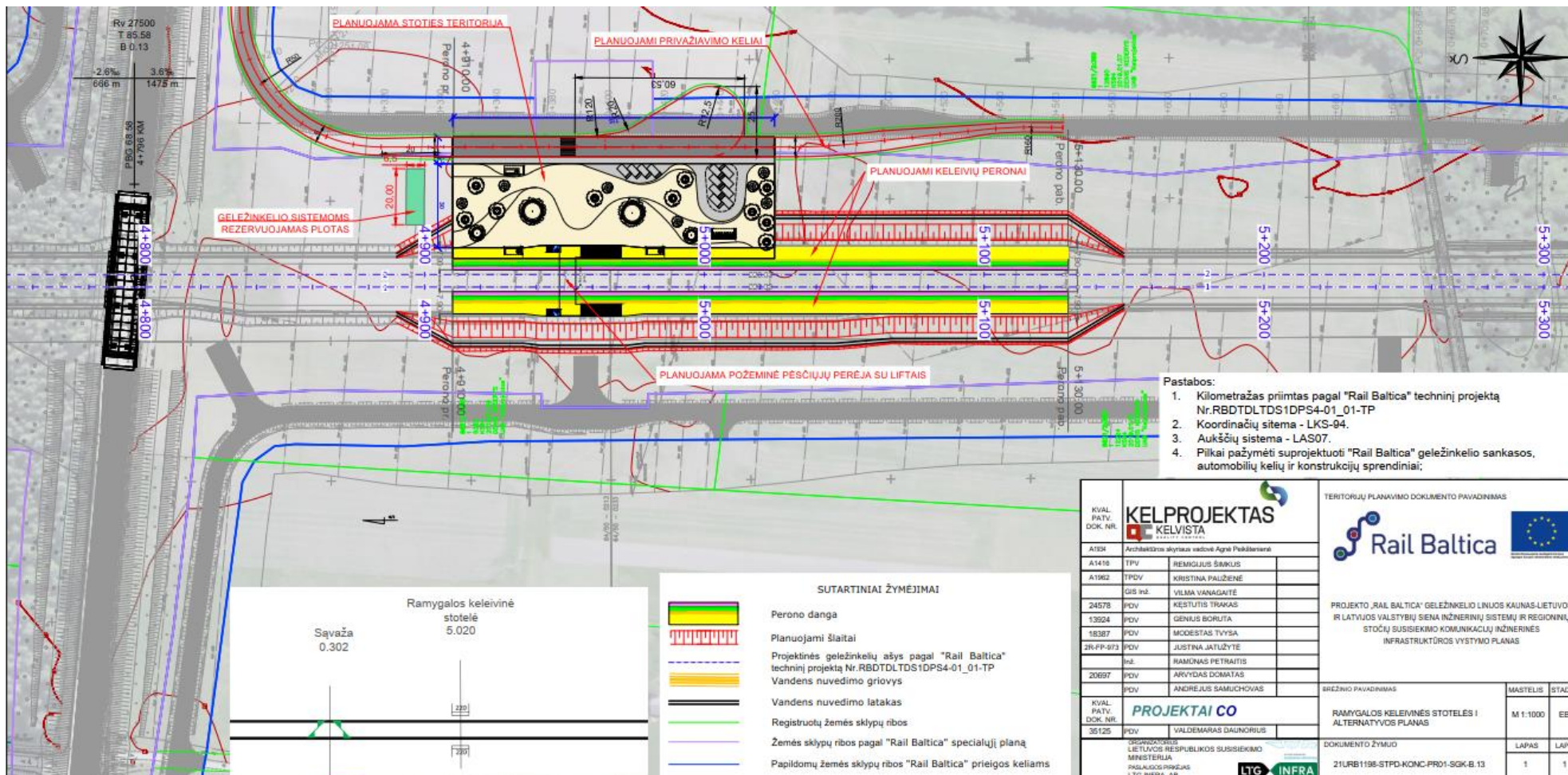
Stotelės vietos pagal alternatyvas parodytos pav. 18.

Koncepciniai sprendiniai pagal I ir II alternatyvas pateikti atitinkamai pav. 19 ir pav. 20.



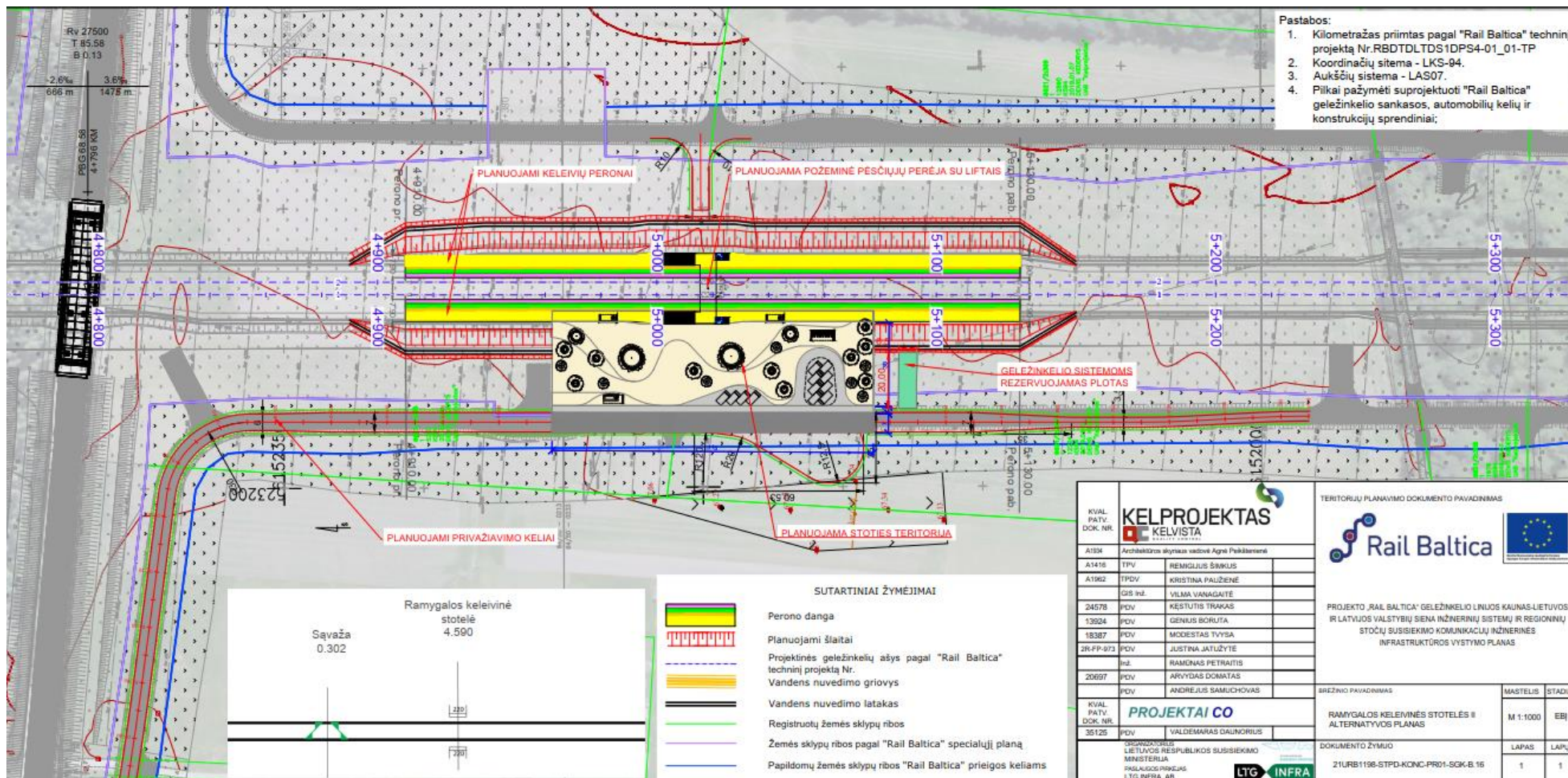
Pav. 18. Ramygalos stotelės vietos pagal I ir II alternatyvas

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 19. Ramygalos stotelės sprendinys pagal I alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 20. Ramygalos stotelės sprendinys pagal II alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

3.2.6. Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis

Joniškėlio stotis pagal rengiamą techninį projektą ruože Berčiūnai – Joniškėlis (projekto kodinis Nr. RBDTDLTDS2DPS2) numatoma ties 1+341 km. Stotis įrengiama ties „Rail Baltica“ geležinkelio sankirta su krašto keliu Nr. 150 Šiauliai-Pakruojis-Pasvalys.

Vystymo plane Joniškėlio stočiai parengtos dvi alternatyvos.

I alternatyva atitinka techninio projekto RBDTDLTDS2DPS2 sprendinius. Šioje alternatyvoje neplanuojami geležinkelio keliai prekiniams traukiniams, tačiau papildomai planuojamos dvi 180,0 m ilgio krovimo rampos prie geležinkelio aklakelių. Geležinkelio aklakelių naudingasis ilgis sudaro 220 m. Planuojant prekinį traukinį krovą šiuose geležinkelio aklakeliuose būtų apsunkintas traukinių manevravimas stotyje. Planuojami 210 m ilgio keleivių peronai su požemine pėsčiųjų perėja ir liftais, skirtais riboto judumo asmenims. Peronai suplanuoti tiesėje. Išilginis kelio nuolydis šioje atkarpoje yra 0,0 ‰. Perono plotis 7,90 m, aukštis virš bėgio galvutės – 760 mm. Perono plotis ties požeminės pėsčiųjų perėjos ir liftų statinio konstrukcijomis praplatinamas iki 8,64 m. Pagal „Rail Baltica“ Projektavimo gairių tipinius brėžinius atstumas numatytas 1,66 m atstumas nuo geležinkelio ašies iki perono krašto. Keleivių saugumui užtikrinti įrengiamos saugumo sistemos pagal dokumento „Techninis pasiūlymas regioninėms stotims, kai keleiviai laukia peronuose ir pravažiuoja greitasis traukinys“ nuostatas, kai peronai įrengiami prie šoninių kelių. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos 2,2 m aukščio tvora nuo gyvūnų ties peronais yra tęsiama, blokuojant galimybę pateikti ant bėgių. Vakarinėje pusėje planuojama regioninė III tipo stotis. Stoties teritorijoje planuojamas stoties pastatas, automobilių stovėjimo aikštelė, taksi zona, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos. Vakarinėje pusėje prie Joniškėlio stoties teritorijos planuojamas privažiavimo kelias automobiliams, kuris prijungiamas prie kelio Nr. 150 Šiauliai-Pakruojis-Pasvalys.

Pastaba: techninio projekto metu perėjos į kitą geležinkelio pusę tipas ir sprendinys bus tikslinamas

Pagal **II alternatyvą** be I alternatyvoje numatytų sprendinių⁷ prekiniams traukiniams civiliniais tikslais planuojami papildomi penki 1435 mm vėžės geležinkelio keliai prekiniams traukiniams. Papildomi trys keliai Nr. 6, Nr. 8 ir Nr. 10, talpinantys 750 m ilgio prekinis traukinis, planuojami rytinėje stoties pusėje už keleivių perono. Kraštinio kelio Nr. 10 paskirtis - krovos, kelio Nr. 8 – postovio, kelio Nr. 6 – manevravimo/apvažiavimo. Planuojami du geležinkelio aklakeliai Nr. 16 ir Nr. 26, skirti prekinį traukinį manevravimui, naudingasis ilgis sudaro 750 m. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos 2,2 m aukščio tvora nuo gyvūnų ties peronais yra tęsiama, blokuojant galimybę pateikti ant bėgių. Vakarinėje pusėje pagrindinės linijos tvora nuo gyvūnų tęsiama ties peronais bei stoties keliais išlaikant jos aukštį bei blokuojant gyvūnų patekimo galimybę ant bėgių. Rytinėje pusėje aplink stoties teritoriją įrengiama 2,2 m aukščio tvora blokuojant gyvūnų patekimo galimybę ant bėgių. Papildomi nauji geležinkelio keliai planuojami numatant techniniame projekte RBDTDLTDS2DPS2 projektuojamų Joniškėlio stoties geležinkelio kelių iešmų bei sąvažų perkėlimą nemažinant numatyto 1050 m naudingą geležinkelio kelių ilgio. Kraštinio geležinkelio kelio Nr. 10 rytinėje pusėje planuojama aikštelė su konteinerių/krovinių sandėliavimo zona, konteinerių krautuvo darbo zona bei autotransporto krovos zona. Planuojami papildomi geležinkelio keliai ties 1+530 km susikerta su techniniame projekte projektuojamo kelio Nr. 150 Šiauliai-Pakruojis-Pasvalys viaduko konstrukcijomis. Todėl reikalingas viaduko ilginimas.

Joniškėlio stoties vieta parodyta pav. 21.

Koncepciniai sprendiniai pagal I ir II alternatyvas pateikti atitinkamai pav. 22 ir pav. 23.

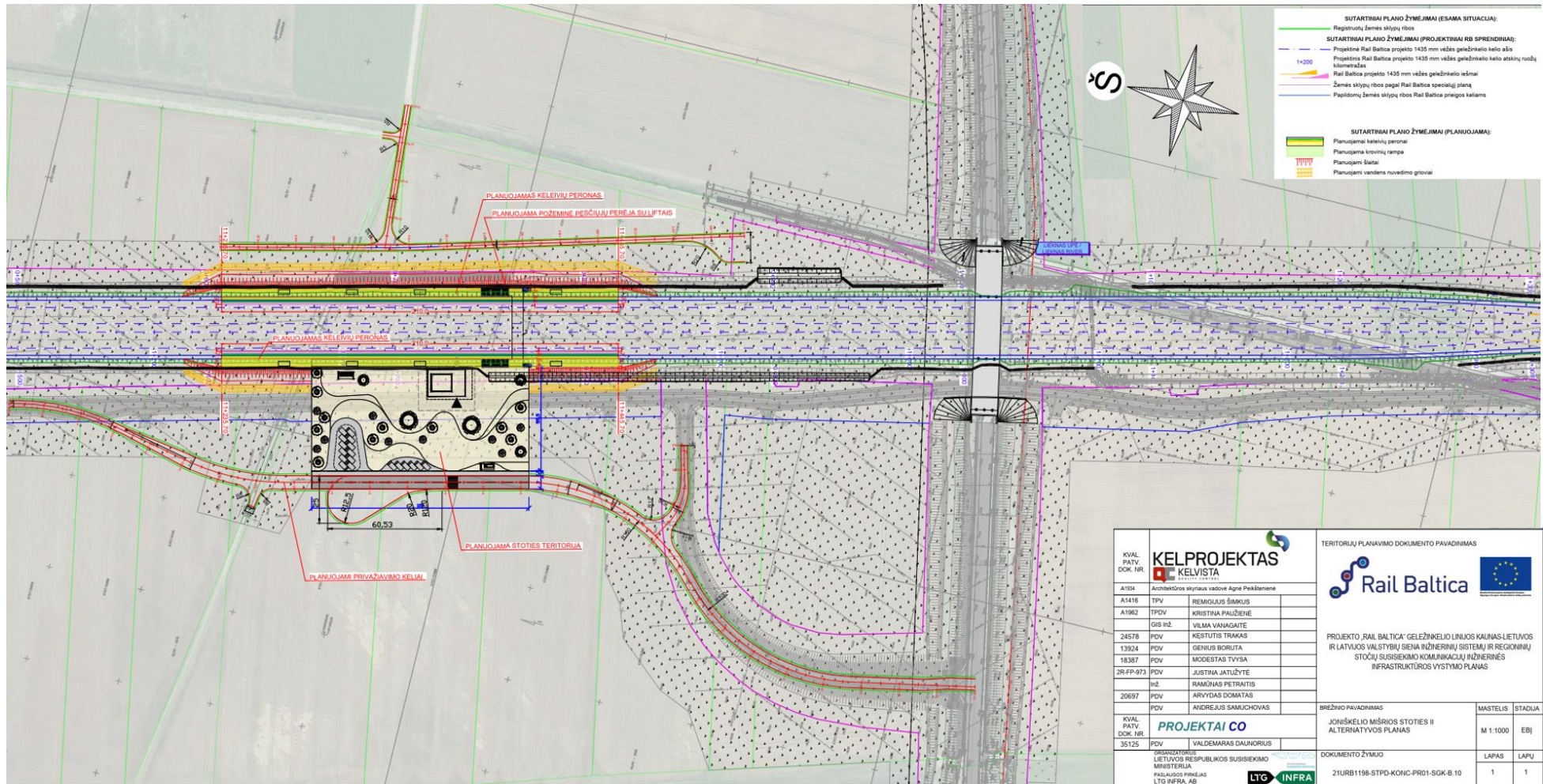
⁷ Keleivinė stotelė planuojama apie 100 m piečiau lyginant su I alternatyva

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.



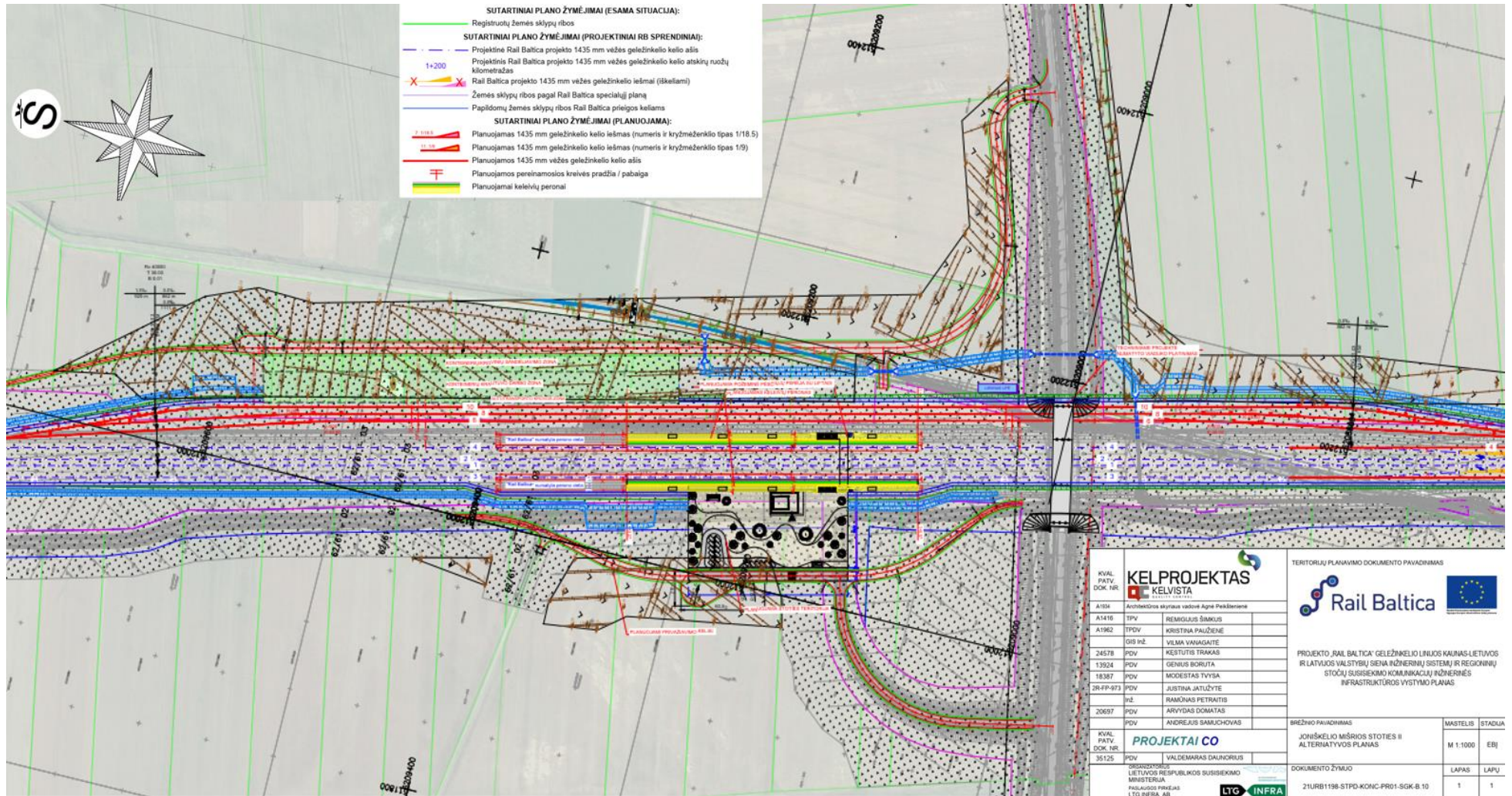
Pav. 21. Joniškėlio stoties vietos pagal I ir II alternatyvas

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 22. Joniškėlio keleivinės stotelės sprendinys (I alternatyva)

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 23. Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties sprendinys (II alternatyva)

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

3.2.7. Vaškų keleivinė (pasienio) stotis

Vaškų keleivinė (pasienio) stotis pagal rengiamą techninį projektą ruošui Vaškai - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena (projekto kodinis Nr. RBDTDLTDS2DPS4) numatoma 11+752 km. Techniniame projekte yra numatomi 1435 mm vėžės geležinkelio keliai: du pagrindiniai bei du šoniniai keliai, du geležinkelio aklakeliai bei du geležinkelio apsauginiai aklakeliai. Taip pat kraštinio geležinkelio kelio rytinėje pusėje yra numatytas 405 m ilgio keleivių peronas.

Vystymo plane Vaškų keleivinei (pasienio) stotiai parengtos dvi alternatyvos.

Pagal abi alternatyvas peronai suplanuoti tiesėje. Planuojami peronai skirti keleiviams bei pasieniečiams įlipti ir išlipti. Išilginis geležinkelio kelio nuolydis šioje atkarpoje yra 0,0 ‰. Perono ilgis 405 m, plotis 7,90 m, aukštis nuo bėgio galvutės viršaus - 760 mm. Pagal Projektavimo gairių tipinius brėžinius atstumas nuo geležinkelio ašies iki perono krašto sudaro 1,66 m. Keleivių saugumui užtikrinti įrengiamos saugumo sistemos pagal dokumento „Techninis pasiūlymas regioninėms stotims, kai keleiviai laukia peronuose ir pravažiuoja greitasis traukinys“ nuostatas, kai peronai įrengiami prie šoninių kelių. Rytinėje pusėje prie perono planuojama III tipo regioninė stotis. Stoties teritorijoje planuojamas stoties pastatas, automobilių stovėjimo aikštelė, taksi zona, autobusų stotelė bei kitos funkcinės zonos. VSAT darbuotojų tarnybinėms reikmėms skirtos patalpos turi būti geležinkelio stoties pastate bei rezervuotos 3-4 vietos automobilių stovėjimo aikštelėje. Privažiavimo kelias prie Vaškų stoties teritorijos planuojamas rytinėje pusėje iš dalies perplanuojant „Rail Baltica“ projekte RBDTDLTDS2DPS4 projektuojamą privažiavimo kelią. Privažiavimo kelias Vaškų stoties teritoriją jungia su esamu rajoniniu keliu Nr. 3104 Vaškai-Puodžiūnai.

Pagal **I alternatyvą** techniniuose sprendiniuose planuojamas vienas keleivių peronas. Skirtingų lygių pėsčiųjų perėja nerengiama. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos tvora nuo gyvūnų tęsiama peronais išlaikant jos 2,2 m aukštį ir blokuojant gyvūnų patekimo galimybę ant bėgių

Pagal **II alternatyvą** Vaškų keleivinė (pasienio) stotis planuojama apie 250 m piečiau lyginant su I alternatyva. II alternatyvos techniniuose sprendiniuose planuojami du papildomi geležinkelio keliai Nr. 5 ir Nr. 6, talpinantys 1050 m ilgio traukinius. Papildomi nauji geležinkelio keliai planuojami pagal techniniame projekte projektuojamų Vaškų stoties geležinkelio kelių iešmų bei sąvažų perkėlimą, nemažinant numatyto 1050 m naudingojo geležinkelio kelių ilgio. Prie kraštinių papildomų geležinkelio kelių Nr. 5 ir Nr. 6 planuojami du keleivių peronai. „Rail Baltica“ pagrindinės linijos tvora nuo gyvūnų įrengiama už stoties kelių užtikrinant 2,2 m aukštį ir blokuojant gyvūnų patekimo galimybę ant bėgių. Šiais sprendimais būtų užtikrinama galimybė traukiniams sustoti prie peronų neužimant šoninių geležinkelio kelių Nr. 3 ir Nr. 4, todėl traukiniai turi galimybę prasilenkti naudojantis suprojektuota geležinkelio pralanka. Numatyta pėsčiųjų požeminė perėja ir riboto judumo asmenims skirti liftai.

Pastabos:

- *Techninio projekto metu perėjos į kitą geležinkelio pusę tipas ir sprendinys bus tikslinamas.*
- *Įrengus stotį pagal I alternatyvą būtų apsunkintas keleivinių bei prekinųjų traukinių eismas „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje tais atvejais, jei Lietuvoje būtų įvestas pasienio kontrolės režimas (pvz. tam tikrų renginių, pandemijų atveju ir pan.).*
- *II alternatyvos atveju geležinkelio linijos pralaidumas būtų užtikrinimas visais atvejais.*

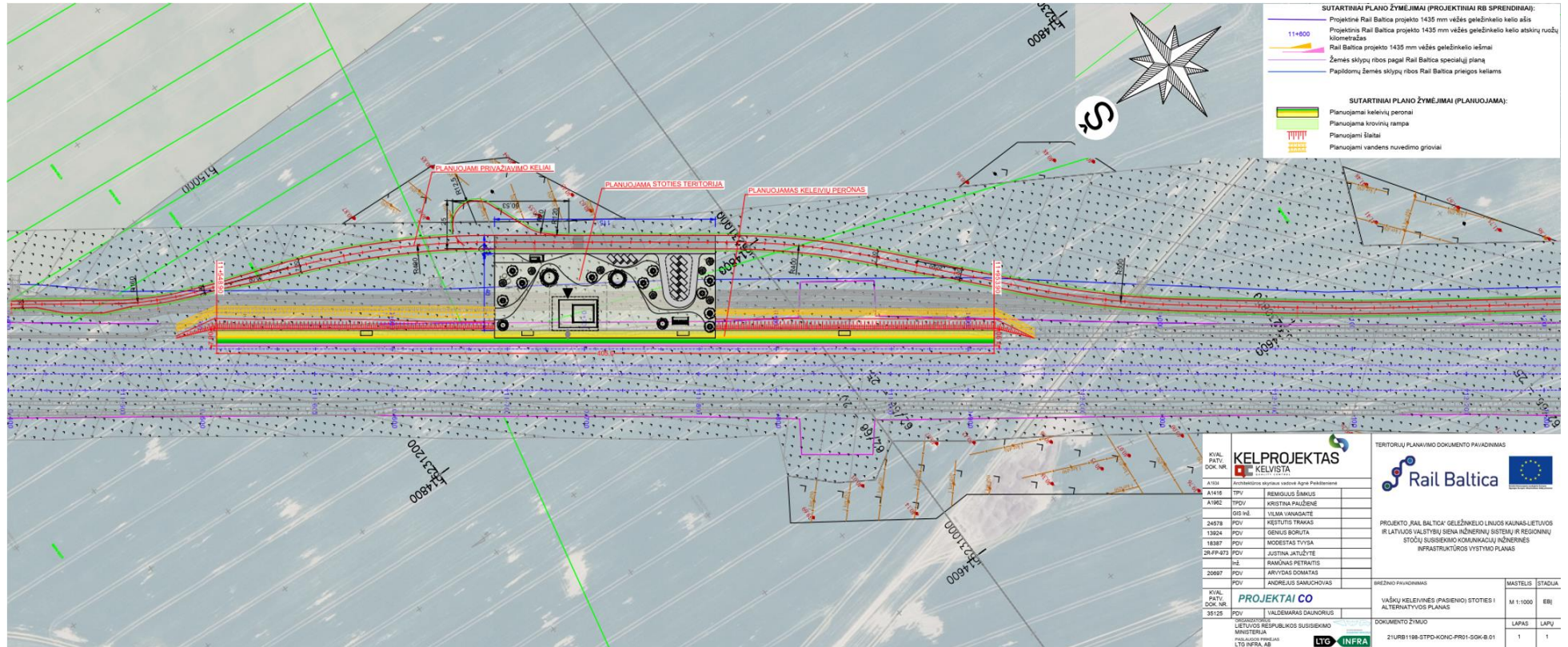
Stoties vieta parodyta pav. 24.

Koncepciniai sprendiniai pagal I ir II alternatyvas pateikti atitinkamai pav. 25 ir pav. 26.



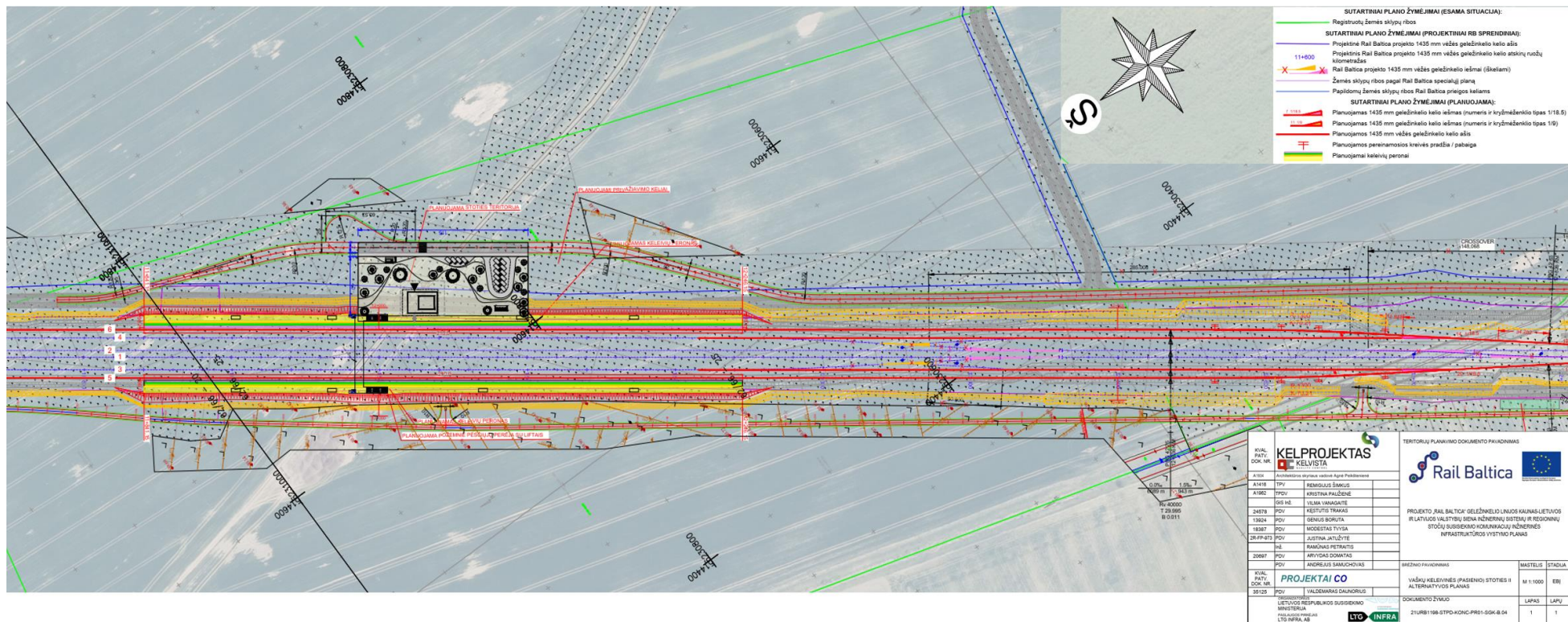
Pav. 24. Vaškų stoties vietos pagal I ir II alternatyvas

Sudaryta Vystymo plano rengėjų



Pav. 25. Vaškų stoties sprendinys pagal I alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėju



Pav. 26. Vaškų stoties sprendinys pagal II alternatyvą

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

3.2.8. Ryšiai

5G bokštai

Numatomas 5G ryšio tinklo išvystymas. 5G bokštų vietos nustatytos studijoje „5G ryšio plėtros tarptautiniuose transporto koridoriuose („Via Baltica“, „Rail Baltica“) investicijų projektas“, UAB „Civitta“ ir UAB „Cellular expert“, 2021), žr. lentelėje žemiau:

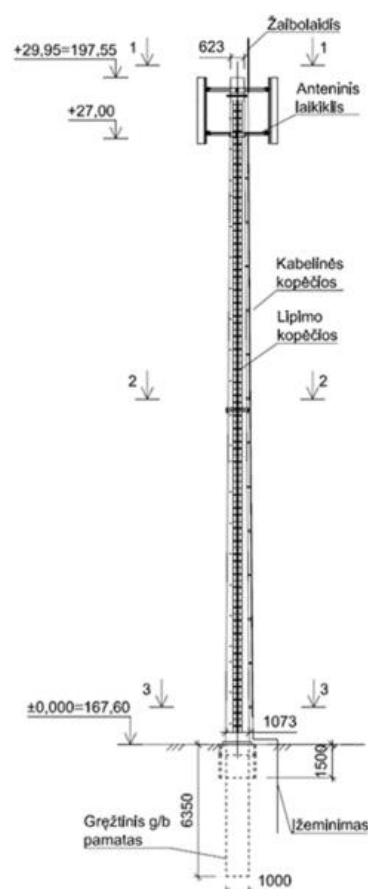
Lentelė 2. 5G ryšio bokštų koordinatės

Nr.	Kodas	Koordinatė X	Koordinatė Y
1	RB_20	508304,86	6092735,71
2	RB_21	509296,24	6095958,45
3	RB_22	513888,00	6099032,98
4	RB_23	513353,05	6106248,24
5	RB_24	513780,85	6112773,35
6	RB_25	516991,30	6117492,95
7	RB_26	519633,53	6121822,08
8	RB_27	522737,48	6127634,27
9	RB_28	523034,31	6133437,46
10	RB_29	523232,92	6138598,94
11	RB_30	523259,91	6144124,97
12	RB_31	523278,25	6149517,28
13	RB_32	523293,62	6154142,52
14	RB_33	523187,01	6159139,43
15	RB_34	520094,95	6163736,06
16	RB_35	518905,78	6168753,05
17	RB_36	512215,94	6178463,28
18	RB_37	512385,04	6184569,87
19	RB_38	512745,89	6190789,59
20	RB_39	513521,45	6197467,64
21	RB_40	513936,34	6203507,19
22	RB_41	512684,13	6207003,55
23	RB_42	511660,36	6210887,06
24	RB_43	512043,41	6216804,91
25	RB_44	511883,41	6221953,59
26	RB_45	512266,25	6227111,51
27	RB_46	514855,33	6231156,57
28	RB_47	517512,31	6236245,61
29	RB_LV	520878,81	6240060,02

Pastaba: sprendinių rengimo metu 5G bokštų sprendiniai bus tikslinami

Aukščiau minimoje studijoje siūloma naudoti monolitinius 29,95 m aukščio gelžbetonio bokštus, kurie jau yra išbandyti ir sėkmingai plėtojami Lietuvoje. Alternatyviai galėtų būti naudojami ir kitokio tipo sprendiniai, pavyzdžiui, grynai metalinis bokštas. Numatoma, kad bokštų konstrukcija bus galutinai pasirinkta atliekant viešojo pirkimo konkursą.

Paveiksle žemiau yra pateikiamas realus siūlomo 30 m aukščio bokšto statinio pavyzdys:



Pav. 27. 5G bokšto pavyzdys

Šaltinis „5G ryšio plėtros tarptautiniuose transporto koridoriuose („Via Baltica“, „Rail Baltica“) investicijų projektas“

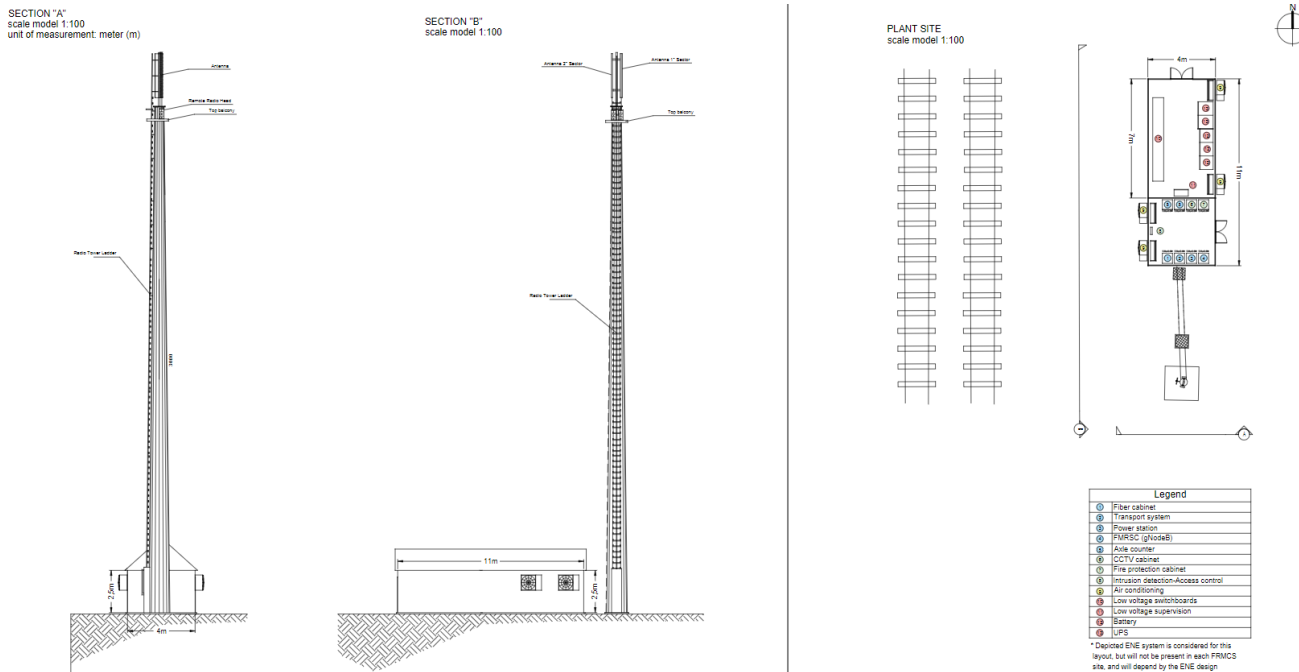
Pažymėtina, kad atsižvelgiant į pastarojo meto Lietuvos operatorių bazinių stočių bokštų statybos praktiką, tokio tipo bokštai reikalauja minimalaus dydžio aikštelės:

- 1-1,1 m skersmens bokšto pamato matmuo;
- Su bazinės stoties aparatūros įrengimu, aptvertos aikštelės dydis galėtų būti apie 3 x 3 m;
- Reikalingas privažiavimo kelias su apsisukimo aikštele bokšto aptarnavimui (jei bus priimtas sprendimas rengti Vystymo plane, bus numatyta sprendinių konkretizavimo etape patikslinus 5G bokštų vietas).

Tokio tipo bokštai užtikrina optimalų nešančios galios ir kainos santykį.

Ryšio bokštai

Korinis ryšys yra geležinkeliams skirta mobiliojo ryšio atmaina, jis užtikrina patikimą ryšį tarp eismo valdymo sistemos ir greitai važiuojančių traukinių. Remiantis projektavimo gairėmis, ryšio bokštai bus įrengti blokpostų teritorijose. RB Rail AS pateikė siūlomo ryšio bokšto pavyzdį:



Pav. 28. Geležinkelio ryšio bokštas

Geležinkelio ryšio bokštų sprendiniai bus parinkti rengiant „Rail Baltica“ geležinkelio linijos telekomunikacijos ir signalizacijos techninį projektą.

Ryšio bokštų apjungimas

Koncepcijos rengimo metu buvo pasiūlyta alternatyva nestatyti atskirų 5G bokštų. 5G ryšio operatoriai savo įrangą montuotų „Rail Baltica“ linijos ryšio bokštuose. Nereikėtų atskiros infrastruktūros, įskaitant privažiavimo kelius. Miško teritorijose bokštų aukštis turėtų sudaryti apie 50 m. Sprendinių konkretizavimo metu būtų parinktas 5G ryšio užtikrinimo būdas.

Kiti galimi 5G ryšio užtikrinimo sprendiniai

Lietuvos Respublikos institucijos analizuoja galimybę rengti bendrą 5G ryšio specialųjį planą Lietuvos Respublikos teritorijai. Jeigu ši nuostata bus realizuota, 5G ryšio bokštai šio Vystymo plano apimtyje nebus planuojami.

Blokpostai

Kaip parodyta 3.1.1 skyrelyje, patvirtintame specialiajame plane bei rengiamuose techniniuose projektuose numatytos vietos blokpostams. Kadangi ne visur pakanka paimto žemės sklypo, Vystymo plane numatytos papildomos teritorijos 8 blokpostams.

Kiekvienas blokpostas įrengiamas vienoje geležinkelio pusėje užtikrinant privažiavimą automobilių keliu.

Projektavimo gairių RB-DG-MAN rinkinyje nurodyti tokie reikalavimai blokposto žemės sklypai:

- minimalus žemės sklypo plotis ne mažesnis nei 15 m;
- minimalus atstumas nuo artimiausio geležinkelio kelio ašies ne mažesnis nei 8 m;
- ilgis:
 - o 200 m stoties gretimybėse;
 - o 300 m už stoties gretimybų ribų.

Pastaba: specifiniais atvejais parametrai gali būti kitokie.

Blokposto dalis, skirta sistemų įrangai, pateikta pav. 29.



Pav. 29. Blokposto dalis, skirta sistemų įrangai

Šaltinis: projektavimo gairių rinkinys RB-DG-MAN

Tuose blokpostuose, kuriuose numatyta sienos kirtimo skaitmeninė infrastruktūra, ši teritorija turi būti aptverta ir atskirta nuo geležinkelio teritorijos ir turi būti tiesiogiai pasiekiami privažiavimo keliu atskirai nuo geležinkelio kelio pasiekimo.

Situacijos schemoje 3 priede pažymėti bendri blokpostų ir privažiuojamųjų kelių sklypai.

3.3. Inžinerinės infrastruktūros ir automobilių kelių sprendiniai

3.3.1. Traukos pastotė ir elektros linijos

Traukos pastotė skirta kontaktinio tinklo aprūpinimui 2 x 25 kV 50 Hz elektros energija. Traukos pastotės sudėtis:

- moduliniai pastatai;
- apkrovos balansavimo įranga;
- kabelių tinklas, lietaus nuotekų tinklas, kabelinė kanalizacija (požeminis kanalų tinklas ir talpyklos, kuriuose paleidžiami elektros kabeliai), apšvietimas, alyvos surinkimo sistema ir kt.
- tvoros;
- keliai ir teritorijos danga traukos pastotės teritorijoje.

Elektrinės traukos įrenginiai maitinami energetinių sistemų, kurių 110 kV trifazė 50 Hz įtampa kintamos srovės traukos pastotėje pažeminama iki 25 kV. Kintamos srovės elektrinės traukos riedmenys maitinami vienfazė 25 kV įtampa. 110 kV energetinės sistemos patikimumas padidinamas traukos pastotę maitinant nuo dviejų atskirų linijų.

Traukos pastotėje yra atliekamos elektros tiekimo, skirstymo, valdymo funkcijos aprūpinant geležinkelio kontaktinį tinklą elektros energija. Įtampos keitimas atliekamas pastotės teritorijoje esančiuose transformatoriuose ir atviroje skirstykloje.

Traukos pastotė aukštos įtampos pusėje yra prijungta prie aukštos įtampos tinklo ir aukštą įtampą transformuoja į įtampą, kuri tinkama traukinio energijos tiekimo sistemai. Žemos įtampos pusėje traukos pastotė prijungta prie orinio kontaktinio tinklo sistemos.

Traukos pastotėje planuojami du trifaziai transformatoriai (keitikliai).

Siekiant suvienodinti fazių apkrovą bus sumontuota apkrovos balansavimo įranga.

Traukos pastotėje bus įrengiami žemimo tinklai, užtikrinantys atitiktą palietimo ir žingsnio įtampai. Visos metalinės elektros įrangos dalys, kurios gali sukelti įtampą pažeisdamos izoliaciją, sužeisti žmones, sukelti gedimus ar sugadinti įrangą, bus žemintos. Elektros įrenginiai ar jų elementai, kuriuos reikia žeminti, bus sujungti žemimo jungtimis atskirais žemimo laidininkais. Žemimo laidininko prijungimas matomose vietose atliekamas varžtais, mažiausiai dviem tvirtinimo taškais. Prisukami kontaktai bus pagaminti pagal kontaktinių jungčių reikalavimus, atsižvelgiant į elektros įrangos montavimo reikalavimus. Kontaktai bus apsaugoti nuo korozijos.

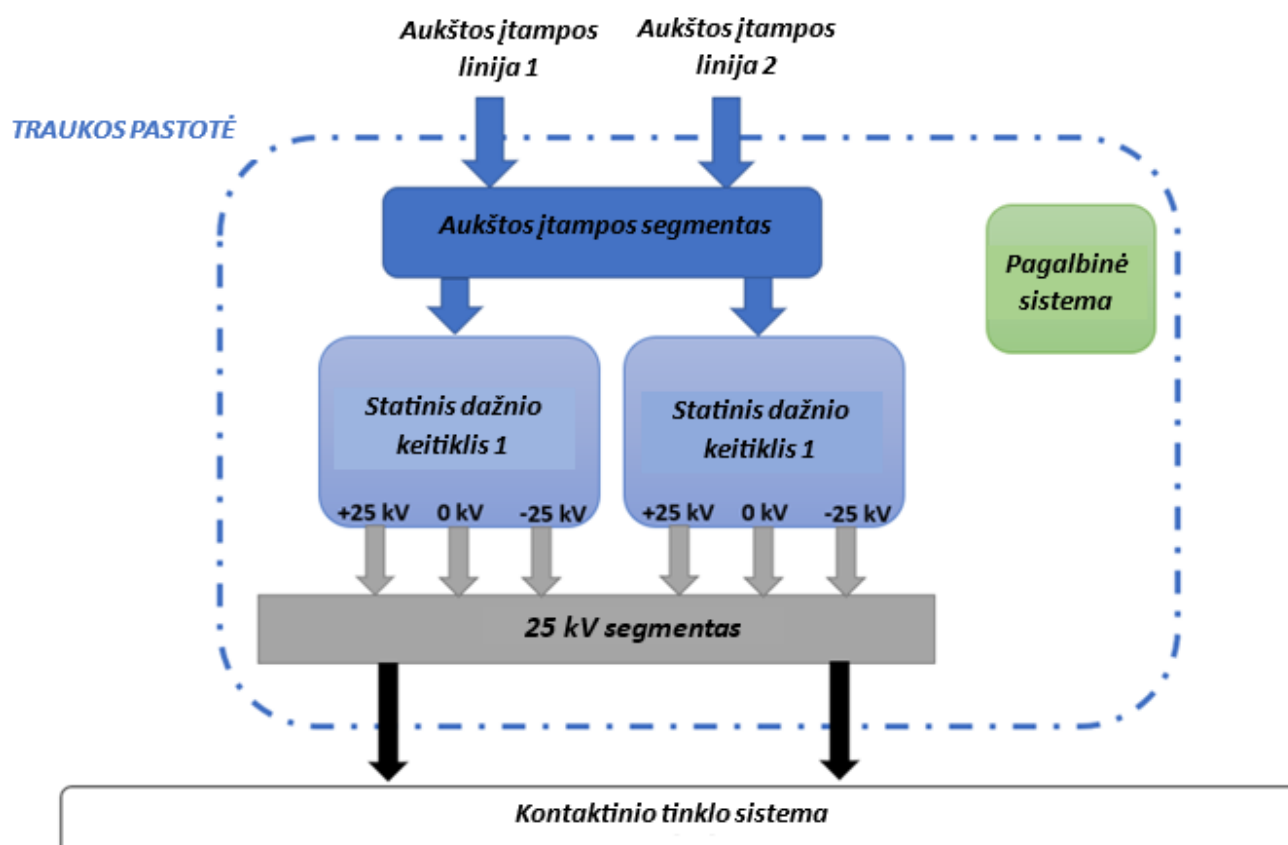
Traukos pastotėje numatoma įrengti priešgaisrinę signalizaciją, todėl bus įrengtas priešgaisrinės signalizacijos kontrolės skydelis. Kontrolės skydelis kontroliuos administracinių patalpų būklę bei stebės patalpų, kuriose yra 25 kV modulinis skirstomasis įrenginys, būklę.

Tam, kad nuo žaibo būtų apsaugota 110 kV lauko įranga, bus sumontuoti 15-19 m plieninės konstrukcijos bokštai. Žaibolaidžiai bus įrengti ant apšviečiančiųjų plieno konstrukcijų. Žaibolaidžio varikliai bus aprūpinti dviem įžeminimo jungikliais, taip pat planuojama sujungti pastotės įžeminimo schemą dviejuose taškuose, kad žaibo srovė įžeminimu eitų dvejomis skirtingomis kryptimis. Nuo atmosferos ir kintamų srovių prietaisai bus apsaugoti viršįtampių ribotuvais, kurie bus įrengti ten, kur oro linijų laidai susijungia su transformatoriais

Traukos pastotės teritorija bus uždara, bus montuojama 2,2 m aukščio tvora palei visą perimetrą. Traukos pastotėje ant gelžbetoninių pamatų bus įrengti pėstiesiems ir transportui skirti vartai. Tvora bus pažymėta nuolatiniu ženklu, įspėjančiu apie elektros šoko pavojų: „DĖMESIO, ELEKTROS ŠOKO PAVOJUS“. Stovės privalomasis ženklas, nurodantis, jog „šioje zonoje būtina dėvėti apsauginį šalną“.

Teritorijoje bus įrengti techninės priežiūros keliai ir pėsčiųjų takai. Likusi teritorijos dalis bus padengta švrios akmens skaldos sluoksniu. Į traukos pastotę numatoma atvesti ~6 m pločio privažiuojamąjį kelią.

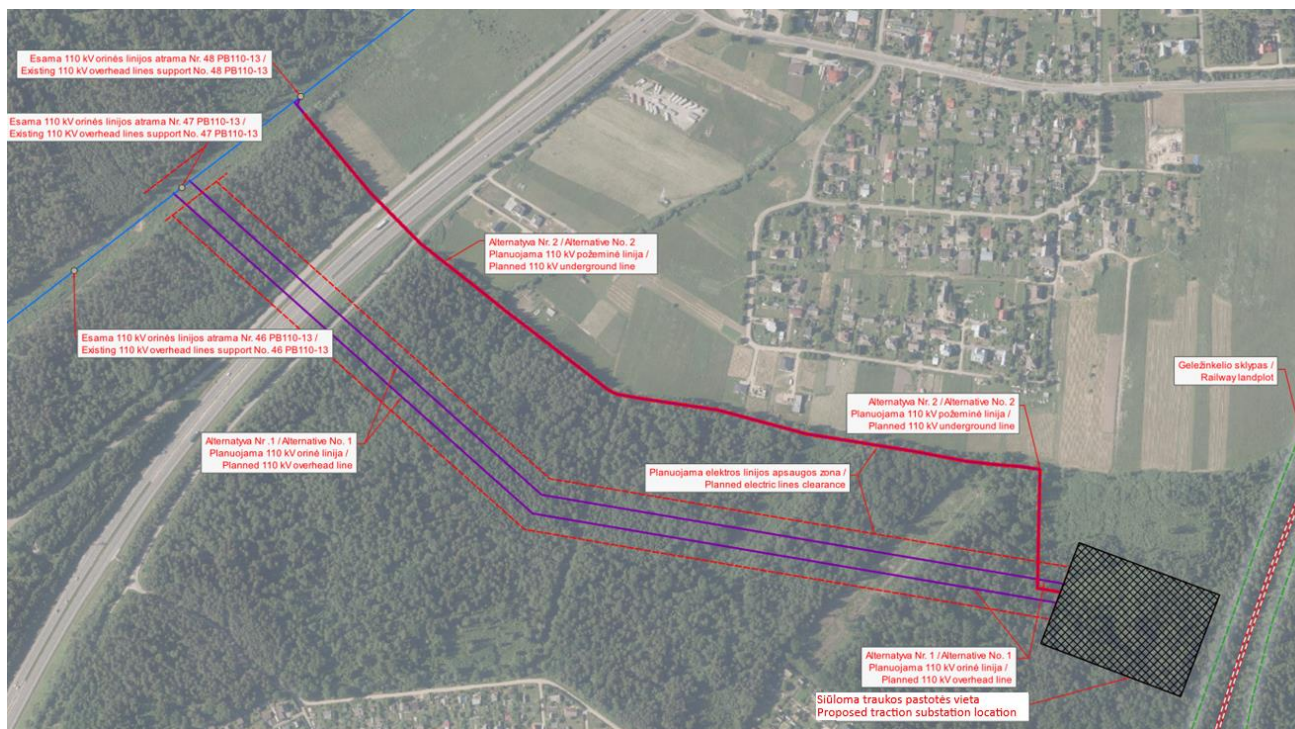
Traukos pastotės schema pateikta 30 pav.



Pav. 30. Traukos pastotės schema

Šaltinis: AB „LTG Infra“

Vystymo plano apimtyje įrengiama viena traukos pastotė Jonavos rajono pietinėje dalyje. Traukos pastotės vieta ir nagrinėjamas elektros linijos atvedimas parodytas pav. 31.



Pav. 31. Traukos pastotės vieta, elektros atvedimas

Sudarytas Vystymo plano rengėjų

Detalūs traukos pastotės sprendiniai bus parinkti techninio projekto rengimo metu.

3.3.2. Kita inžinerinė infrastruktūra

Nagrinėjamos regioninių stočių ir stotelių teritorijos planuojamos neurbanizuotose teritorijose, todėl inžinerinė infrastruktūra čia yra neišvystyta arba nutiesti pavieniai inžineriniai tinklai. Regioninių stočių ir stotelių teritorijos planuojamos šalia suplanuotos geležinkelio linijos, kuriai yra suformuoti ir įregistruoti inžinerinės infrastruktūros žemės sklypai. Rengiamų „Rail Baltica“ techninių projektų apimtyje yra detalizuoti sprendiniai ir įvertintas poreikis esamų inžinerinių tinklų perkėlimui pagal poreikį. Planuojant regioninių stočių ir stotelių teritorijų plėtrą ir vystymą įvertinami techniniuose projektuose suplanuoti inžinerinių tinklų vystymo sprendiniai.

Elektros perdavimo linijos

Planuojami stočių ir stotelių vystymo sprendiniai, kurie kertasi su elektros perdavimo linija:

- Ručiūnų stotelės plėtos sprendiniai (planuojamas privažiavimo kelias, II alternatyvos atveju ir stoties teritorija) kerta esamą 10 kV elektros oro liniją. Linijos kabeliavimas numatytas „Rail Baltica“ techniniame projekte;
- Pasraučių keleivinės stotelės vystymo sprendiniai peronai ir privažiavimo keliai) kertasi su esama 35 kV elektros linija. Linijos kabeliavimas numatytas „Rail Baltica“ techniniame projekte;
- Ramygalos keleivinės stotelės vystymo sprendiniai (stotelės teritorija, peronai, privažiavimo keliai) kertasi su esama 10 kV elektros oro linija. Linijos kabeliavimas numatytas „Rail Baltica“ techniniame projekte;
- Vaškų stoties plėtos sprendiniai (privažiavimo kelias) kertasi su esama 0,4 kV ir 10 kV elektros oro linija. Linijos kabeliavimas numatytas „Rail Baltica“ techniniame projekte.

Numatomas 110 kV elektros linijos atvedimas prie traukos pastotės ir iš jos. Dvigubos elektros linijos ilgis - apie 1,4 km. Atvedimo būdas – orinė linija arba kabelinė linija⁸.

⁸ Sprendinių rengimo metu bus ieškoma galimybių rengti kabelinę liniją derinant su AB „Litgrid“

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

Elektros linijų atvedimas iki „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ir jos įrenginių bus numatomas sprendinių konkretizavimo metu, paukščių apsaugos priemonės bus įvertintos PAV atrankos metu ir bus detalizuojamos techniniuose projektuose.

Dujotiekis

Suplanuota „Rail Baltica“ geležinkelio linija Panevėžio rajone kerta esamą magistralinį dujotiekį, dujotiekis į šio plano apimtį nepatenka.

Ryšiai

Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties vystymo sprendiniai (privažiavimo kelias) kerta esamą RAIN kabelį ties planuojamo privažiavimo kelio sankirta su keliu Nr. 150. Ramygalos stotelės plėtos sprendiniai (privažiavimo kelias) I alternatyvos atveju kerta esamą RAIN kabelį ties keliu Nr. 1204. Sprendiniai bus parinkti techninio projekto metu.

Centralizuota vandens tiekimo ir nuotekų surinkimo sistema

Planuojamose inžinerinės infrastruktūros plėtos teritorijose centralizuotų vandens tiekimo ir nuotekų surinkimo sistema neišvystyta, tinklų nėra. Sprendiniai bus parinkti techninio projekto metu.

Melioracijos statiniai

Planuojamų plėtos sprendinių teritorijose esančių melioracijos statinių iškėlimas bus sprendžiamas techninio projekto rengimo metu pagal išduotas projektavimo sąlygas.

3.3.3. Privažiuojamieji automobilių keliai

Pasirenkamieji privažiuojamieji keliai – tai vietinės reikšmės keliai, projektuojami privažiavimui prie stočių. Privažiavimams prie stočių numatomi keliai su asfalto danga. Privažiavimui prie stočių turi būti įrengti:

- arba nauji keliai;
- arba pertrasuoti keliai, kurie yra suprojektuoti/projektuojami pagal sutartis: „*Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra*“ ir „*Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra*“.

Priklausomai nuo stočių (stotelių) alternatyvų, projektuojamos atitinkamos kelių trasos.

Būtinieji privažiuojamieji keliai – iš viso ruože Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos siena abipus „Rail Baltica“ geležinkelio. techniniuose projektuose projektuojama ar jau suprojektuota apie 213 km vietinės reikšmės privažiuojamųjų kelių. Rengiant techninius projektus paaiškėjo, kad ne visiems būtiniams privažiuojamiesiems keliams pakanka pagal SP paimto žemės sklypo. Kai kuriais atvejais keliams sklypų pakanka, tačiau nepakanka vietos statinį aptarnaujančio automobilio apsisukimui. Todėl Vystymo plane planuojami trūkstanti keliai ar jų atkarpos ir numatomi atitinkami žemės sklypai. Būtinieji privažiavimo keliai numatomi su žvyro danga. Duomenys apie privažiuojamuosius kelius pateikti lentelėje 3.

Lentelė 3. Duomenys apie privažiuojamuosius kelius

Objektas	Ilgis, km
Būtinieji privažiuojamieji keliai, projektuojami (suprojektuoti) paimtoje žemėje pagal patvirtintą SP, Vystymo plane nenagrinėjami	212,9
Planuojami privažiavimo keliai	
Būtinieji privažiuojamieji keliai, planuojami šiame Vystymo plane	38,42
Pasirenkamieji privažiuojamieji keliai	
Jonavos keleivinė stotelė, I alternatyva	0,87
Jonavos keleivinė stotelė, II alternatyva	0,55
Jonavos prekinė stotis, I alternatyva	2,40
Jonavos prekinė stotis, III alternatyva	2,74
Ručiūnų keleivinė stotelė, I alternatyva	5,35

Ručiuų keleivinė stotelė, II alternatyva	0,37
Pasraučių keleivinė stotelė, I alternatyva	0,71
Pasraučių keleivinė stotelė, II alternatyva	1,11
Ramygalos keleivinė stotelė, I alternatyva	0,56
Ramygalos keleivinė stotelė, II alternatyva	0,78
Joniškėlio mišri stotis, I alternatyva	0,60
Joniškėlio mišri stotis, II alternatyva	1,37
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis, I alternatyva	3,52
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis, II alternatyva	3,18

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Vystymo plane nagrinėjamų privažiuojamųjų kelių sklypai ir kodiniai numeriai pateikti situacijos schemeje 3 priede.

Iš viso nagrinėjamų pasirenkamųjų automobilių kelių ilgis sudaro 17,82 km⁹.

Iš viso būtinųjų automobilių kelių sudaro 38,42 km.

Pastaba: kelių ilgis, kodiniai numeriai preliminarūs, bus tikslinama sprendinių konkretizavimo metu, apsukimams kodiniai numeriai nesuteikti.

3.4. „0“ variantas

Pagal „0“ variantą:

- įrengiama „Rail Baltica“ geležinkelio linija Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena pagal patvirtintą SP;
- įgyvendinami šiuo metu vykdomų vystymo planų („Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas; „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas; „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas“) sprendiniai, turintys įtaką srautams linijoje Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena;
- įrengiama šiame Vystymo plane planuojama būtinoji infrastruktūra, t. y. trūkstanti blokpostai, traukos pastotės, privažiuojamieji automobilių keliai, be kurių „Rail Baltica“ geležinkelio linija Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena negalėtų funkcionuoti.

3.5. Sprendinių variantas Nr. 1 (v1)

Pagal sprendinių variantą Nr. 1:

- įrengiama „Rail Baltica“ geležinkelio linija Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena pagal patvirtintą SP;
- įgyvendinami šiuo metu vykdomų vystymo planų („Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas; „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas; „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas“) sprendiniai, turintys įtaką srautams linijoje Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena;
- įrengiama šiame Vystymo plane planuojama būtinoji infrastruktūra, t. y. trūkstanti blokpostai, traukos pastotės, privažiuojamieji automobilių keliai, be kurių „Rail Baltica“ geležinkelio linija Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena negalėtų funkcionuoti;
- įrengiamos regioninės stotys pagal planavimo organizatoriaus ir užsakovo sprendimu pasirinktą alternatyvų rinkinį (žr. 11 skyrių „Vystymo plano svarstomos alternatyvos ir pagrindiniai sprendiniai“, pagal CPVA terminologiją – tai optimali alternatyva).

⁹ Dalis atkarpų sutampa. Pasirinkus sprendinių variantą, planuojamų kelių ilgis bus tikslinamas.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

4. VYSTYMO PLANO SAŠAJA SU KITAIS PLANAIS IR PROGRAMOMIS

4.1. Įvadas

Planuojamai Vystymo plano (projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano) teritorijai taikomi atitinkamo lygmens teritorijų planavimo dokumentai, vienos ar kelių valdymo sričių plėtros programos, strateginės veiklos planai ir kiti strateginiai dokumentai.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas yra valstybei svarbaus projekto specialiojo teritorijų planavimo dokumentas, rengiamas valstybės lygmeniu.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 4 straipsnio 4 dalimi, valstybei svarbių projektų teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai turi aukštesnę teisinę galią už savivaldybės lygmens ir vietovės lygmens kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendinius ir privalomai taikomi savivaldybėms rengiant, keičiant ar koreguojant savivaldybės lygmens ir vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentus. Taikant Vystymo plano sprendinius, valstybės lygmens ir žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai galioja tiek, kiek jie neprieštaruoja Vystymo plano sprendiniams.

Aktualūs strateginio ir programavimo lygmens planavimo dokumentai, turintys sąsajų ir galintys turėti įtakos rengiamo Vystymo plano sprendiniams:

- *2021-2030 metų nacionalinis pažangos planas;*
- *Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas;*
- *Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“.*

Valstybės ir savivaldybės lygmenų kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai:

- *Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas* (valstybės lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentas) patvirtintas 2021-09-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimu Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“, TPD Nr. T00087007;
- *Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas- Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas*, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. sausio 11 d. nutarimu Nr. 31, TPD Nr. T00079723.
- *Kauno rajono bendrojo plano 2-asis pakeitimas* (rengiamas), TDP Nr. K-IR-52-19-452;
- *Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas*, patvirtintas 2017 m. gruodžio 21 d. Jonavos rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1TS-295, TPD Nr. T00081379;
- *Kėdainių rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas*, patvirtintas 2021 m. gruodžio 17 d. Kėdainių rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. TS-322, TPD Nr. T00087198;
- *Ramygalos miesto bendrasis planas*, patvirtintas 2011 m. gruodžio 13 d. Panevėžio rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T-254, TPD reg. Nr. T00065541;
- *Panevėžio rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas* (TPD Nr. T00087555), patvirtintas Panevėžio rajono savivaldybės tarybos 2008 m. liepos 3 d. sprendimu Nr. T-154 (*pastaba: planas nėra atnaujintas, jame nenumatyti „Rail Baltica“ projekto sprendiniai*);
- *Joniškėlio miesto bendrasis planas* (TPD registracijos Nr. T00076919) patvirtintas 2015 m. gegužės 28 d. Pasvalio rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T1-39;
- *Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas* (koreguojant arba keičiant kraštovaizdžio ir gamtinio karkaso sprendinius) (TPD Nr. T00086302) patvirtintas 2021 m. vasario 24 d. Pasvalio rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T1-21.

Rengiami planai:

- „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Kauno geležinkelių mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (TPD Nr. S-NC-00-19-9);
- „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (TPD Nr. S-NC-00-19-10);
- „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (TPD Nr. Nr. S-NC-00-21-348);
- „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (TPD Nr. S-NC-00-19-12).

Vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai, turintys sąsajas su Vystymo plano sprendiniais, bus įvertinami konkretizuojant sprendinius bei pateikti PAV atrankos dokumente.

4.2. Strateginio planavimo dokumentai

Rengiant SPAV ataskaitą nagrinėjami aktualūs strateginio ir programavimo lygmens planavimo dokumentai, turintys sąsajų ir galintys turėti įtakos rengiamo Vystymo plano sprendiniams.

4.2.1. 2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas

Nacionalinis pažangos planas (NPP) – strateginio planavimo dokumentas, parengtas siekiant nustatyti pagrindinius valstybėje siekiamus pokyčius, užtikrinančius pažangą socialinėje, ekonominėje, aplinkos ir saugumo srityse. Siekiant įveikti sudėtingiausias Lietuvos iššūkius ir problemas, plane užsibrėžta 10 strateginių tikslų. Į NPP yra integruoti darnaus vystymosi principai (pagal Jungtinių Tautų darnaus vystymosi darbotvarkę 2030), o numatyti plano uždaviniai tiesiogiai susieti su darnaus vystymosi tikslais ir uždaviniais.

NPP pažymima, kad nepakankamos transporto jungtys mažina Lietuvos konkurencingumą ir riboja bendrosios rinkos naudą. Tarptautinis Lietuvos susisiekimas geležinkelių, kelių, jūrų ir oro transportu yra ribotas. Pažymima, kad geležinkelių šiaurės–pietų ašis tebėra nepakankamai išvystyta.

5 strateginis tikslas – gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą.

Pažangos uždaviniai, siekiant strateginio tikslo, siejami su Plano tikslais:

- Pagerinti Lietuvos tarptautinį susisiekimą su ES ir trečiosiomis šalimis kelių, geležinkelių, oro, jūrų ir vidaus vandenų transportu, siekiant didinti keleivių ir krovinių judumą ir plėtoti TEN–T tinklą, įvairių rūšių transporto sąveikai būtina infrastruktūrą. Taip pat pagerinti šalies vidaus susisiekimo sistemą – didinti junglumą tarp miestų, mažinti kaimo ir mažų ir vidutinių miestų atokumą, transporto srautus miestuose, modernizuoti geležinkelių infrastruktūrą, didinti jos patrauklumą keleiviams ir kroviniams vežti. Įgyvendinant uždavinį, taikomi pažangūs inovatyvūs darnaus judumo sprendiniai, diegiamos intelektinės sistemos. Uždaviniu taip pat siekiama didinti transporto infrastruktūros saugumą ir eismo saugą, mažinti sužeistųjų ir žuvusiųjų eismo įvykiuose.
- Diegti naujus, pažangius, itin didelio pralaidumo tinklus kaip pagrindą kurti skaitmeninę ekonomiką ir visuomenę, užtikrinti kuo ankstesnę naujos kartos judriojo ryšio (5G) technologijos diegimą bei tolygią esamų elektroninių ryšių plėtrą – sudaryti galimybę naudotis internetu net ir labiau nutolusių vietovių gyventojams bei verslui. Užtikrinti infrastruktūros atsparumą klimato kaitai, efektyviau naudoti transporto infrastruktūrą kroviniams vežti ir Lietuvos, kaip tranzito šalies, potencialą, plačiau naudoti viešosios infrastruktūros tinklą keleiviams vežti ir plėtoti intermodalumą (įvairių rūšių transporto tarpusavio integraciją).

„Rail Baltica“ geležinkelio linija Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena, įskaitant šį Vystymo planą, yra viena iš penktojo NPP strateginio tikslo priemonių, be kitų turi sąsajas su Jungtinių tautų darnaus vystymosi tikslais.

4.2.2. Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas

Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas parengtas siekiant efektyviai plėtoti Lietuvos transporto infrastruktūrą ir visą susisiekimo sistemą ir įgyvendinti numatytus uždavinius bei ilgalaikius tarptautinius ir nacionalinius tikslus, suformuluoti priemones, kurios sąlygotų darnią ir nuoseklią sektoriaus plėtrą bei augimą, sukurtų sąlygas ekonominiam proveržiui bei užtikrintų sąlygas socialinei gerovei.

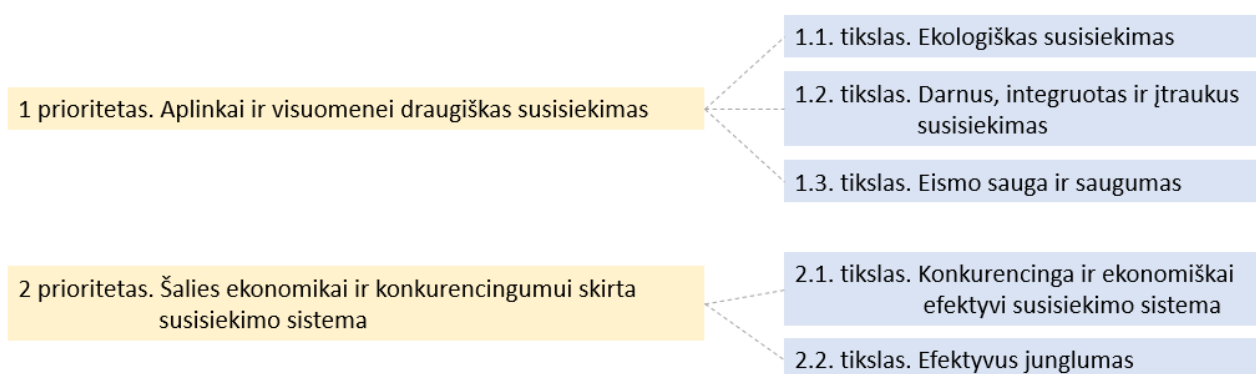
Plėtros plane nustatyta susisiekimo sektoriaus vizija iki 2030 bei plėtros kryptys.

Susisiekimo sektoriaus vizija iki 2030 m. – aplinkai ir visuomenei draugiška susisiekimo sistema, skirta šalies ekonomikai ir konkurencingumui skatinti.

Strateginės susisiekimo plėtros kryptys: patogios jungtys, draugiška aplinka, aukšta grąža.

Plane pabrėžiama susisiekimo sistemos efektyvumo ir inovatyvumo svarba. Be kitų siekių, siekiama sukurti susisiekimo sistemą, kuri leistų laisvai judėti tarp regionų (šalies viduje), akcentuojamos efektyvios infrastruktūros jungtys, modernus viešasis transportas, įskaitant integruotą bilietų sistemą.

„Rail Baltica“ geležinkelio linija Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena, įskaitant šį Vystymo planą, prisideda prie 1 ir 2 prioritetų 1.1 – 1.3, 2.1, 2.2 tikslų įgyvendinimo (pav. 32):



Pav. 32. Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plėtros plane nustatytų prioritetų ir tikslų sąsaja

4.2.3. Kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentai

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 4 straipsnio 4 dalimi, valstybei svarbių projektų teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai turi aukštesnę teisinę galią už savivaldybės lygmens ir vietovės lygmens kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendinius ir privalomai taikomi savivaldybėms rengiant, keičiant ar koreguojant savivaldybės lygmens ir vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentus.

Rengiamo Vystymo plano sprendiniai juos patvirtinus bus privalomi valstybės lygmens ir žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentams. Taikant Vystymo plano sprendinius, valstybės lygmens ir žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai galioja tiek, kiek jie neprieštaruja Vystymo plano sprendiniams.

Atliekant SPAV nagrinėjami aktualūs valstybės ir savivaldybės lygmenų kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentai, kurių sprendiniai turi ar gali turėti įtakos rengiamo Vystymo plano sprendiniams, arba rengiamo Vystymo plano sprendiniai galėtų turėti tam tikrą įtaką teritoriniu aspektu objektams ar teritorijoms. Konkretizuojant sprendinius bus įvertinti aktualūs vietovės lygmens teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai.

Nekilnojamojo kultūros paveldo tinklų schemų, miškų tvarkymo schemų, naudingųjų iškasenų teritorijų išdėstymo planų duomenys analizuojami ir / ar integruojami į Vystymo plano sprendinius naudojant naujausius aktualius skaitmeninius Kultūros vertybių registro, Miškų kadastro, Saugomų teritorijų valstybės kadastro, Lietuvos geologijos tarnybos ir kt. duomenis.

4.3. Teritorijų planavimo dokumentai

4.3.1. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas (LRPB) (valstybės lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentas) patvirtintas 2021-09-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimu Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“, TPD reg. Nr. T00087007.

LRBP sprendiniai – 10 metų trukmės planavimo dokumentas. Sprendiniai suderinti su Nacionaliniu pažangos planu (NPP), įvertintos patvirtintų nacionalinio lygmens strateginio planavimo nuostatos ir į jas atsižvelgta sprendiniuose.

LRBP nustatyti veiklų prioritetai, kurių vienas yra: susisiekimo sistemos junglumas ir aukštas gyventojų mobilumas pirmenybę teikiant geležinkelių transportui.

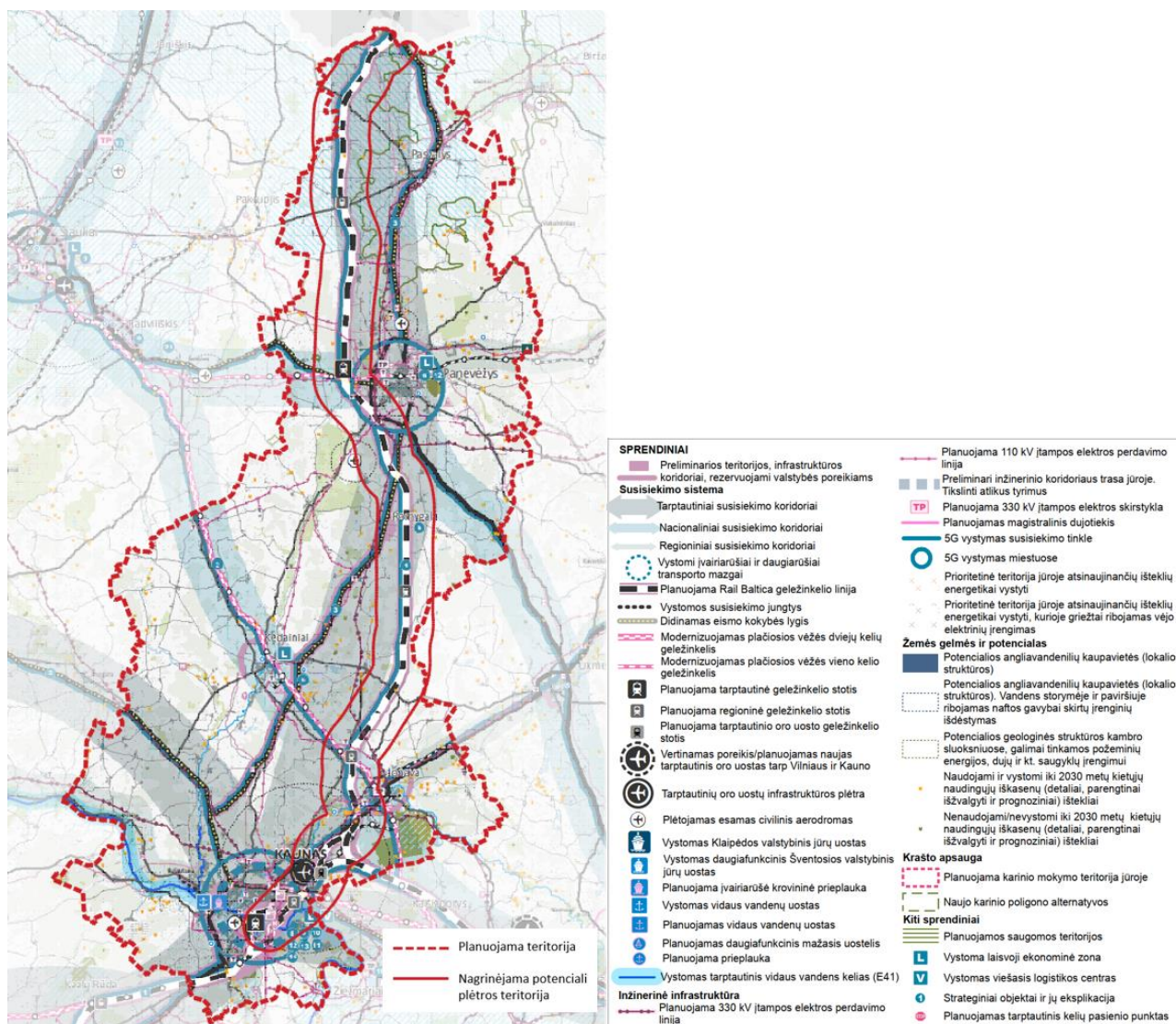
LRBP taip pat numatyti šie sprendiniai, turintys tiesiogines sąsajas su rengiamo Plano tikslais ir uždaviniais:

37. Tarptautinio lygmens šalies urbanistinėje struktūroje stiprinti funkcinis ryšius tarptautinių susisiekimo koridorių IX B, „Via Baltica“, „Rail Baltica“ pagrindu (Šalies urbanistinės struktūros gyvybingumui užtikrinti įveiklinti esamas urbanizuotas teritorijas jas vystant kompaktiškais struktūromis, turinčias tiesioginius ryšius su jais. Šalia transporto koridorių vystyti ekonominio aktyvumo koridorius, kuriant ir plėtojant pramonės ir logistikos centrus. Naujas plėtros teritorijas vystyti taikant kompaktiškumo principus, neskatinant ištisinės urbanizacijos šalia transporto koridorių tarp urbanistinių centrų.

244. „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje Vilniaus ir Kauno esamas geležinkelio stotis, taip pat ties Panevėžio miestu numatytą naują geležinkelių stotį, priskirti prie tarptautinio lygmens stočių. Regioninio lygmens „Rail Baltica“ keleivių geležinkelio stotys ir stotelės pietų–šiaurės kryptimi suplanuotos Šeštokuose, Marijampolėje, Kazlų Rūdoje, Palemone (Kaunas), Kauno oro uoste, Jonavoje, Kėdainiuose ir Joniškėlyje.

245. Užtikrinti „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje numatytų tarptautinių ir regioninių stočių daugiarūšį pasiekiamumą.

LRBP Kompleksinės infrastruktūros ir teritorijų rezervavimo valstybės poreikiams brėžinyje nagrinėjamoje teritorijoje parodyta „Rail Baltica“ trasa bei prie jos planuojamos regioninės geležinkelio stotys.



Pav. 33. Ištrauka iš Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendinių Kompleksinės infrastruktūros ir teritorijų rezervavimo valstybės poreikiams brėžinio

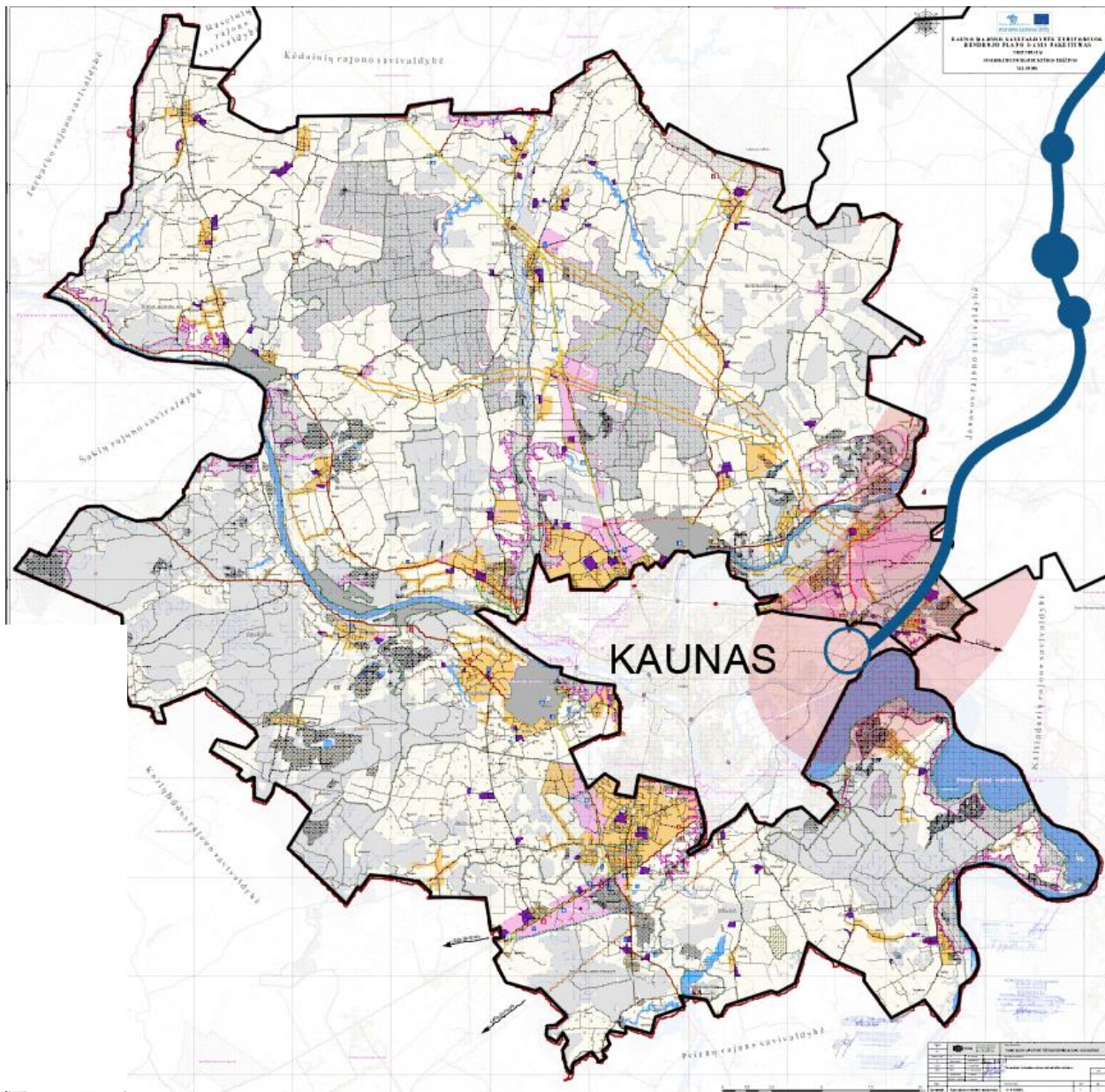
šaltinis www.tpd.lt (TPD Nr. T00087007)

LRBP suplanuotos ne visos regioninės stotys, kurios yra planuojamos šiame Vystymo plane.

4.3.2. Kauno rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas

Kauno rajono savivaldybės teritorijos Bendrojo plano I pakeitimas, patvirtintas 2014 m. rugpjūčio 28 d. Kauno rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. TS-299. Po patvirtinimo buvo atlikti koregavimai ir klaidų taisymai.

Bendrajame plane parodyta „Rail Baltica“ geležinkelio linija Kauno rajono ribose (pav. 34). Šiuo metu Kauno rajono teritorijoje rengiami su „Rail Baltica“ susiję specialiojo teritorijų planavimo dokumentai, planuojamos naujos jungtys, geležinkelių infrastruktūros depas ir pan.



Pav. 34. „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Kauno rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros brėžinio kontekste

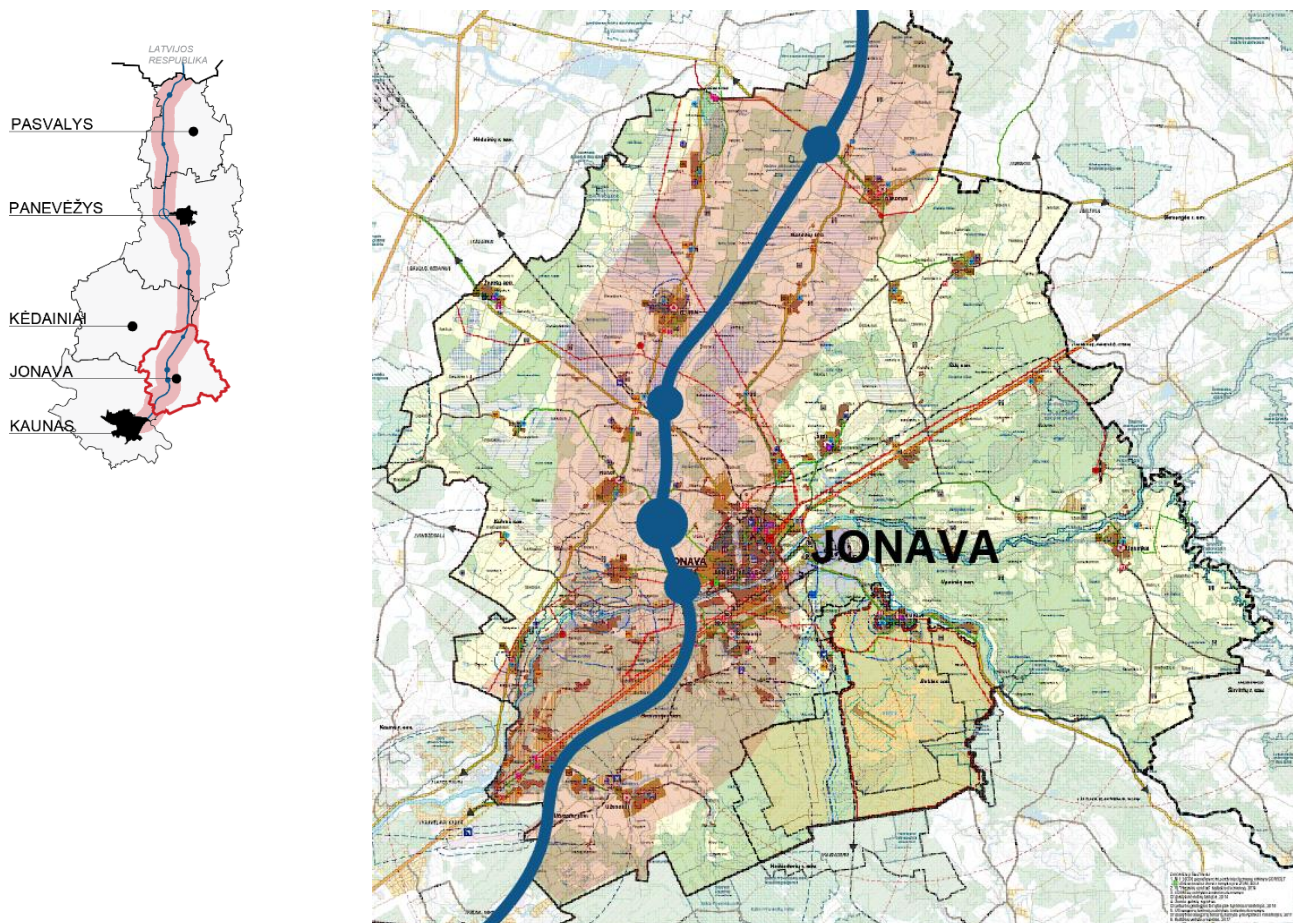
Pažymėtina, kad parengus bendruosius sprendinius, paaiškėjo, jog šio Vystymo plano sprendiniai į Kauno rajono teritoriją nepatenka.

4.3.3. Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas

Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas patvirtintas 2017 m. gruodžio 21 d. Jonavos rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1TS-295, TPD reg. Nr. T00081379. Jonavos rajono bendrojo plano apimtyje vaizduojama „Rail Baltica“ geležinkelio linija, taip pat traukos pastotė šalia Išorų kaimo.

Vystymo plano apimtyje Jonavos rajono teritorijoje numatoma įrengti ar pertvarkyti:

- Traukos pastotę:
 - o Išorų TP;
- Regionines stotis:
 - o Jonavos keleivinę stotelę;
 - o Jonavos prekinę stotį;
 - o Ručiūnų geležinkelio stotelę;
 - o Pasraučių geležinkelio stotelę;
- Elektros linijas:
 - o dvigubą 110 kV liniją apie 1,4 km ilgio
- Būtinus privažiuojamuosius automobilių kelius – 14,85 km
- 5G bokštus – 8 vnt. (jei bus nuspręsta planuoti Vystymo plane)



Pav. 35. „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros brėžinio kontekste

Jonavos kelevinė stotelė ir prekinė stotis numatyta į vakarus nuo Jonavos miesto. Šioje vietoje teritorijos yra neurbanizuotos, dominuoja žemės ūkio paskirties žemė, bendrojo plano apimtyje numatyta žemės ūkio teritorijų funkcinė zona.

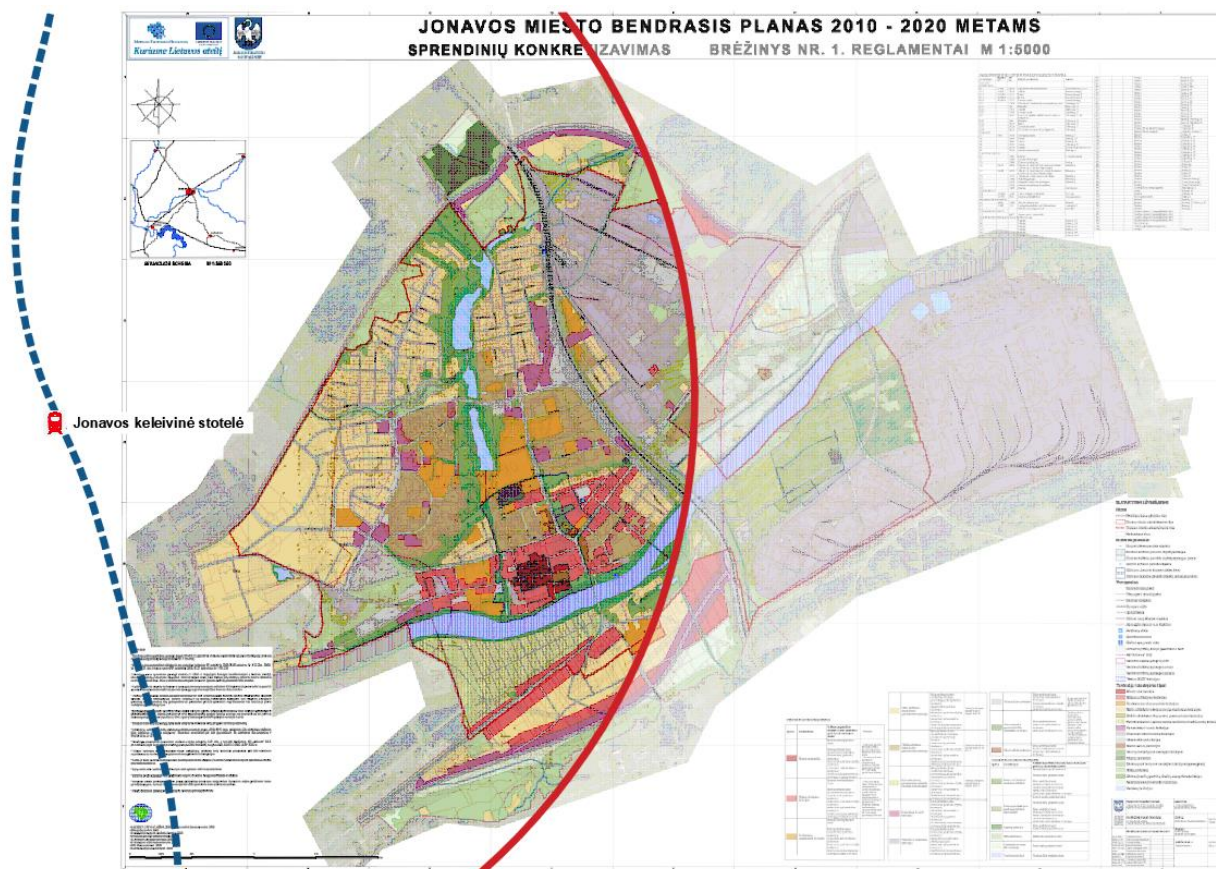
Ručiuų kelevinė stotelė numatyta ties Ručiuų kaimu, į šiaurės vakarus nuo Jonavos miesto. Šioje rajono teritorijoje susikerta svarbūs susisiekimo infrastruktūros koridoriai: ties Ručiuonais rajono teritoriją pietvakarių–šiaurės vakarų kryptimi kerta krašto kelias Nr. 144 Jonava–Kėdainiai–Šeduva ir geležinkelio linija Vilnius–Klaipėda (per Jonavą). Aplink dominuoja žemės ūkio paskirties žemė ir miškų teritorijos.

Pasraučių kelevinė stotelė numatyta šiaurinėje Jonavos rajono teritorijos dalyje. Artimiausia gyvenamoji vietovė numatytos stotelės apylinkėse yra Bukonių kaimas, nuo suplanuotos „Rail Baltica“ trastos nutolęs apie 3,5 km. Stotelė numatoma ties „Rail Baltica“ ir krašto kelio Nr. 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė sankirta. Aplink dominuoja neurbanizuotos žemės ūkio ir miškų teritorijos. Šiuo metu ruošiamasi Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimui.

4.3.4. Jonavos miesto bendrasis planas

Jonavos miesto bendrasis planas, patvirtintas 2011 m. vasario 17 d. Jonavos rajono Savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1 TS-47, TPD reg. Nr. T00010401. Planas parengtas nevertinant būsimos „Rail Baltica“ trastos. Šiuo metu ruošiamasi Jonavos miesto bendrojo plano keitimui.

Vystymo plane suplanuota „Rail Baltica“ Jonavos kelevinė stotelė yra už miesto teritorijos ribų į vakarus. Potenciali plėtros teritorija apima vakarinę Jonavos miesto dalį. Planuojamos stotelės pasiekimas iš Jonavos miesto užtikrinamas per Jonavos miesto gatvių tinklą bei per asfaltuotus valstybinės reikšmės rajoninius kelius.

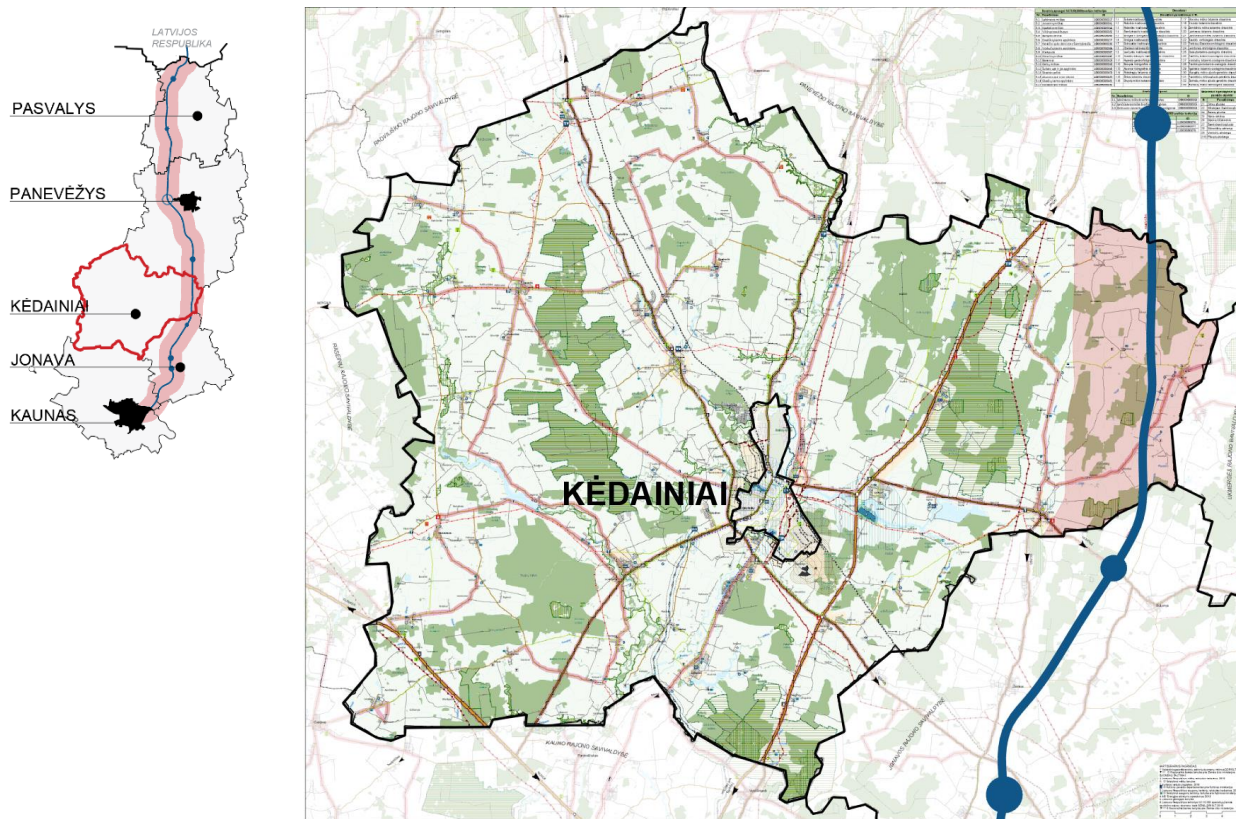


Pav. 36. Suplanuotos Jonavos kelevinės stotelės vieta (5 km spinduliu) Jonavos miesto bendrojo plano ištraukoje

4.3.5. Kėdainių rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas

Kėdainių rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas patvirtintas 2021 m. gruodžio 17 d. Kėdainių rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. TS-322, TPD reg. Nr. T00087198.

Rajono bendrojo plano sprendiniuose žymima „Rail Baltica“ trasa, kuri kerta Kėdainių rajoną rytiniame pakraštyje.



Pav. 37. „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Kėdainių rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros brėžinio kontekste

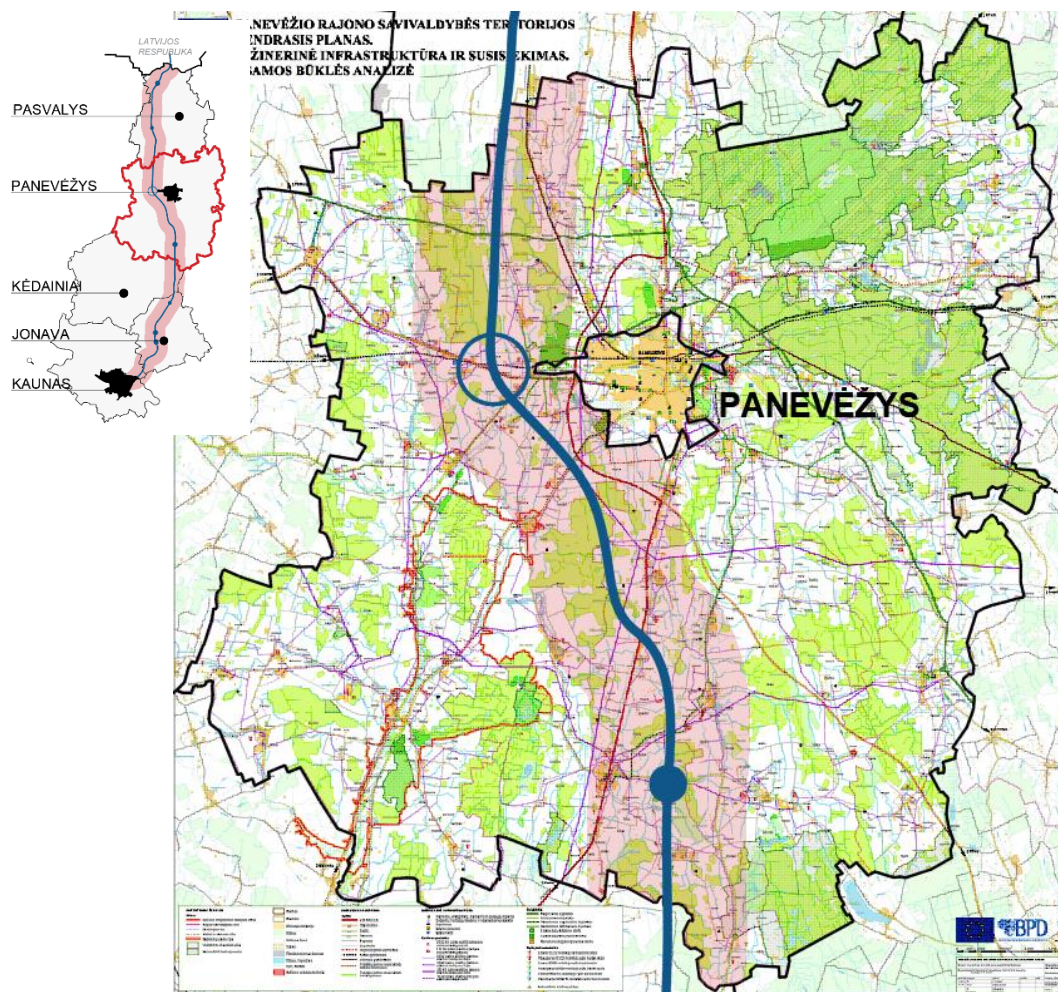
Vystymo plano apimtyje Kėdainių rajono teritorijoje numatoma įrengti ar pertvarkyti:

- Būtinus privažiuojamuosius automobilių kelius – 1,99 km
- 5G bokštus – 3 vnt. (jei bus nuspręsta Vystymo plane)

4.3.6. Panevėžio rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas

Panevėžio rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas (TPD reg. Nr. T00087555), patvirtintas Panevėžio rajono savivaldybės tarybos 2008 m. liepos 3 d. sprendimu Nr. T-154 ir dar nėra atnaujintas: europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano, kaip Valstybei strategiškai svarbaus projekto „Rail Baltica“, sprendiniai nėra įtraukti į bendrąjį planą.

Suplanuota „Rail Baltica“ trasa rajono teritoriją kerta beveik per vidurį ir ją skaido. Geležinkelio linija nuo Panevėžio miesto nutolusi apie 13 km, nuo Ramygalos – apie 4 km. Panevėžio rajone (ar mieste) numatoma Panevėžio tarptautinė stotis (rengiamo Vystymo plano apimtyje nenagrinėjama) ir Ramygalos keleivinė stotelė.

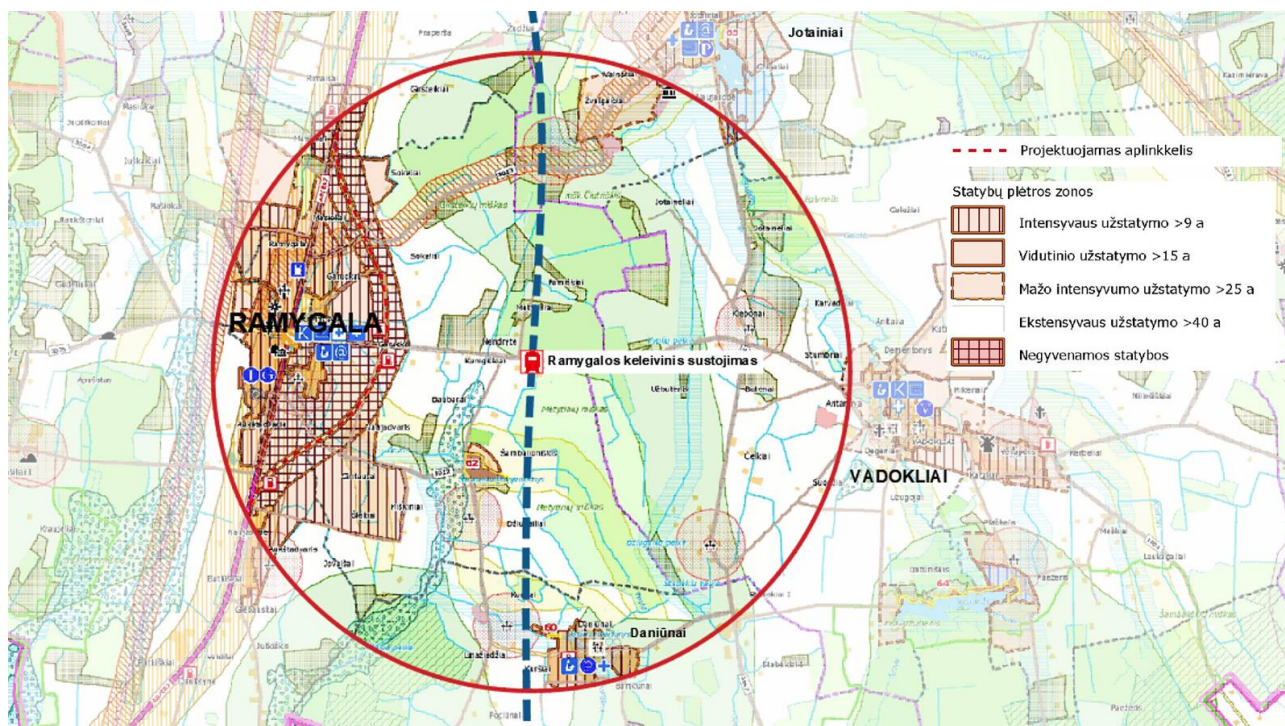


Pav. 38. „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Panevėžio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Inžinerinės infrastruktūros ir susisiekimo brėžinio kontekste

Vystymo plano apimtyje Panevėžio rajono teritorijoje numatoma įrengti ar pertvarkyti:

- Regionines stotis:
 - o Ramygalos kelevinę stotelę;
- Būtinus privažiuojamuosius automobilių kelius – 11,03 km
- 5G bokštus – 8 vnt. (Jei bus nuspręsta Vystymo plane).

Ramygalos kelevinė stotelė numatyta teritorijoje tarp Ramygalos ir Vadoklių, šalia rajoninio kelio Nr. 1204 Kavarskas–Taujėnai–Vadokliai–Ramygala. Pabrėžtina, kad Panevėžio rajono bendrojo plano sprendiniai numato vystyti Ramygalos miesto aplinkkelį, kuris numatytas į „Rail Baltica“ pusę ir pagerins privažiavimą prie planuojamos Ramygalos kelevinės stotelės.



Pav. 39. Suplanuota stotelės vieta ties Ramygalą Panevėžio rajono savivaldybės bendrojo plano ištraukoje

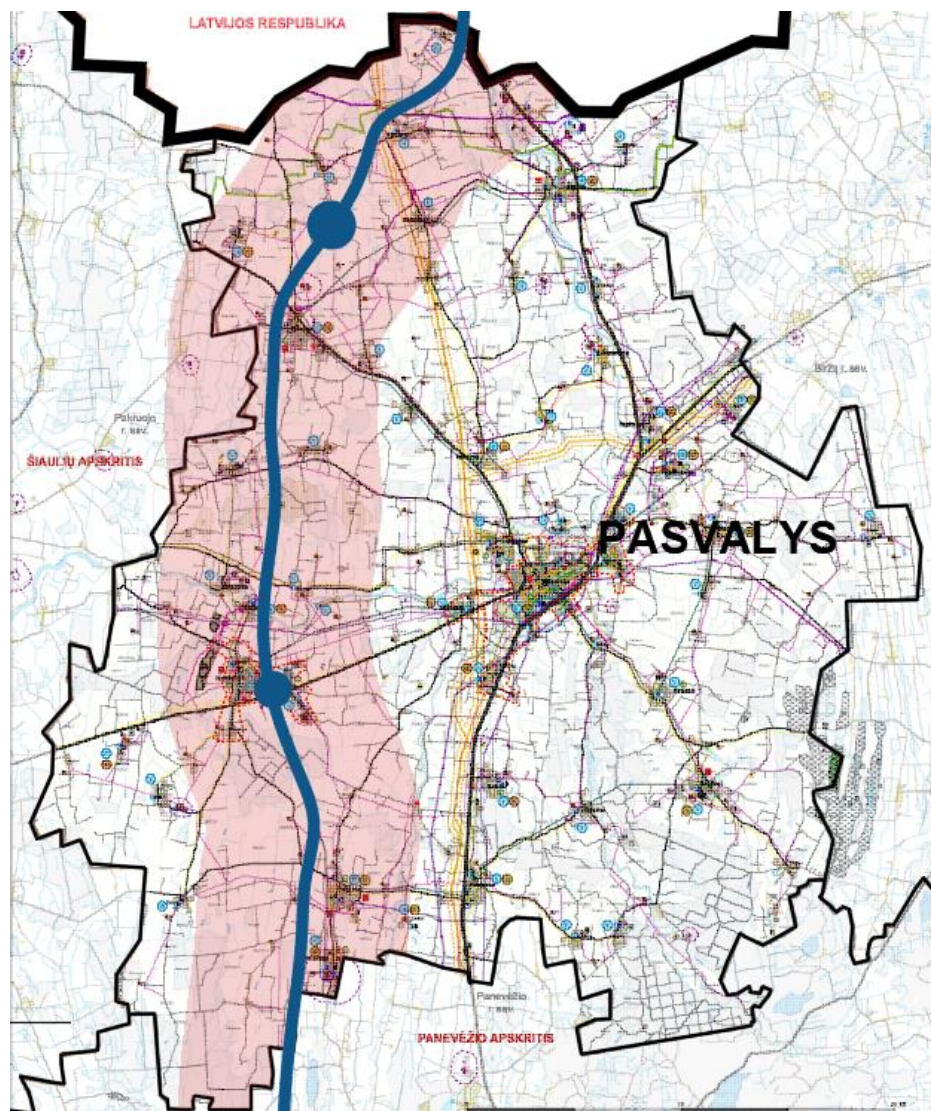
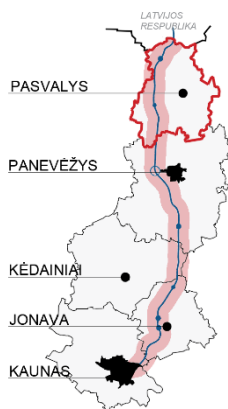
4.3.7. Ramygalos miesto bendrasis planas

Ramygalos miesto bendrasis planas patvirtintas 2011 m. gruodžio 13 d. Panevėžio rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T-254, TPD reg. Nr. T00065541 ir nėra atnaujintas, „Rail Baltica“ trasa jame nesuplanuota, todėl bendrojo plano sprendiniai neturi jokių sąsajų su geležinkeliu ir Vystymo plane numatoma infrastruktūra.

4.3.8. Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas

Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas (koreguojant arba keičiant kraštovaizdžio ir gamtinio karkaso sprendinius) (TPD reg. Nr. T00086302) parengtas ir patvirtintas 2021 m. vasario 24 d. Pasvalio rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T1-21.

Patvirtintuose galiojančiuose Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniuose įvertinta ir žymima numatoma „Rail Baltica“ trasa, rajono teritoriją kertanti vakarinėje dalyje. Suplanuota „Rail Baltica“ trasa nuo Pasvalio miesto yra nutolusi apie 13 km, nuo Pakruojos miesto (Pakruojos r. sav.) – apie 20 km. Pasvalio rajone „Rail Baltica“ trasa labiausiai priartėja prie Vaškų, Joniškėlio ir Pušaloto miestelių. „Rail Baltica“ stočių ir stelių vietos rajono teritorijos bendrojo plano apimtyje nenagrinėtos ir nenumatytos.

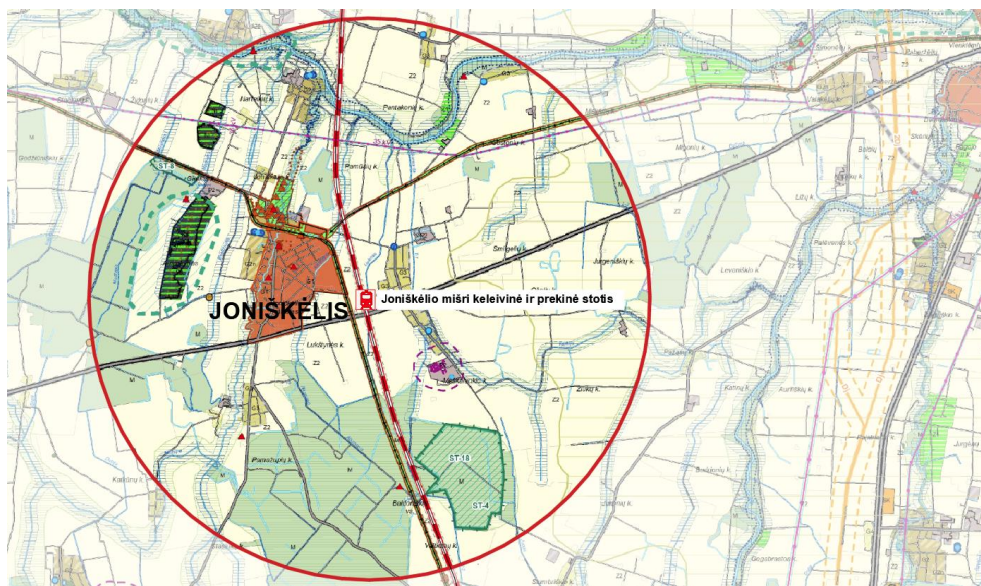


Pav. 40 „Rail Baltica“ trasa ir potenciali plėtros teritorija (rausva) Pasvalio rajono savivaldybės teritorijoje Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano Pagrindinio brėžinio kontekste

Vystymo plano apimtyje Pasvalio rajono teritorijoje numatoma įrengti ar pertvarkyti:

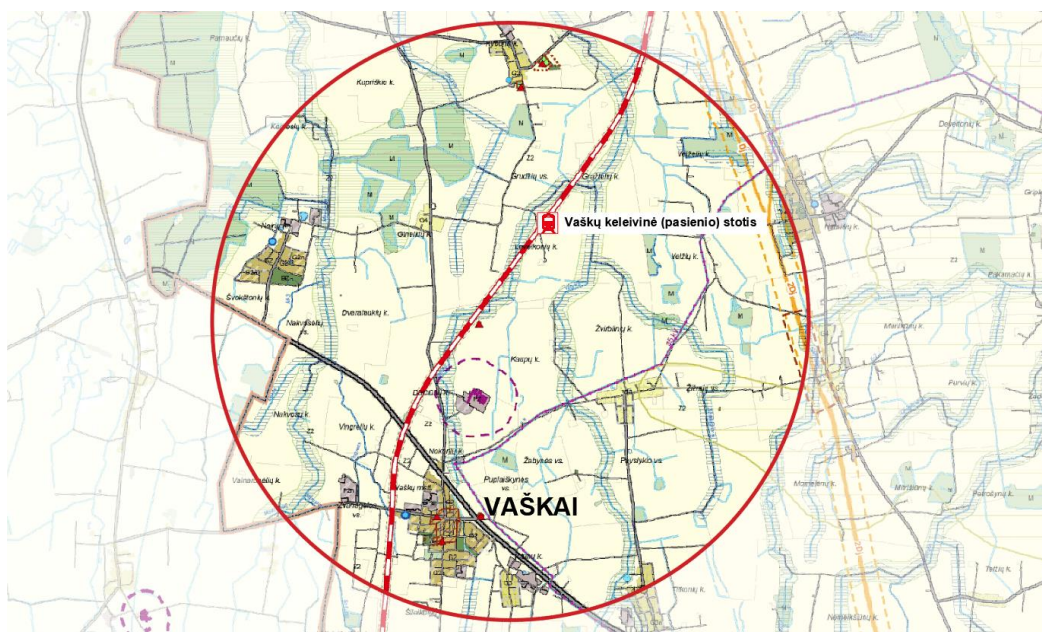
- Regionines stotis:
 - o Joniškėlio mišrią keleivinę ir prekinę stotį;
 - o Vaškų keleivinę (pasienio) stotį;
- Būtinus privažiuojamuosius automobilių kelius: 10,55 km
- 5G bokštus – 10 vnt. (jei bus nuspręsta Vystymo plane).

Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis. Stotis numatyta tarp dviejų gyvenamųjų vietovių: į pietryčius nuo Joniškėlio miesto ir į vakarus nuo Meškalaukio kaimo, šalia krašto kelio Nr. 150 Šiauliai–Pakruojis–Pasvalys, neurbanizuotoje teritorijoje. Stoties vieta nuo Joniškėlio centro nutolusi apie 3,5 km, nuo Meškalaukio kaimo – apie 1 km.



Pav. 41. Planuojamos Joniškėlio stoties vieta Pasvalio rajono savivaldybės bendrojo plano Pagrindinio brėžinio ištraukoje

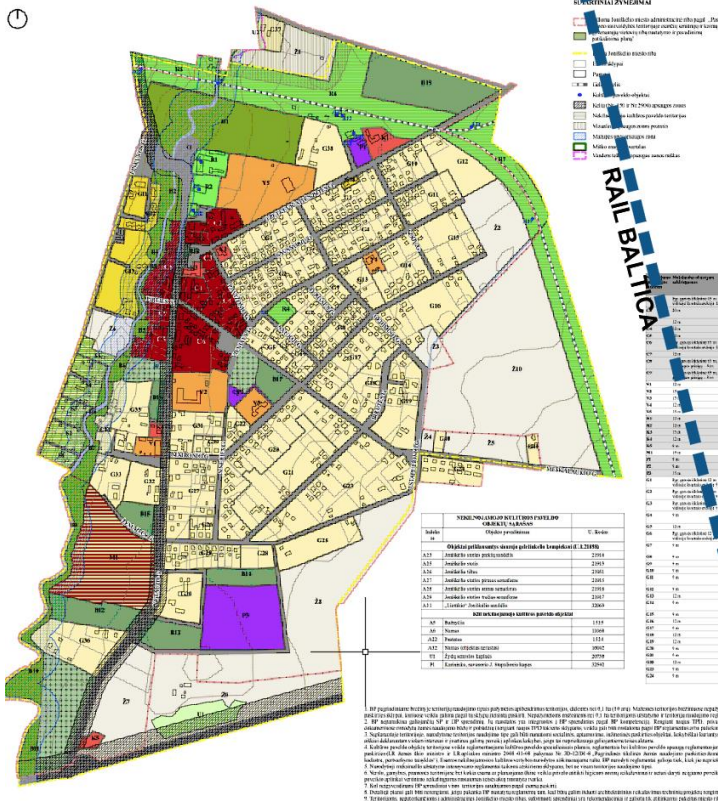
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis. Ties Vaškų miesteliu „Rail Baltica“ trasa daro posūkį, stotis planuojama tiesioje atkarpoje. Nagrinėjamoje stoties vietos teritorijoje dominuoja neurbanizuotos žemės ūkio teritorijos.



Pav. 42. Planuojamos Vaškų stoties vieta Pasvalio rajono savivaldybės bendrojo plano Pagrindinio brėžinio ištraukoje

4.3.9. *Joniškėlio miesto teritorijos bendrasis planas*

Joniškėlio miesto bendrasis planas (TPD registracijos Nr. T00076919) patvirtintas 2015 m. gegužės 28 d. Pasvalio rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T1-39. miesto teritorija šiaurinėje ir rytinėje dalyje suplanuota iki siaurojo geležinkelio tramos, kurios teritorija yra nekilnojamojo kultūros paveldo vertybė (Siaurojo geležinkelio kompleksas (unikalus kodas 21898). Bendrojo plano sprendiniuose rytinėje miesto dalyje numatyta gyvenamųjų teritorijų plėtra, atstumas nuo jų iki „Rail Baltica“ linijos sudaro daugiau nei 400 m.



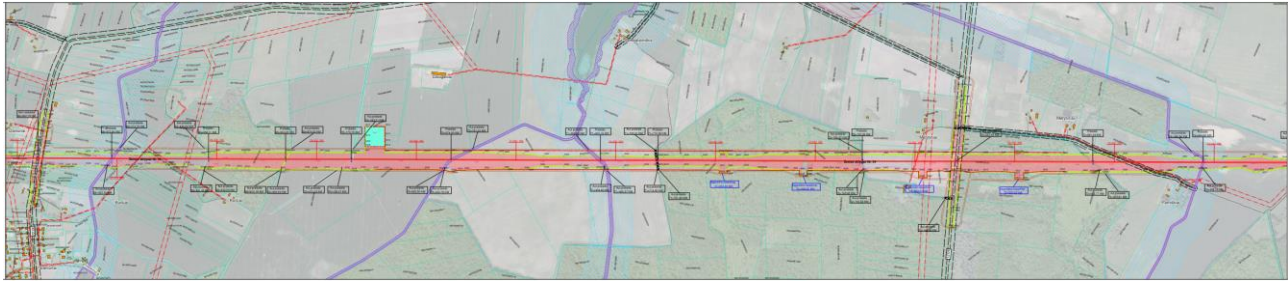
Pav. 43. Joniškėlio miesto teritorijos bendrojo plano (T00076919) brėžinio ištrauka

4.3.10. Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas- Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas

Vadovaujantis Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano (TPD reg. Nr. T00079723), patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. sausio 11 d. nutarimu Nr. 31 „Dėl Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams Europinio standarto geležinkelio linijai Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena nutiesti procedūros pradžios“, sprendimais, „Rail Baltica“ geležinkelio linijos apsaugos zonos ribose suformuoti infrastruktūros koridoriaus sklypai, numatytos stotys ir tarpinės stotys (pralankos).

Specialiojo plano pagrindu parengti žemės paėmimo visuomenės poreikiams projektai ir paimta visuomenės poreikiams žemė bei suformuoti ir įregistruoti žemės sklypai „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūrai.

Pagal parengto specialiojo plano sprendinius geležinkelio stotys suplanuotos Kaune ir Panevėžyje. Plano sprendiniai taip pat numato pralankas Kėdainių r. sav., Panevėžio r. sav., Pasvalio r. sav. (tik esant poreikiui) teritorijose.



SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

Susisiekimo infrastruktūra

Geležinkeliai

- Planuojama 1435 mm pločio vėžės ieško vieta
- Planuojama 1520 mm pločio vėžės ieško vieta
- Planuojama 1435 mm pločio vėžės geležinkelio linija
- Planuojamas sugretintos 1435/1520 mm pločio vėžės geležinkelis
- Perspektvinė 1435 mm pločio vėžės geležinkelio linija Vilnius-Kaunas
- Perspektvinė 1520 mm pločio vėžės geležinkelio ruožo Palėmonas-Gaižūnai kryptis
- Rekonstruojamas 1520 mm pločio vėžės geležinkelis
- Naikinamas esamas 1520 mm pločio vėžės geležinkelis
- Esamas 1520 mm pločio vėžės geležinkelis
- Esamas 750 mm pločio vėžės geležinkelis
- Perspektvinis 1435 mm pločio vėžės geležinkelis (planuojamas kitu projektu)
- Planuojamas 1435 mm pločio geležinkelio linijos trasa Latvijos Respublikos teritorijoje

Keliai

- Magistralinis kelias
- Krašto kelias
- Rajoninis kelias
- Vietinės reikšmės kelias arba gatvė
- XXX Naikinamos kelių atkarpos
- Planuojamas techninio aptarnavimo kelias
- Planuojamas vietinės reikšmės kelias
- Kitais projektais planuojami keliai
- Maršrutas Klaipėdos valstybinis jūrų uostas–Visagino AE sunkiasvoriams ir didžiagabaričiams kroviniams vežti

Statiniai

- Planuojama pralaida
 - Planuojama požeminė perėja
 - Planuojamas viadukas
 - Planuojamas tiltas
 - Planuojamas žaliasis tiltas/ pragina
 - Traukos pastotės teritorija su apsaugos zona
- Inžineriniai tinklai**
- Esamas magistralinis dujotiekis
 - Esamas naftotiekis
 - Esama vandenvietė
 - Esama elektros oro linija
 - Planuojamos 330 kV elektros oro linijos infrastruktūros koridorus pagal Panevėžio r. sav. teritorijos bendrąjį planą
 - Planuojama melioracijos statinių rekonstravimo teritorija

Žemės sklypai

- Planuojamos europinio standarto geležinkelio linijos žemės sklypo riba
- Esamų žemės sklypų ribos
- Žemės plotas numatomas paimti visuomenės poreikiams
- Planuojamos europinio standarto geležinkelio linijos žemės sklypo kampų koordinatės

Apsaugos zonos

- Esamo geležinkelio apsaugos zona
- Planuojamo geležinkelio apsaugos zona
- Valstybės sienos apsaugos objektų apsaugos zona
- Krašto apsaugos objektų apsaugos zona
- Aerodromo apsaugos zona
- Kelio apsaugos zona
- Magistralinio dujotiekio apsaugos zona po 25 m abipus vamzdžio ašies
- Projektinės dokumentacijos magistralinius dujotiekius eksploatuojančioje organizacijoje derinimo riba po 200 m abipus vamzdžio ašies
- Naftotiekio linijos apsaugos zona
- Projektinės dokumentacijos naftotiekius eksploatuojančioje organizacijoje derinimo riba po 200 m abipus vamzdžio ašies
- Elektros linijos apsaugos zona
- Rysių linijos apsaugos zona
- Vandenviečių sanitarinė apsaugos zona
- Pastatų, kuriuose laikomi ūkiniai gyvūnai, su esančiais prie jų mėšio ir srutų kaupimo įrenginiais arba be jų, sanitarinės apsaugos zonos
- Kapinių apsaugos zona
- Vandens apsaugos juostų zona
- Vandens telkinių apsaugos zona

Kultūros paveldo vertybės

- ▲ Kultūros paveldo objektai
- ▨ Kultūros paveldo teritorijos
- ▨ Kultūros paveldo objektų ir teritorijų apsaugos zonos

Saugomi gamtos paveldo objektai ir teritorijos

- Geologiniai gamtos paveldo objektai
- Botaniniai gamtos paveldo objektai
- Geologiniai gamtos paveldo objektai
- Funkcinio prioriteto zona
- ▨ Draustiniai
- ▨ Paukščių apsaugai svarbios teritorijos - Natura 2000
- ▨ Buveinių apsaugai svarbios teritorijos - Natura 2000
- ▨ Parkai

Kiti žymėjimai

- ▨ Kapinių teritorijos
- ▨ Peikės
- ▨ Rekreacinės teritorijos
- ▨ Pastatai
- ▨ Valstybinių miškų plotai
- ▨ Saugotini medžiai ir krūmai
- ▨ Miškų plotai
- ▨ Naudingųjų iškasenų telkiniai
- ▨ Karstinio regiono riba
- Upės, upeliai
- Planuojamos vandens kanalų trasos
- × Naikinamos vandens kanalų trasos
- Savivaldybių administracinės ribos

Pav. 44. Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas- Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano pagrindinio brėžinio fragmentai, parengtų sprendinių apimtis

Remiantis specialiojo plano sprendiniais paimtų žemės sklypų ribose atskiriems ruožams nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybių sienos rengiami (arba jau parengti) techniniai projektai, kurių sprendiniai tiesiogiai įtakoja Vystymo plano sprendinius. Techniniuose projektuose nurodomos vietos, kur reikia papildomai paimti visuomenės poreikiams žemę „Rail Baltica“ geležinkelio linijos inžinerinių sistemų įgyvendinimui. Vystymo plane bus numatytos rezervuojamos visuomenės poreikiams teritorijos, kurios ribosis su specialiajame plane paimtomis visuomenės poreikiams teritorijomis.

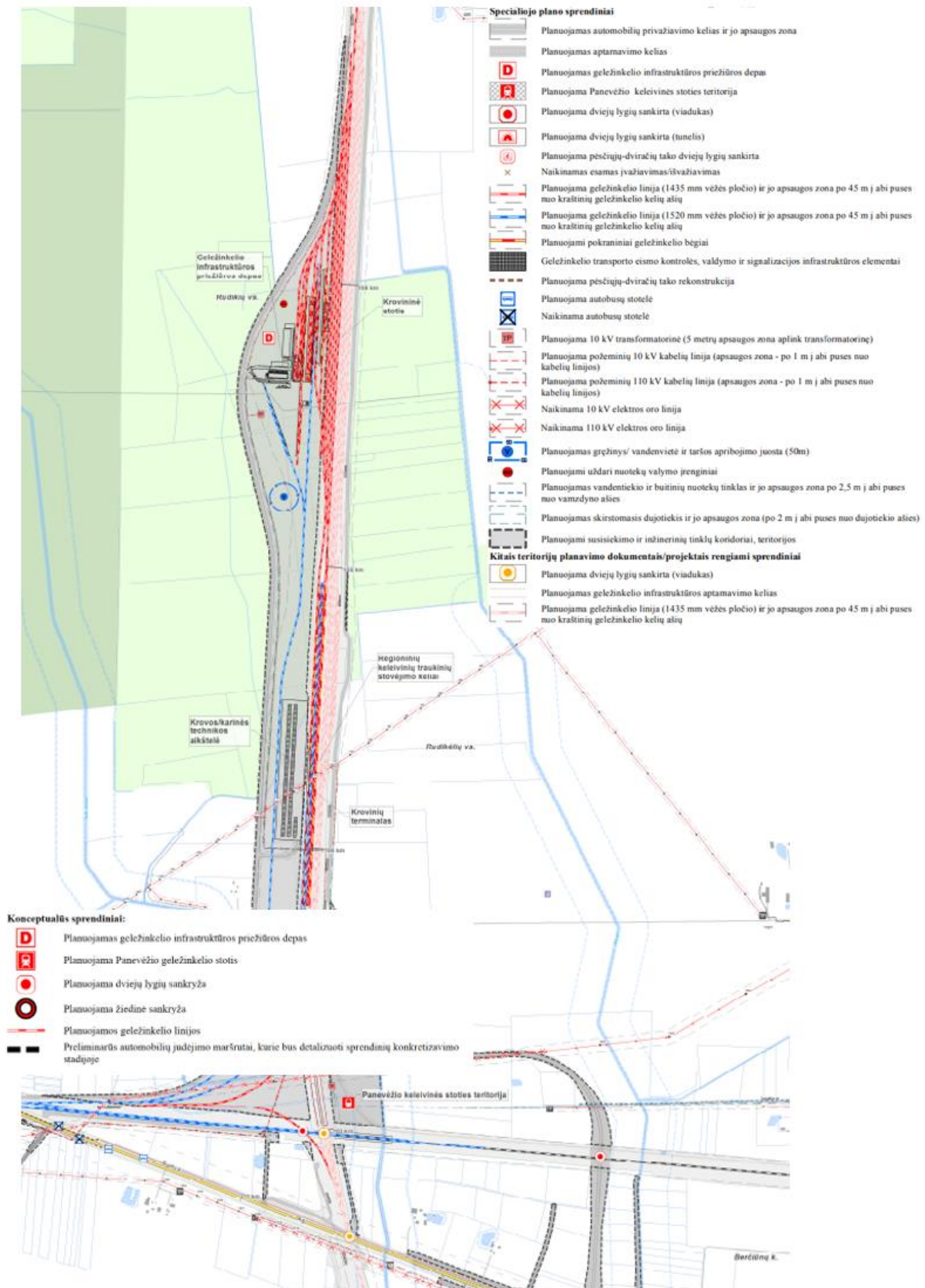
4.3.11. Rengiami susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planai

Šiuo metu yra rengiami su „Rail Baltica“ infrastruktūra susiję kiti specialiojo teritorijų planavimo dokumentai:

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros priežiūros depų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (TPD Nr. S-NC-00-19-12)

Yra parengta koncepcija, parengta ir patvirtinta SPAV ataskaita, parengti konkretizuoti sprendiniai (planavimo organizatorius pritarė sprendiniams 2022-11-23 raštu Nr. 2-4803), viešinimo procedūros atliktos 2023 m. vasario mėn. 12 d., šiuo metu rengiamos Kauno geležinkelių infrastruktūros priežiūros depo ir Panevėžio geležinkelių infrastruktūros priežiūros depo PAV ataskaitos. Kauno geležinkelių infrastruktūros priežiūros depo sprendiniai nėra susiję su šio Vystymo plano sprendiniais ir jų neįtakoja. Numatyta depo vieta, geležinkelių ir automobilių kelių infrastruktūra, prekinė geležinkelio stotis ir pan. Rengiant Vystymo planą įvertinti Panevėžio depo susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendiniai. Panevėžio geležinkelių infrastruktūros priežiūros depo sprendiniai pateikti 45 pav.

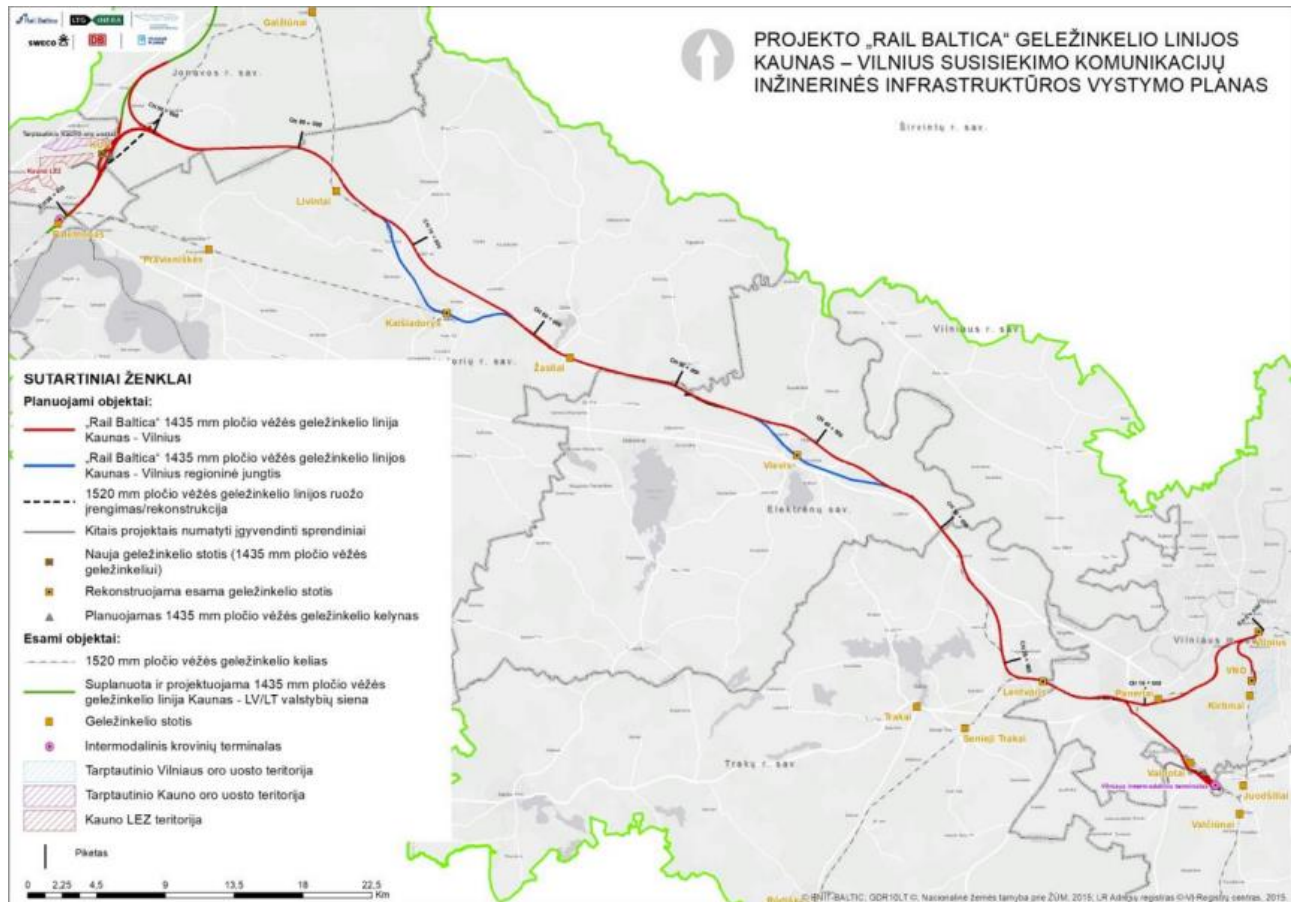


Pav. 45. Panevėžio geležinkelių infrastruktūros priežiūros depo sprendiniai

Šaltinis: https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/3%20Pagrindinis_br%C4%97%C5%BEinys_Kauno_depas.pdf, žiūrėta 2022-12-27

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (TPD Nr. S-NC-00-19-10)

Yra parengta koncepcija, parengta ir patvirtinta SPAV ataskaita, parengti konkretizuoti sprendiniai (planavimo organizatorius pritarė sprendiniams 2022-10-07 raštu Nr. 2-4201), viešinimo procedūros atliktos 2023 m. sausio mėn. 4 d. Pagal 2023 m. gegužės mėn. situaciją konkretizuoti sprendiniai dar kartą yra koreguojami ir vėl bus viešinami visuomenei (aktuali situacija pateikiama TPD Nr. S-NC-00-19-10).

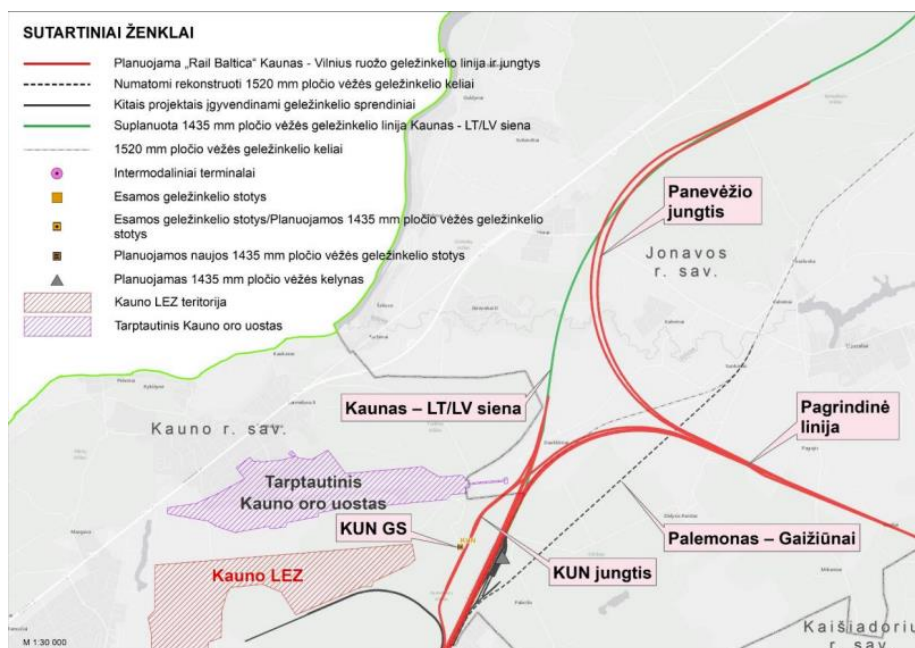


Pav. 46. Geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius konkretizuotų sprendinių schema

Šaltinis:

https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/3%20Pagrindinis_br%C4%97%C5%BEinys_Kauno_depas.pdf,
žiūrėta 2022-12-27

Rengiamo Vystymo plano apimtyje projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendiniai aktualūs Jonavos rajone ties geležinkelio susijungimu su pagrindine „Rail Baltica“ geležinkelio linija (traukos pastotės vieta). Sankirtoje numatyta trikampė jungtis:



Pav. 47. Geležinkelio linijos Kaunas–Vilnius konkretizuoti sprendiniai - KUN jungties schema

Šaltinis:

https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/3%20Pagrindinis_br%C4%97%C5%BEinys_Kauno_depas.pdf,
žiūrėta 2022-12-27

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros Panevėžio geležinkelio mazge susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (TPD Nr. S-NC-00-21-348).

Susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas yra šiuo metu rengiamas – parengti esamos būklės įvertinimo bei SPAV apimties nustatymo dokumentai, rengiama koncepcija ir SPAV ataskaita.

4.3.12. Išvados

1. „Rail Baltica“ geležinkelio linija turi sąsajas su strateginio planavimo dokumentais – *Nacionaliniu pažangos planu, Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planu* ir prisidės prie prioritetuose numatytų tikslų įgyvendinimo.
2. Rengiamo Vystymo plano sprendiniai turi aukštesnę teisinę galią ir, juos patvirtinus, bus privalomi valstybės lygmens ir žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentams. Taikant Vystymo plano sprendinius, valstybės lygmens ir žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai galios tiek, kiek jie neprieštaraus Vystymo plano sprendiniams.
3. *Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano* sprendiniai neprieštaraus rengiamam Vystymo planui, juose numatyta ne tik „Rail Baltica“ geležinkelio linija, bet ir dalis regioninių stočių.
4. Numatytos regioninės stotys parinktos taip, kad nebūtų invazijos į savivaldybių bendruosiuose planuose numatytas urbanizuotas/urbanizuojamas teritorijas, stočių vietos numatytos žemės ūkio paskirties, šiek tiek miškų ūkio paskirties žemėje (minimizuojant miškų ūkio paskirties pavertimo kitomis naudmenomis poreikį).
5. Pažymėtina, kad rengiant techninius projektus „*Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra*“ ir „*Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra*“ paaikškėjo, kad paėmus žemę visuomenės poreikiams pagal *Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano* sprendinius kai kur pritrūko žemės būtinųjų infrastruktūros vystymo sprendinių įgyvendinimui, t.y. žemė turi būti rezervuota šiuo Vystymo planu.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

5. ESAMA APLINKOS BŪKLĖ IR JOS POKYČIAI, JEIGU PROJEKTINIAI SPRENDINIAI NEBUS ĮGYVENDINTI

5.1. Planuojamos teritorijos apibūdinimas, teritorijos dabartinis panaudojimas

Planuojamoje teritorijoje ir jos gretimybėse esamą teritorijos panaudojimą galima suskirstyti į dvi grupes:

- I grupė – tai esami „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ir privažiuojamųjų kelių sklypai. Paskirtis – kita, naudojimo būdas – susisiekimo komunikacijos. Šiuo metu vykdomi atskirų ruožų statybos darbai arba rengiami techniniai ar techniniai darbo projektai;
- II grupė – tai šalia „Rail Baltica“ ir privažiuojamųjų kelių sklypų esančios teritorijos, kuriose rengiami Vystymo plano sprendiniai.

5.1.1. Bendra informacija apie vietas

Regioninės stotys ir stotelės skiriamos vietiniam susisiekimui, tarptautiniai traukiniai jose nestos. Taip pat regioninės stotys tarnaus kaip tarpiniai punktai tolimajam susisiekimui.

Vertinant stočių pasiekiamumą regioniniu aspektu taikoma Karlos Moreno koncepcija – objektai turi būti pasiekiami iki 15 minučių trunkančiomis kelionėmis pėsčiomis arba dviračiu, o kelionės automobiliu dalis turi sudaryti ne daugiau 15 % bendro kelionės atstumo.

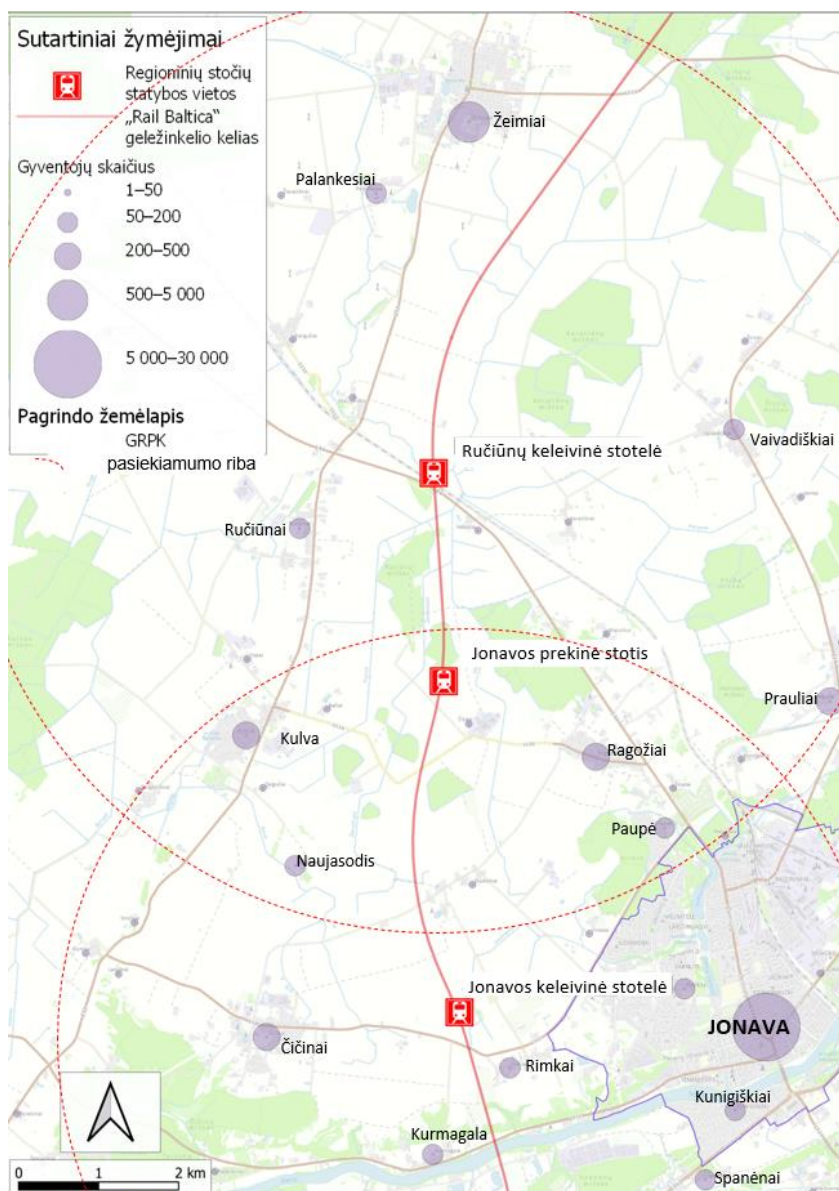
15 minučių kelionės atstumas:

- 1,25 km pėsčiomis (kai vidutinis pėsčiojo greitis 5 km/h);
- 3,75 km dviračiu arba elektriniu paspirtuku (kai vidutinis greitis 15 km/h).

Kelionių atstumas automobiliu sudaro 5-6 km (pvz. atstumas nuo Jonavos iki Kauno sudaro 35 km, 15 % kelionės sudaro 5 km; atstumas nuo Joniškėlio iki Panevėžio sudaro 41 km, 15 % kelionės sudaro 6 km ir pan.).

Informacija apie gyventojų skaičių gyvenvietėse pateikta pagal 2021 m. gyventojų surašymo duomenis (Gyventojų ir būstų surašymai. Lietuvos statistikos departamentas, prieiga per internetą <https://osp.stat.gov.lt/gyventoju-ir-bustu-surasymai>).

Jonavos keleivinė stotelė, Jonavos prekinė stotis ir Ručiūnų keleivinė stotelė planuojamos neapgyvendintose žemės ūkio paskirties (be to, dalis Jonavos prekinės stoties ir Ručiūnų stotelės patenka į miškų ūkio paskirties žemę) teritorijose prie valstybinės reikšmės automobilių kelių.



Pav. 48. Artimiausios gyvenvietės Jonavos ir Ručiūnų stotelėms

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Gyventojų skaičius pagal pasiekiamumą bei atstumai iki Jonavos ir Ručiūnų stotelių pateikti 4 lentelėje.

Lentelė 4. Gyventojų skaičius pagal pasiekiamumą bei atstumai iki Jonavos ir Ručiūnų stotelių

Jonavos stotelė			Ručiūnų stotelė		
Gyvenvietė	Atstumas važiuojant automobiliu, km	Gyventojų skaičius	Gyvenvietė	Atstumas važiuojant automobiliu, km	Gyventojų skaičius
Čičinai	2,4	258	Kulva	5,2	295
Jonava	4,4	27381	Palankesiai	5,8	56
Kulva	5	295	Ragožiai	3,8	284
Kurmagala	1,7	57	Ručiūnai	2,4	174
Paupė	5	82	Vaivadiškiai	4	139
Ragožiai	4,7	284	Žeimiai	6	734
Rimkai	0,9	63			
Iš viso		28420			1682

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pastabos:

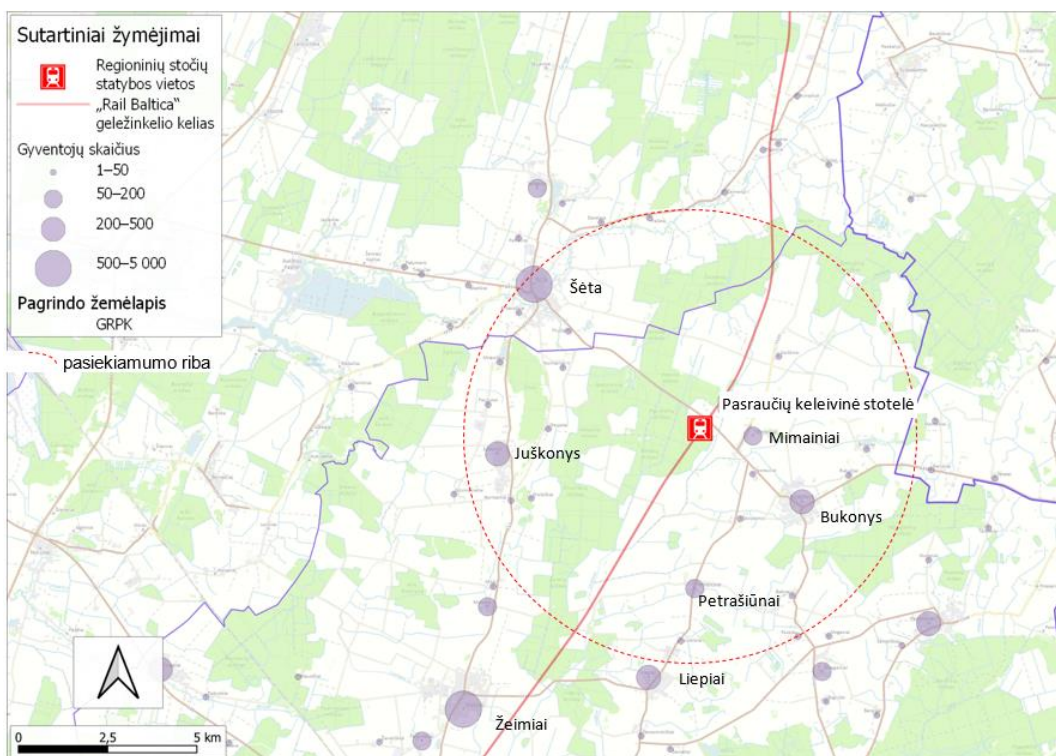
Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stotelių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

- Šioje ir kitose lentelėse nevertinamos gyvenvietės, turinčios mažiau nei 50 gyventojų;
- Prie 1435 mm vėžės pločio bei 1520 mm vėžės pločio geležinkelio esanti Ručiūnų stotelė ateityje gali tapti keleivių srautų perskirstymo vieta, pvz. Marijampolė-Ručiūnai-Šiauliai ir pan. Šiuo aspektu pasiekiamumas nevertinamas.

Artimiausi gyvenamosios paskirties pastatai (nuo stočių ir stotelių geležinkelio bėgių):

- Jonavos keleivinei stotelei: Jonavos raj., Kulvos sen., Rimkų k., Čičinų kelias 20 - apie 550 m;
- Jonavos prekinėi stočiai: Jonavos r. sav., Kulvos sen., Čiūdų k. 2 – apie 480 m (I alternatyva), apie 250 m (III alternatyva);
- Ručiūnų keleivinei stotelei: Jonavos raj., Kulvos sen., Vešeikių k. 2 – apie 1080 m (I alternatyvai) ir apie 580 m (II alternatyvai); Jonavos raj., Kulvos sen.

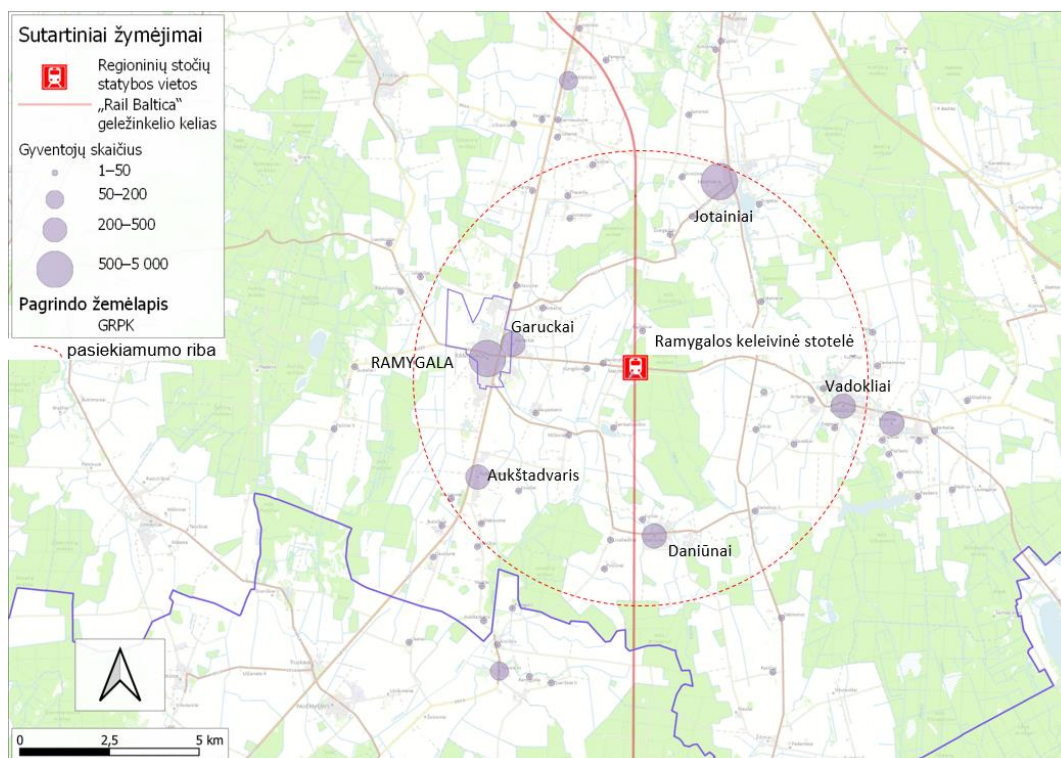
Pasraučių keleivinė stotelė (žr. pav. 49) planuojama neapgyvendintoje žemės ūkio paskirties teritorijoje prie valstybinės reikšmės automobilių kelių.



Pav. 49. Artimiausios gyvenvietės Pasraučių stotelei

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Ramygalos keleivinė stotelė (žr. pav. 50) planuojama retai apgyvendintoje žemės ūkio paskirties teritorijoje prie valstybinės reikšmės automobilių kelių.



pav. 50. Artimiausios gyvenvietės Ramygalos stotelei

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Lentelė 5. Gyventojų skaičius pagal pasiekiamumą bei atstumai iki Pasraučių ir Ramygalos stotelių

Pasraučių stotelė			Ramygalos stotelė		
Gyvenvietė	Atstumas važiuojant automobiliu, km	Gyventojų skaičius	Gyvenvietė	Atstumas važiuojant automobiliu, km	Gyventojų skaičius
Bukonys	3,6	430	Aukštadvaris	6	262
Mimainiai	1,7	101	Daniūnai	5	235
Petrašiūnai	5,3	69	Garuckai	3	253
Šėta	5,8	741	Ramygala	4,2	1241
			Vadokliai	6	460
		1341			2451

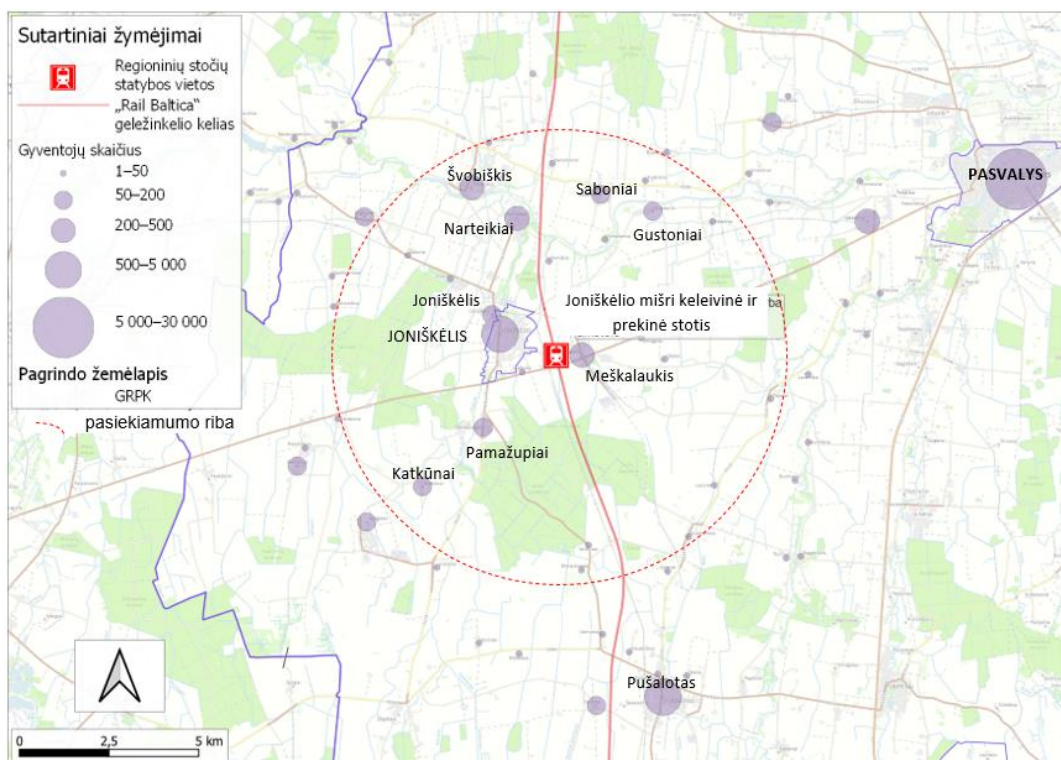
Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pastaba: skaičiuojant atstumą įvertintas būsimas Ramygalos aplinkkelis

Artimiausi gyvenamosios paskirties pastatai (nuo stočių ir stotelių geležinkelio bėgių):

- Pasraučių keleivinei stotelei: Jonavos raj., Bukonių sen., Pasraučių k. 17 – apie 300 m (I alternatyva), apie 460 m (II alternatyva);
- Ramygalos keleivinei stotelei: Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 6 – apie 130 m; Mėtytinių vs. 4 – apie 150 m; Mėtytinių vs. 3 – apie 210 m.

Joniškėlio stotis planuojama žemės ūkio paskirties teritorijoje prie valstybinės reikšmės automobilių kelio, nuo urbanizuotų Joniškėlio miesto bei Meškalaukio kaimo teritorijų atstumas sudaro apie 400 m.



Pav. 51. Artimiausios gyvenvietės Joniškėlio stotiai

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Vaškų keleivinė (pasienio) stotis planuojama retai apgyvendintoje žemės ūkio paskirties teritorijoje važiuojant valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 209 Joniškis-Žeimelis-Pasvalys bei rajoniniu keliu Nr. 3104 Vaškai-Puodžiūnai.

Lentelė 6. Gyventojų skaičius pagal pasiekiamumą bei atstumai iki Joniškėlio ir Vaškų stotijų

Joniškėlio stotis			Vaškų stotis		
Gyvenvietė	Atstumas važiuojant automobiliu, km	Gyventojų skaičius	Gyvenvietė	Atstumas važiuojant automobiliu, km	Gyventojų skaičius
Gustoniai	6	56	Vaškai	5	455
Joniškėlis	2,5	1026			
Joniškėlio kaimas	3,5	174			
Katkūnai	5,5	51			
Meškalkaukis	0,7	363			
Narteikiai	5	319			
Pamažupiai	3,6	72			
Švobiškis	6	233			
		2294			455

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Regioninės keleivinės stotys ar stotelės (išskyrus Vaškų) įsikurs prie valstybinės reikšmės kelių. Geras stotijų pasiekiamumas sukurs galimybes pritraukti ir toliau įsikūrusius gyventojus. Pažymėtina, kad RB Rail AS užsakymu parengtose studijose numatyta, kad regioniniai traukiniai važiuos dideliais atstumais – iki Marijampolės ir iki Vilniaus, todėl bus pritraukti keleiviai ne tik iš artimiausių, bet ir iš toliau esančių teritorijų. Regioninių stotijų atstumai nuo rajonų centrų parodyti lentelėje.

Lentelė 7. Rajonų centrų gyventojų skaičius ir atstumai iki regioninių stočių

Miestas	Stotis	Maršrutas (kelio Nr.)	Atstumas, km	Gyventojų skaičius
Jonava	Jonavos keleivinė		4,4	27381
Kėdainiai	Pasraučių	229, A8, 145	25	23461
	Ručiuų	144	25	
Ukmergė	Pasraučių	145	29	21258
Pakruojis	Joniškėlio	150	21	4594
Pasvalys	Joniškėlio	150	13	6451
	Vaškų	209	17	
Biržai	Joniškėlio	125, 205	43	10734
	Vaškų	1503, 3105	40	

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Artimiausi gyvenamosios paskirties pastatai (nuo stočių ir stotelių geležinkelio bėgių):

- Joniškėlio stotiai: Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Meškalaukio k., Joniškėlio g. 7 – apie 340 m;
- Vaškų keleivinei (pasienio) stotiai: Pasvalio r. sav., Vaškų sen., Leveikonių k. 2 – apie 740 m (I alternatyva), apie 500 m (II alternatyva).

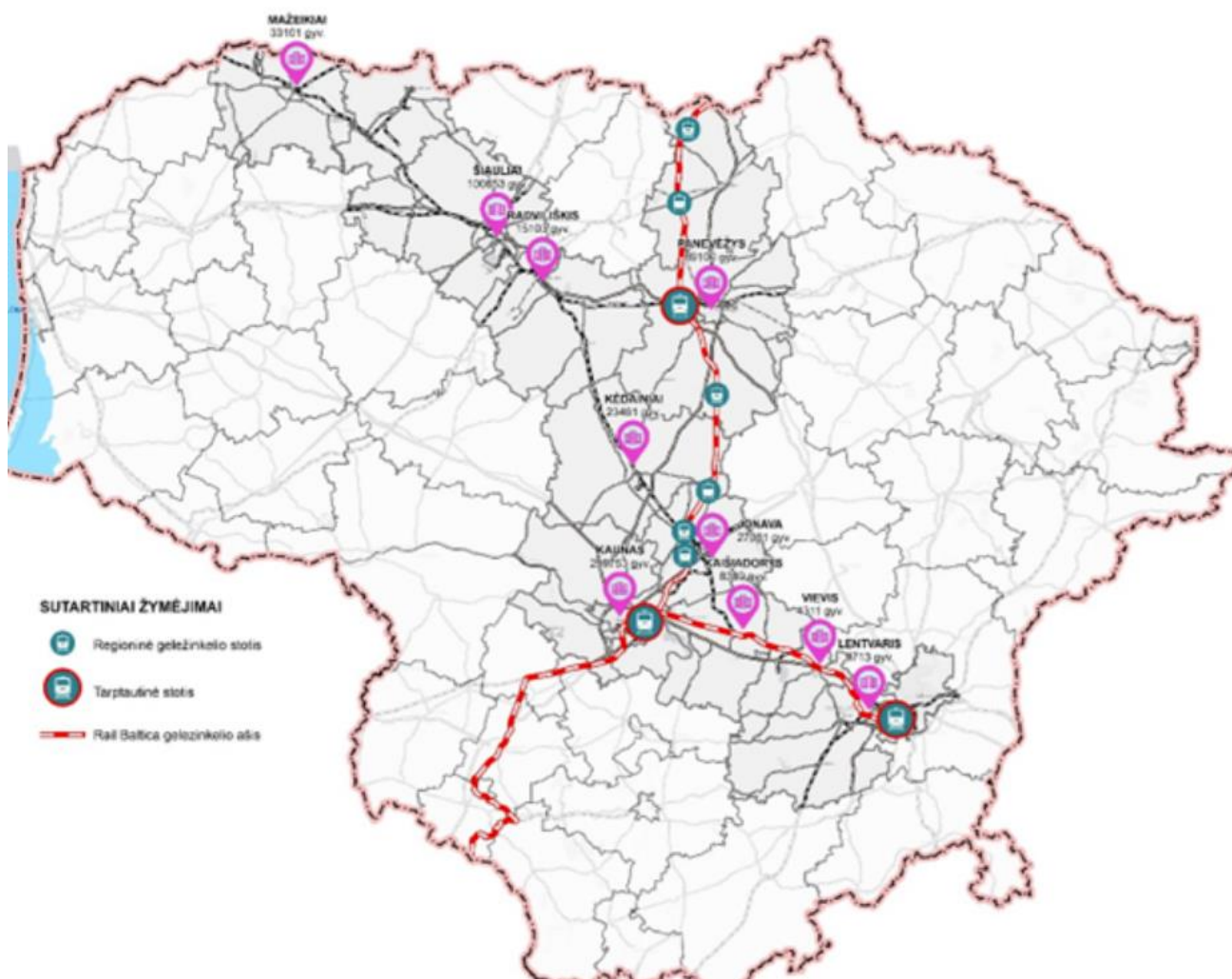
Remiantis rengiamoje studijoje „*Rail Baltica*“ transporto poreikio modelis (angl. *Rail Baltica transport demand model*, TRT Transporti e Territorio, 2022) atlikto modeliavimo rezultatais prognozuojami tokie regioninių stočių keleivių srautai (lentelė 8):

Lentelė 8. Keleivių skaičiaus prognozė (per parą)

Stotis	Keleivių skaičius per parą		
	2029 m.	2046 m.	2056 m.
Jonavos keleivinė	1172	1908	1862
Ručiuų	80	579*	616*
Pasraučių	-	76	74
Ramygalos	1114	1151	1381
Joniškėlio	1152	1190	1416
Vaškų	-	1132	1364
Iš viso	2266	5592	6229

Pastabos:

- rezultatai preliminarūs, pagal tarpinę ataskaitą;
- * pateikta Ručiuų II alternatyvos keleivių prognozė, įvertinus keleivių, persėdančių į/iš 1520 mm iš/į 1435 mm geležinkelio vėžę, skaičių (persėdimai vykdomi nuo 2035 m., keleivių skaičiaus prognozė sudarė Vystymo plano rengėjai) (pav. 52):



Pav. 52. Ručionų stoties pasiekiamumas iš 1520 mm vėžės geležinkelio

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Prekinės stotys

Jonavos prekinėje stotyje bus perkraunami Jonavos, Kėdainių, Ukmergės rajonų krovinių srautai. Atsižvelgiant į geopolitinę situaciją ir Krašto apsaugos ministerijos sąlygas, stotyje numatyta didelė teritorija karinei technikai.

Joniškėlio prekinėje stotyje bus perkraunami Pasvalio, Biržų, Pakruojo, Joniškio, iš dalies Akmenės ir Šiaulių rajonų civiliniai kroviniai.

Prognozuojami kiekiai pateikti 9 lentelėje.

Lentelė 9. Perkrovimų prognozė prekinėse stotyse

Stotis	Perkrovimų prognozė per metus		
	Perkraunama TEU, vnt.	Traukinių sk.	Traukinio ilgis, m
Jonavos prekinė	26280	365	1050
Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis	26280	365	1050

Pagal LTGI pateiktus duomenis

5.1.2. Teritorijos dabartinis naudojimas

Vystymo plano objektų suskirstymas pagal teritorijos dabartinį naudojimą pateiktas 12 lentelėje.

Lentelė 10. Vystymo plano objektų suskirstymas pagal žemės paskirtį, ha

Stotis / stotelė	Alternatyva	Iš viso	ŽŪ paskirties	Miškų ūkio paskirties	Kitos paskirties	Pastaba
Stotys su privažiuojamaisiais keliais						
Jonavos keleivinė	I	1,25	1,25	-	-	
Jonavos keleivinė	II	0,05	0,05	-	-	
Jonavos prekinė	I	17,82	11,62	6,20	-	
Jonavos prekinė	III	21,28	15,55	5,73	-	
Ručiuų keleivinė	I	1,05	1,05	-	-	
Ručiuų keleivinė	II	2,36	1,84	0,52	-	
Pasraučių keleivinė	I	4,02	2,51	1,52	-	
Pasraučių keleivinė	II	4,26	1,24	3,02	-	
Ramygalos keleivinė	I	0,05	0,05	-	-	
Ramygalos keleivinė	II	0,20	0,20	-	-	
Joniškėlio mišri	I	2,23	2,23	-	-	
Joniškėlio mišri	II	6,82	6,82	-	-	
Vaškų keleivinė (pasienio)	I	2,50	2,50	-	-	
Vaškų keleivinė (pasienio)	II	6,57	6,57	-	-	
Kiti objektai						
Traukos pastotė TP2		2,5	2,5	-	-	
110 kV elektros linija ¹⁰		18,0	3,0	15,0	-	
būtinoji privažiuojamoji infrastruktūra (keliai, blokpostai)		54,84	40,46	14,38	-	
5G bokštai su privažiuojamaisiais keliais						~30 vnt., bus nustatyta sprendinių konkretizavimo metu
IŠ VISO						

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pastaba:

- kiekiai preliminarūs ir bus tikslinami sprendinių konkretizavimo metu.

Įvertinus multikriterinės (3 priedas) ir kaštų-naudos analizės rezultatus (4 priedas), pasirinktas prioritetinių alternatyvų rinkinys (variantas Nr. 1, žr. 4 lentelę 3.5 skyrelyje) ir neprioritetinių alternatyvų rinkinys (variantas Nr. 2, žr. 5 lentelę 3.6 skyrelyje).

Įgyvendinus Vystymo plano sprendinius kitos paskirties žeme būtų paversta:

- Pagal variantą Nr. 0 (įrengiama vien tik būtinoji infrastruktūra)
 - o Žemės ūkio paskirties žemės – apie 45,96 ha (42,96¹¹ ha);
 - o Miškų ūkio paskirties žemės – apie 29,38 ha (15,38¹² ha).
- Įrengus stotis, papildomai reikės:
 - o Žemės ūkio paskirties žemės – nuo 18,7 iki 34,7 ha;
 - o Miškų ūkio paskirties žemės – nuo 7,3 iki 9,7 ha.

¹⁰ Pateikti skaičiai orinei linijai. Jei bus įrengta kabelinė linija, bendras žemės poreikis sudarys apie 1 ha

¹¹ Žr. pastabą aukščiau

¹² Žr. pastabą aukščiau

5.2. Esamos būklės pokyčiai, neįgyvendinus Vystymo plano sprendinių

Dalį Vystymo plano sprendinių – trūkstamus būtinus inžinerinės infrastruktūros sprendinius – įgyvendinti būtina, nes tik tuo atveju bus galima paleisti traukinių eismą „Rail Baltica“ geležinkeliu. Būtiniosios infrastruktūros sprendinių neįgyvendinimas nesvarstomas, jų įgyvendinimas traktuojamas kaip „0“ variantas.

Neįgyvendinus pasirenkamųjų Vystymo plano sprendinių, t. y. neįrengus regioninių stočių ir kitos joms reikalingos infrastruktūros, žmonių judumo ir krovinių pristatymo galimybės būtų mažesnės; būtų didesnės ŠESD ir oro taršos emisijos, kadangi vežti tektų automobiliais, o automobilio keleivio kilometro ar tonos kilometro emisijos yra didesnės nei vežant geležinkeliu. Detalūs emisijų ir kitų kaštų ir naudos komponentų skaičiavimai pateikti kaštų-naudos analizės ataskaitoje 6 priede. 13 lentelėje pateikiami apibendrinti vertinimo duomenys pagal „0“ variantą (įgyvendinus būtinus Vystymo plano sprendinius), 1 variantą ir 2 variantą.

Lentelė 11. Esamos būklės pokyčių vertinimas

Rodiklis	Mato vnt.	„0“ variantas	Įrengiamos regioninės stotys
Įrengiama keleivinių stočių (stotelių)	vnt.	0	5-6
Įrengiama prekių stočių	vnt.	0	1
Įrengiama mišrių stočių	vnt.	0	0-1
Paimama žemės ūkio paskirties žemės	ha	46,0	iki 80,7
Paimama miškų ūkio paskirties žemės	ha	29,4	iki 39,1
Privažiuojamųjų automobilių kelių ilgis	km	38,4	iki 56,2
Traukos pastočių skaičius	vnt.	1	1
Įrengiamų 110 kV elektros linijų ilgis	km	1,4	1,4
ŠESD santaupos iki 2056 m.	t	0	apie 118 000
Azoto oksidų santaupos iki 2056 m.	kg	0	apie 173 000
Lakiųjų angliavandenių santaupos iki 2056 m.	kg	0	apie 5600
Sietos dioksido santaupos iki 2056 m.	kg	0	apie 1400
Kietųjų dalelių KD _{2,5} santaupos iki 2056 m.	kg	0	apie 2700
Kietųjų dalelių KD ₁₀ santaupos iki 2056 m.	kg	0	apie 3100

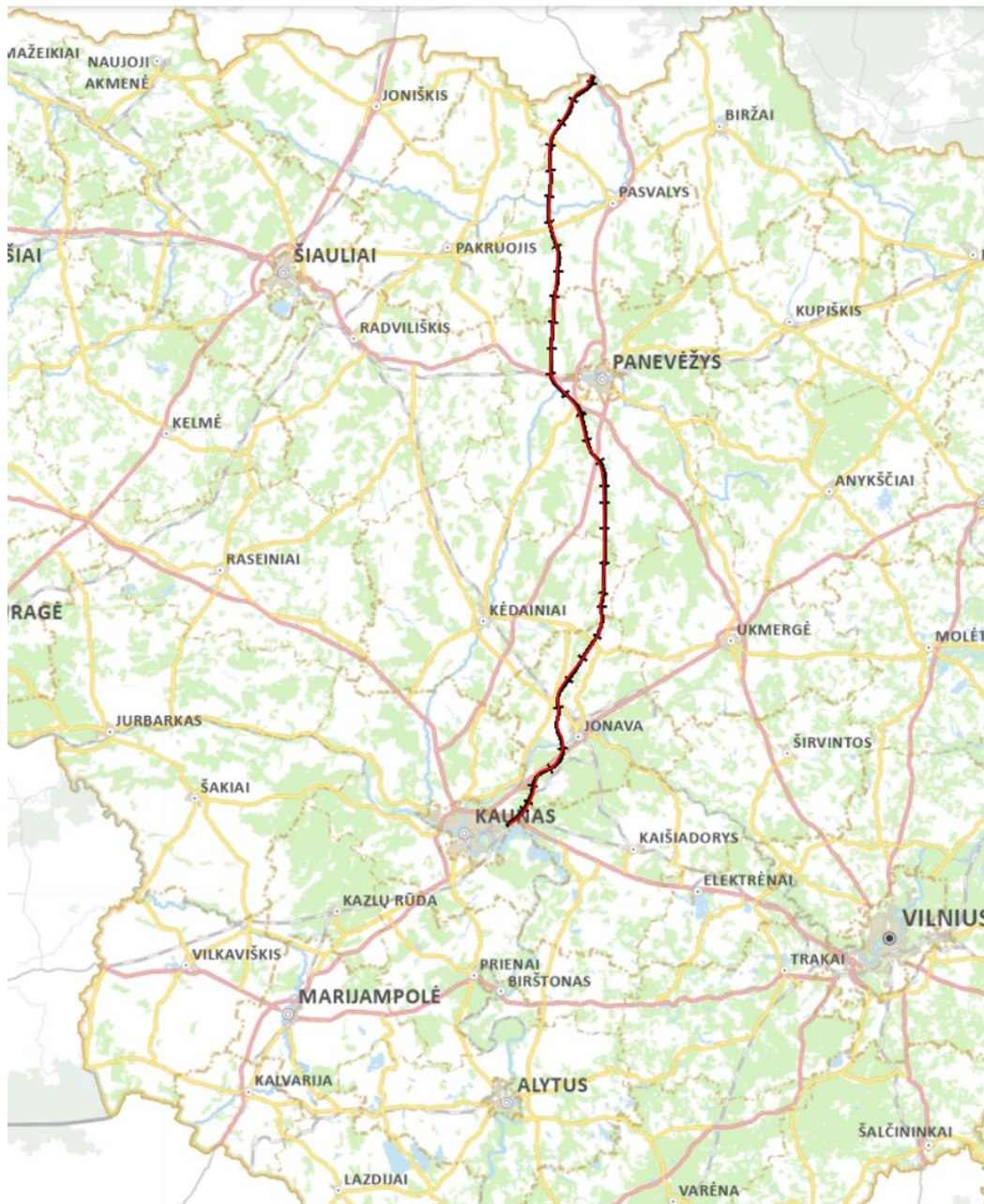
Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pastaba:

- Paimamos žemės plotas, kelių ilgis, dalis kitų duomenų yra preliminarūs ir bus tikslinami sprendinių konkretizavimo metu.

6. TERITORIJŲ, KURIOS GALI BŪTI REIKŠMINGAI PAVEIKTOS, APLINKOS CHARAKTERISTIKOS

„Rail Baltica“ geležinkelio linija Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena praeina vidurio ir šiaurės Lietuvos teritorija iš pietų į šiaurę (53 pav.). Linijos ilgis – apie 168,5 km.



Pav. 53. „Rail Baltica“ linijos Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena trasa

Sudaryta Vystymo plano rengėjų, pagrindas - LAKD informacinė sistema LAKIS

6.1. Paviršiniai ir požeminiai vandenys

6.1.1. Paviršiniai vandenys

Remiantis SPAV apimties nustatymo dokumentu, SPAV ataskaitoje nagrinėjamos upės, kurių apsaugos zonos patenka į Vystymo plane planuojamų stočių ar kitų infrastruktūros objektų teritoriją. Šių objektų sąrašas ir padėtis paviršinių vandenų atžvilgu pateikta 14 lentelėje (duomenys pateikti remiantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2022 m. rugsėjo mėn. 2 d. įsakymo Nr. D1-293 „Dėl Paviršinių vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrančių apsaugos juostų nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“, įsigaliojusio 2023 m. sausio 1 d., nuostatomis).

Lentelė 12. Vystymo plano objektų, patenkančių į AZ ribas, rodikliai ir siūlomos priemonės

Objektas	Vandens telkinys	AZ, m	PAJ, m	Kertamas ilgis, m	Patenka PAJ ploto, m ²	Patenka AZ ploto, m ²	Pastaba
Regioninės stotys su privažiavimo keliais							
Jonavos prekinė stotis, I alternatyva	Medukšna	100	5	-	-	6000	-
Ručiuų keleivinė stotelė, I alternatyva	Lankesa	200	10	-	-	200	-
Ručiuų keleivinė stotelė, II alternatyva	Lankesa	200	10	-	-	300	-
	Pukine	100	5	-	-	6700	-
Joniškėlio mišri stotis, I alternatyva	Lieknas	100	5	-	-	8600	-
Joniškėlio mišri stotis, II alternatyva	Lieknas	100	5	310	3400	6800	Nukreipti upės vagą paliekant atvirą griovio tipo vandens telkinį, numatyti valymo įrenginius
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis II alternatyva	Bedrė	100	5	24	120	5800	Kerta upę Bedrė dviejose vietose
Būtinieji privažiuojamieji automobilių keliai							
ORJ31M01	Lankesa	200	10	-	-	1800	-
ORJ33M01	Pukinė	100	5	-	-	1200	-
	Lankesa	200	10	10	200	3700	-
ORJ07GP	Smalinė	100	5	-	-	900	-
	Lankesa	200	10	-	-	700	-
ORJ08GP	Smalinė	100	5	-	-	950	-
	Lankesa	200	10	-	-	2400	-
ORJ09GP	Smalinė	100	5	-	-	900	-
	Lankesa	200	10	-	-	2000	-
ORJ10GP	Smalinė	100	5	-	-	900	-
	Lankesa	200	10	-	-	2000	-
Apsisukimas	Lankesa	200	10	-	-	390	-
ORJ11GP	Garanklė	100	5	-	-	800	-
Apsisukimas OR12GP	Lankesa	200	10	-	-	300	-
	Lankesa	200	10	-	-	800	-
Apsisukimas	Lankesa	200	10	-	-	390	-
ORJ15GP	Arvystėlis	100	5	-	-	4000	-
ORKD16GP	Arvystėlis	100	5	-	-	1000	-
Apsisukimas	Žiezmojus	100	5	-	-	390	-
Apsisukimas	Kuršėlė	100	5	-	-	390	-
ORPN19GP	O-1-1	100	5	-	-	15400	-
Apsisukimas	O-1-1	100	5	-	-	200	-
Apsisukimas	Š-2	100	5	-	-	200	-

Objektas	Vandens telkinys	AZ, m	PAJ, m	Kertamas ilgis, m	Patenka PAJ ploto, m ²	Patenka AZ ploto, m ²	Pastaba
Apsisukimas	M-2	100	5	-	-	200	
ORPN21GP	Molainia	100	10	-	-	1200	
ORPN22GP	Molainia	100	10	-	-	1500	
ORPN87LGM01	Gardinas	100	5	-	-	1000	
ORPN24GP	Vešeta	100	-	-	-	1000	
ORPN26GP	Nevėžis	200	300	-	-	400	
ORPN27GP	Nevėžis	200	30	-	-	1600	
	Uostrautas	100	5	-	-	200	
ORPN30GP	Liekupis	100	5	-	-	1000	
ORPN63M01	Sudramala	100	5	-	-	1000	
ORPN93LGM01	Sudramala	100	10	-	-	850	
Apsisukimas	Sudramala	100	10	-	-	200	
ORPN66M01	Sudramala	100	10	-	-	4400	
ORPN71LGM01	Amata	100	-	-	-	1000	
ORPS05M01	Nepervestis	100	5	10	100	2000	
Apsisukimas	Nepervestis	100	5	-	-	200	
Apsisukimas	Nepervestis	100	5	-	-	200	
ORPS10M01	Nepervestis	100	5	10	100	1200	
ORPS78LGM01	Žąsa	100	10	10	200	1400	
Apsisukimas	J-2	100	5	-	-	200	
Apsisukimas	J-2	100	5	-	-	200	
ORPS64LGM01	J-2	100	5	-	-	900	
ORPS15M01	Taltupis	100	5	-	-		
	J-2	100	5	-	-	1000	
ORPS76LGM01	Taltupis	100	5	10	200	2300	
Apsisukimas	Taltupis	100	5	-	-	300	
ORPS15-1M01	Lieknas	100	5	-	-	2000	
ORPS33GP01	Alksnupis	100	5	-	-	800	
ORPS22M01	Alksnupis	100	5	-	-	800	
ORPS21M01	Alksnupis	100	5	-	-	400	
ORPS33GP	Alksnupis	200	30	-	-	8000	
Apsisukimas	Mūša	200	30	-	-	300	
ORPS34GP	Upis	100	5	-	-	2000	
Apsisukimas	Upis	100	5	-	-	300	
ORPS35GP	Upis	100	5	-	-	200	
ORPS36GP	Upis	100	5	-	-	800	
Apsisukimas	Upelis	100	5	-	-	200	
ORPS40GP	Upelis	100	5	10	200	2000	
ORPS43GP	Vingrelis	100	5	-	-	2000	

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pastabos:

- *Patenkantys kertamų upių ilgiai, PAJ ir AZ plotai yra preliminarūs;*
- *Vadovaujantis Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatomis, keliai neprasideda ir nepasibaigia paviršinių vandenų pakrantės apsaugos juostoje;*
- *Statybos darbai turi būti vykdomi nepažeidžiant vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrantės apsaugos juostų apsaugos režimo reikalavimų, nurodytų Lietuvos Respublikos Saugomų teritorijų įstatymo 20¹ straipsnyje bei LR Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo VI skyriaus 6, 7 ir 8 skirsniuose.*
- *Statyvietės, autotransporto laikymo, statybinių medžiagų ir atliekų, sandėliavimo aikštelės nebus įrengiamos upių pakrančių apsaugos juostose ir arčiau kaip 25 m nuo vandens telkinių krantų;*
- *Apsaugai nuo taršos statybų metu Rangovas įpareigojamas saugiai surinkti panaudotas alyvas (tepalus) iš mechanizmų, kad nebūtų užterštas paviršinis vanduo ir dirvožemis. Numatyti priemonės alyvų (iš mechanizmų) ir kuro avarinių išsiliejimų atveju - statybos metu turi būti laikomos naftos*

produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis, gamykliniai sorbentai ir pan.), specialūs konteineriai alyvų surinkimui ir sorbuojančios bonios (rankovės) skirtos naftos produktams nuo vandens paviršiaus surinkti ir naftos produktų plėvelės plitimui vandenyje sustabdyti.

- Projekto įgyvendinimo metu kanalizuotų upių ar melioracijos griovių nenumatoma nutraukti;
- Laikantis išvardintų priemonių, statybos darbai nedarys neigiamo poveikio paviršinių vandenų vandens kokybei (neigiamo poveikio paviršiniams vandens telkiniams nenumatoma).

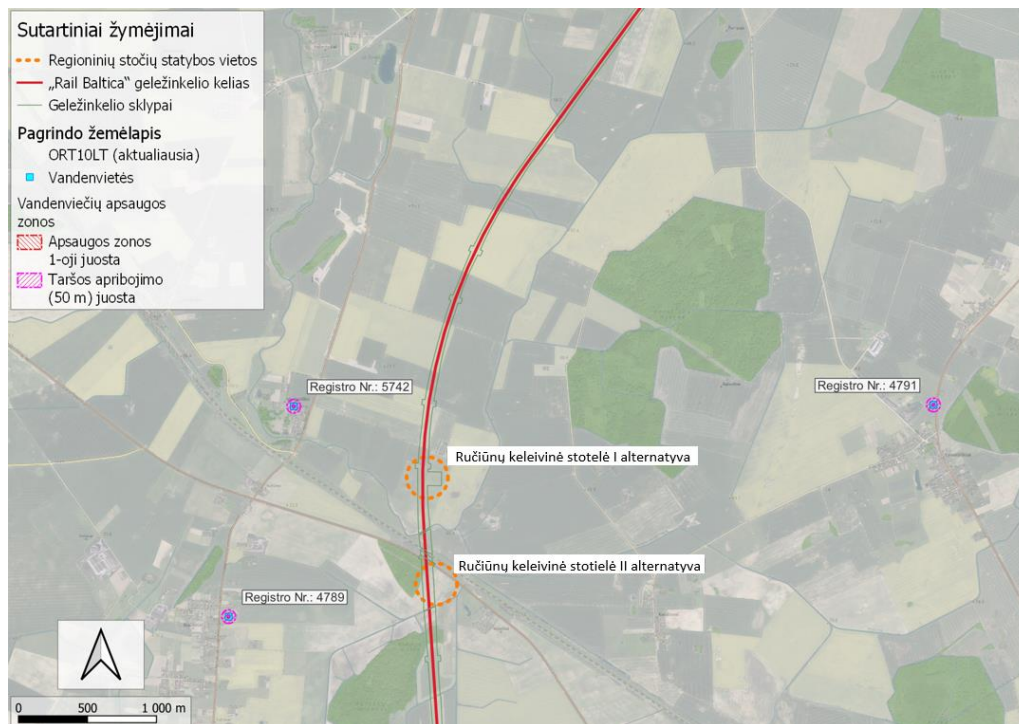
Vagų nukreipimo poreikis turi būti nustatytas rengiant techninį projektą. Nukreipimas turi būti vykdomas pagal MTR 1.05.01:2005 „Melioracijos statinių projektavimas“ reikalavimus (pažymėtina, kad rengiant „Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ ir „Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ projektus buvo gauti Aplinkos apsaugos agentūros bei atitinkamų savivaldybių raštai, kuriuose neprieštaraujama vandentakių vagų nukreipimui).

Pažymėtina, kad visos Vystymo plano objektų kertamos upės yra kanalizuotos, užžėlusios aukšta žole, nenaudojamos kaip geriamo vandens ištekliai, nenaudojamos laivybai, žuvininkystei, sportui ar kitam poilsiui. Pagal PAV ataskaitą saugomų ir migruojančių žuvų jose neaptikta. Reikšmingos neigiamos pasekmės paviršiniams vandenimis nenumatomos.

6.1.2. Požeminiai vandenys

Požeminiai vandenys vertinami pagal Žemės gelmių registrą (Lietuvos geologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos prieiga per internetą <https://www.lgt.lt>). Vertinamos teritorijos, remiantis ataskaitos „Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena poveikio aplinkai vertinimas“ nuostatomis, t. y. esančios iki 1 km nuo nagrinėjamų objektų.

Vandenviečių, esančių arčiau nei 1 km nuo Vystymo plane nagrinėjamų objektų, ir jų apsaugos zonų išsidėstymas pateikiamas 54 - 55 pav.



Pav. 54. Vandenviečių ir jų apsaugos zonų išsidėstymas Ručiūnų keleivinės stotelės atžvilgiu

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Artimiausios vandenvietės nuo Ručiūnų kelevinės stotelės atstumas sudaro apie 1,0 km.



Pav. 55. Vandenviečių ir jų apsaugos zonų išsidėstymas Joniškėlio stoties atžvilgiu

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Artimiausios vandenvietės atstumas nuo Joniškėlio stotelės sudaro apie 0,6 km.

Lentelė 13. Kitų Vystymo plano objektų išsidėstymas požeminio vandens vandenviečių atžvilgiu

Objekto pavadinimas	Vandenvietė	Objekto padėtis vandenvietės atžvilgiu
Traukos pastotė TP 2	Išorų (Jonavos r.)	Nutolęs ~ 410 m, ~360 m nuo apsaugos zonos
Kelias ORPS68LGM01	Meškalaukio (Pasvalio r.)	Nutolęs ~700 m
Kelias ORPS42GP	Vaškų (Pasvalio r.)	Nutolęs ~360 m, ~310 m nuo apsaugos zonos
Apsisukimas	Kiemėnų (Pasvalio r.)	Nutolęs ~750 m

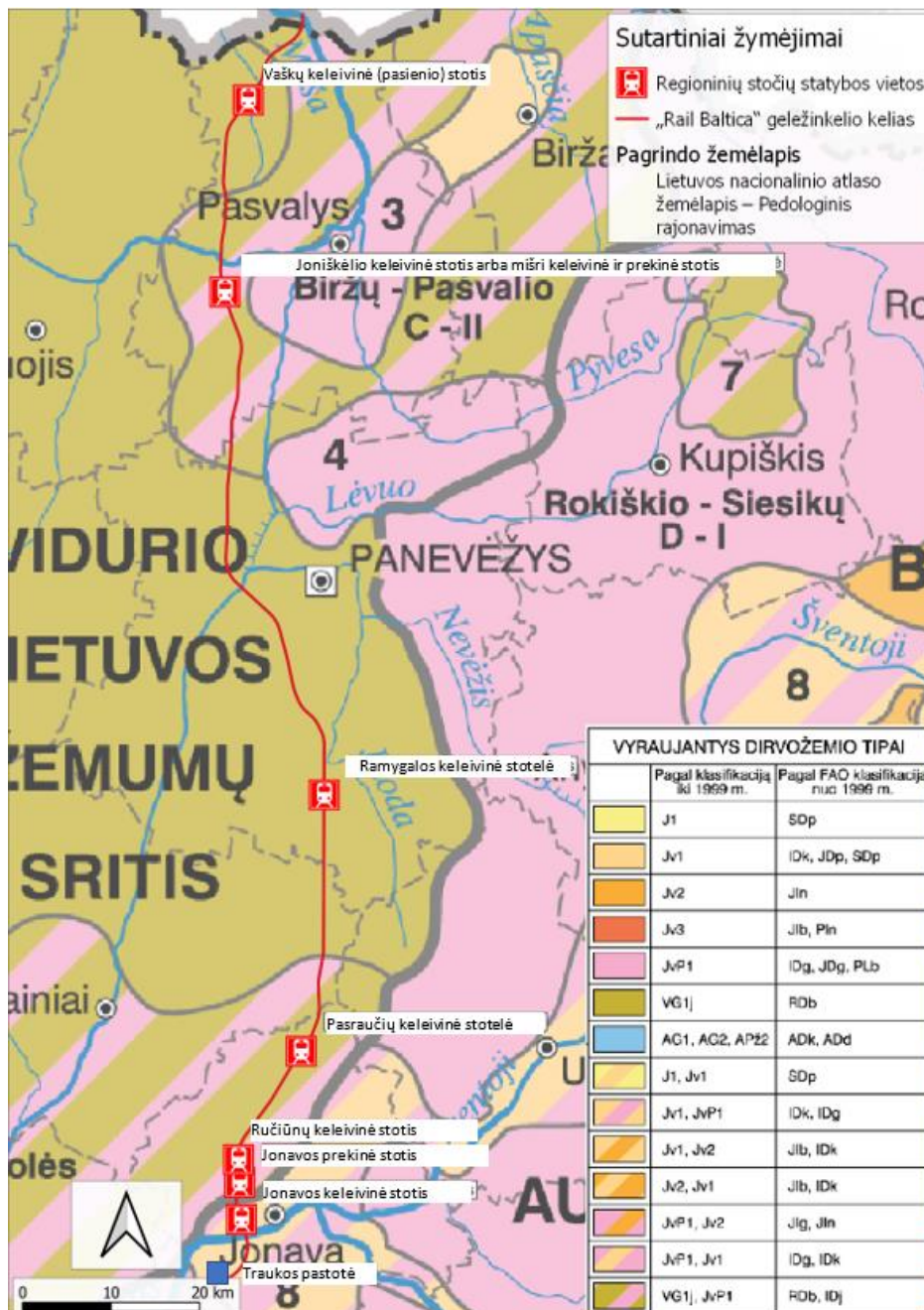
Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Reikšmingas poveikis požeminiam vandeniui nenumatomas.

6.2. Dirvožemis

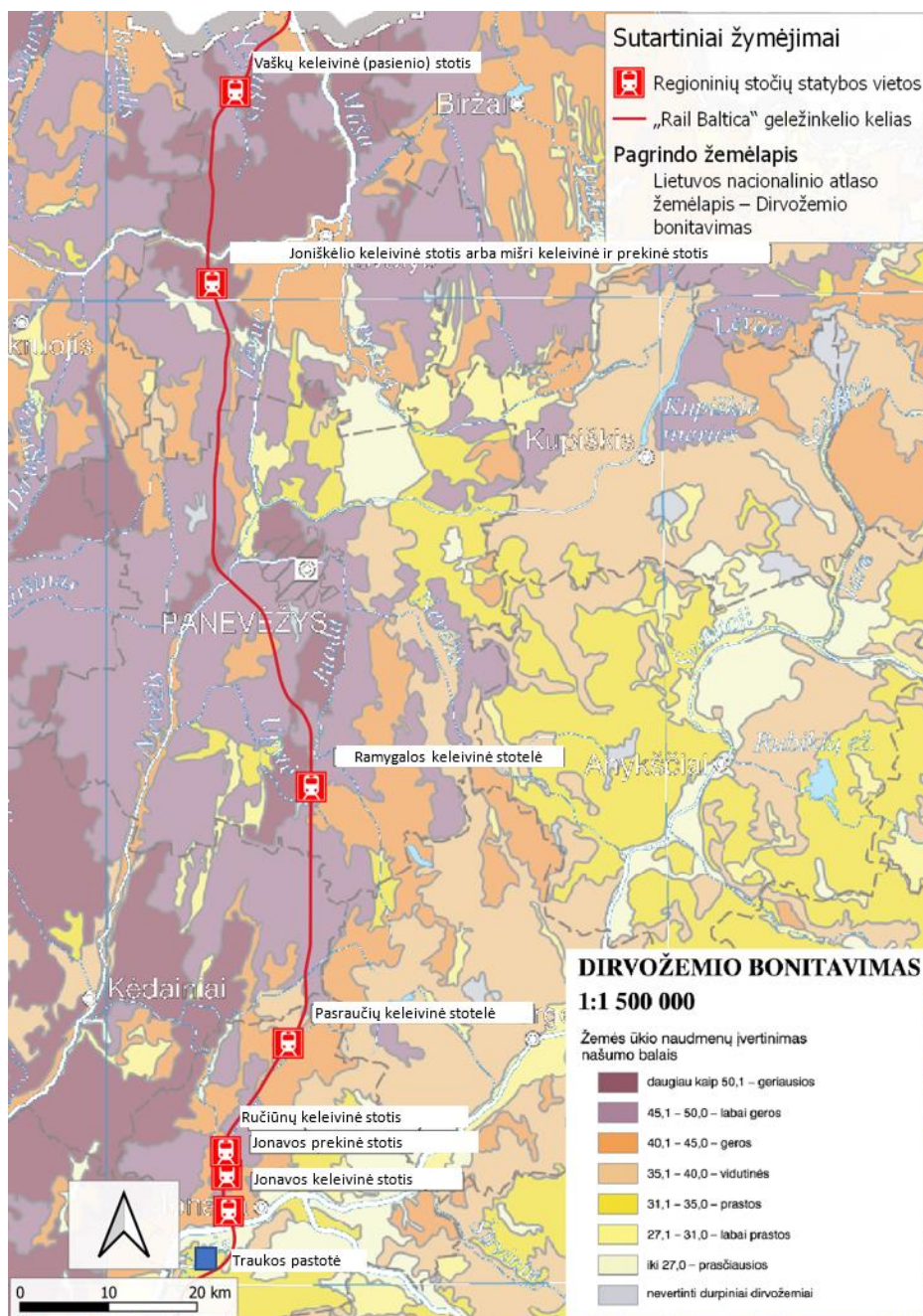
6.2.1. Dirvožemio charakteristikos Vystymo plano teritorijoje

Informacija apie dirvožemį pateikiama remiantis Lietuvos nacionalinio atlaso žemėlapiu, prieiga per internetą <https://www.geoportal.lt> (pedologinis rajonavimas, dirvožemio bonitavimo žemėlapis, dirvožemio dangos pagal FAO, erozijos intensyvumas, žr. 56 – 59 pav.).



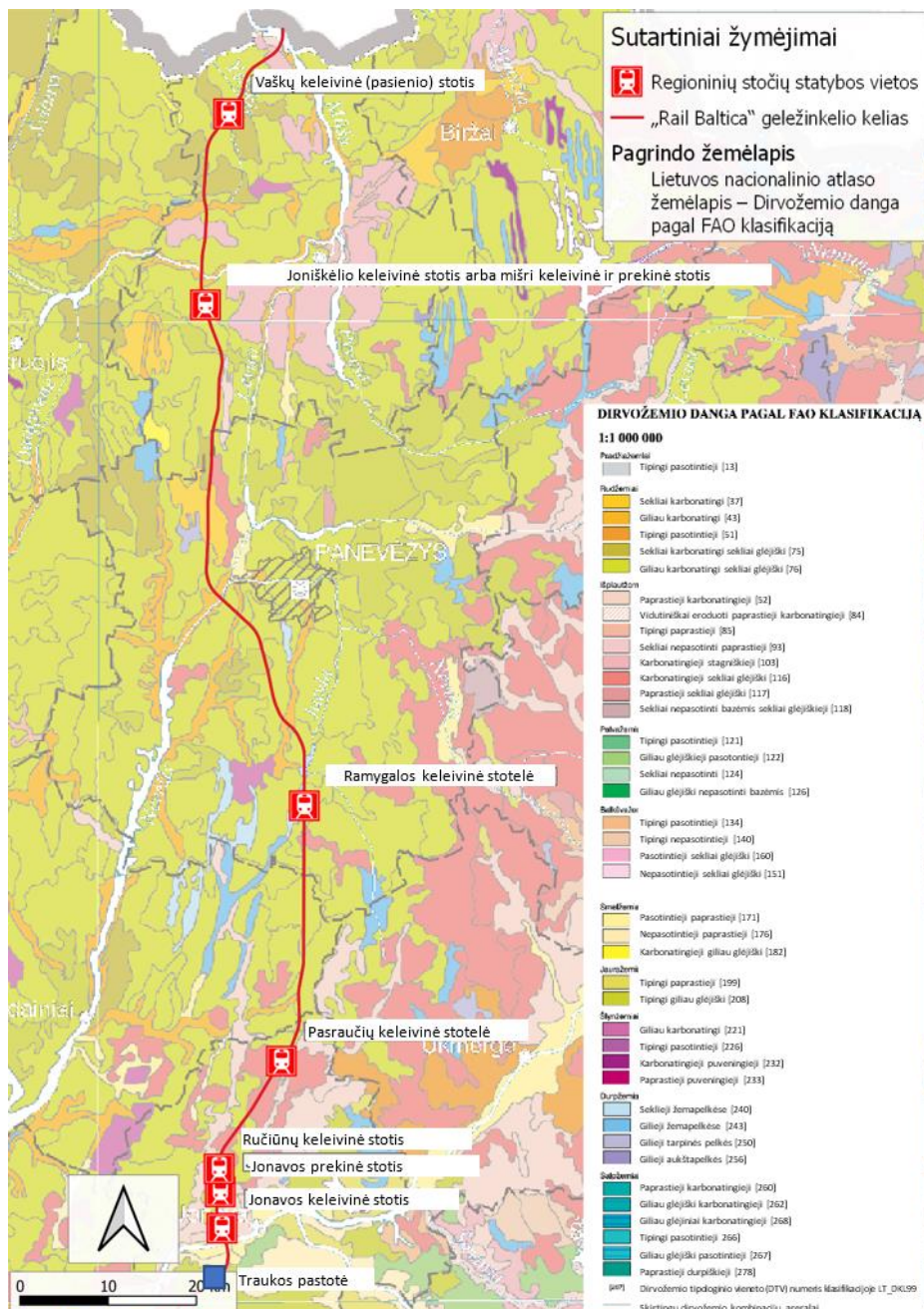
Pav. 56. Pedologinio rajonavimo žemėlapis ištrauka

Vystymo plano objektų teritorijoje vyrauja paprastieji jaurazemiai (JD_p), paprastieji smėlžemiai (SD_p), karbonatingieji išplautžemiai (ID_k), glėjiškieji išplautžemiai (ID_k), glėjiškieji jaurežemiai (JD_g), pasotintieji jaurazemiai (PL_b).

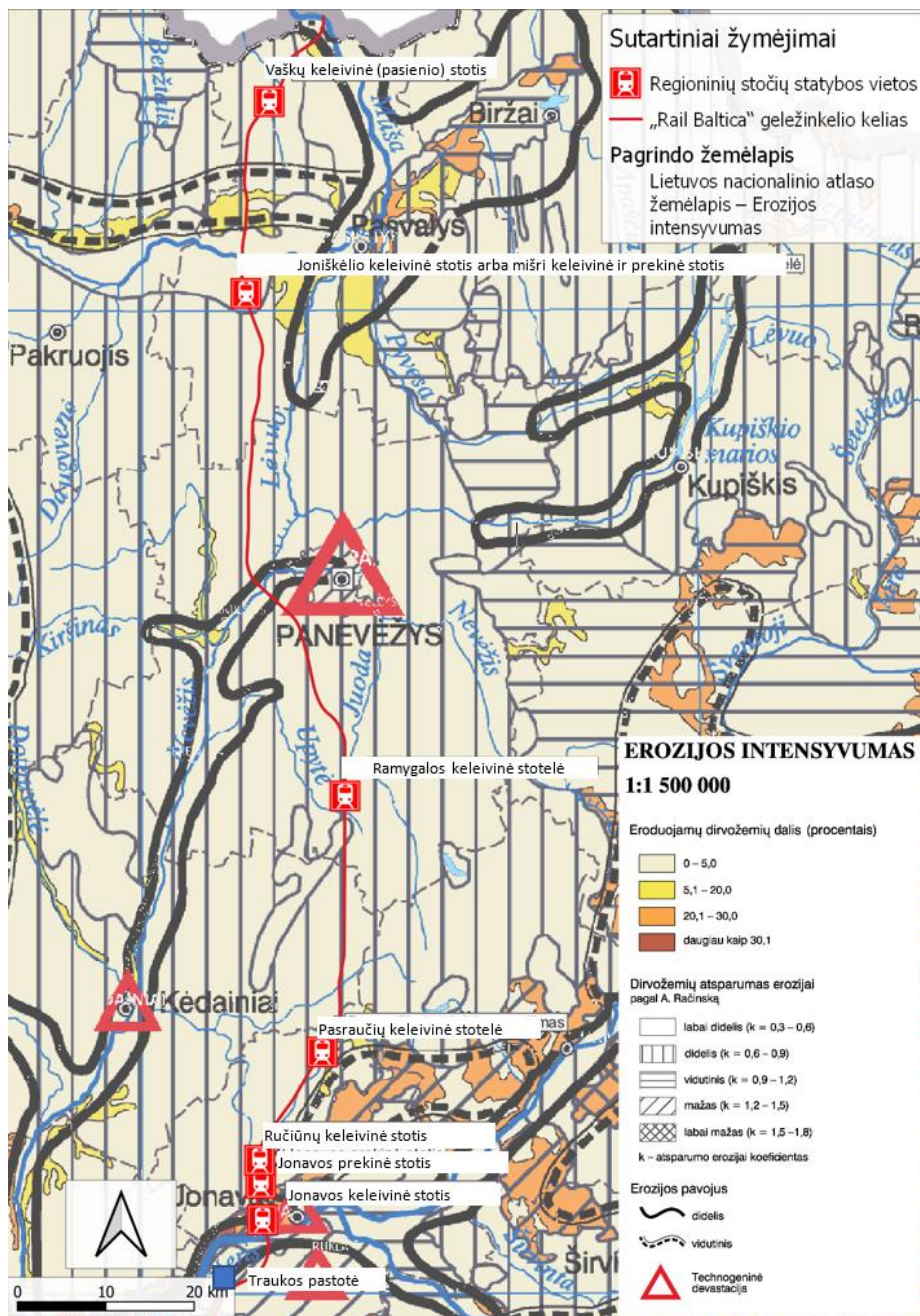


Pav. 57. Dirvožemio bonitavimo žemėlapis ištrauka

Vystymo plano objektų teritorijoje vyrauja gero našumo (Jonavos, Ručiūnų, Pasraučių), labai gero/geriausio našumo (Ramygalos, Joniškėlio, Vaškų žemės ūkio naudmenos, traukos pastotės TP2 teritorijoje vyrauja prastos arba labai prastos žemės ūkio naudmenos.



Pav. 58. Dirvožemio dangos pagal FAO klasifikaciją žemėlapio ištrauka



Pav. 59. Erozijos intensyvumo žemėlapių ištrauka

Pagal erozijos intensyvumo žemėlapi 6 regioninės stotys patenka į didelio atsparumo erozijai teritorijas, Jonavos keleivinė stotelės patenka į vidutinio erozijos pavojaus teritoriją.

Statybų metu derlingą dirvožemio sluoksnį būtina išsaugoti ir jį panaudoti rekultivacijai. Įvertinus nedidelį paimamos dirbamos žemės plotą bei planuojamos veiklos pobūdį neigiamas poveikis dirvožemiui bus nereikšmingas.

6.2.2. Geologinė sandara, užterštos teritorijos

Geologinė sandara, pavojingi aplinkai taršos židiniai vertinami atsižvelgiant į Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapi (Lietuvos geologijos tarnyba prie Aplinkos ministerijos. Prieiga per <https://www.lgt.lt>). Vystymo plano apimtyje atliktų žvalgybinių inžinerinių geologinių tyrimų duomenis, kitą Lietuvos geologijos tarnybos tinklalapyje pateikiamą informaciją.

Žvalgybiniai inžineriniai geologiniai tyrimai:

Stočių teritorijose 2022 m. atlikti tyrimai, kurių metu nustatytos inžinerinės geologinės ir hidrogeologinės sąlygos. Tyrimų medžiaga pateikta atitinkamose kiekvienos stoties ataskaitose.

Jonavos keleivinė stotelė

Geomorfologiniu požiūriu tyrimų ruožas yra kalvotame moreniniame gūbryje. Sudėtingų reljefo formų šiose vietose nėra. Hidrogeologinės sąlygos yra paprastos, gruntinis vanduo stebėtas tik gręžinyje J-3 nuo 5,0 m gylio. Visame ruože aukštas molingo grunto kraigas. Lietingais laikotarpiais ir pavasarinio polaidžio metu virš molingo grunto kraigo prie pat žemės paviršiaus susidarys laikinas podirvio tipo požeminis vanduo. Numatomų statinių vietose inžinerinės geologinės sąlygos paprastos ir tinkamos visų tipų pamatams. Tyrimų plote vyrauja vidutinio stiprumo ir stiprūs moliniai gruntai.

Jonavos prekinė stotis

Geomorfologiniu požiūriu tyrimų ruožas yra Žeimių moreninėje lygumoje. Sudėtingų reljefo formų šiose vietose nėra. Statybos darbus rekomenduojama atlikti sausuoju metų laikotarpiu, kad po dirvožemiu esantys moliniai gruntai neįmirkėtų. Rekomenduojama nepalikinėti atidengtų natūralių gruntų ilgiems laikotarpiais.

Hidrogeologinės sąlygos yra vidutinio sudėtingumo. Gruntinio tipo požeminis vanduo, kraigas gręžiniuose 1,0-2,0 m gylyje. Podirvio vanduo stebėtas lokaliai, bet lietingu ar pavasario polaidžio metu turės daug didesnę paplitimą. Vandeningo sluoksnio kraigas gręžiniuose svyruos nuo 0,0 iki 1,0 m gylio. Rekomenduojama numatyti priemones paviršinio ir podirvio vandens nuvedimui nuo planuojamų statinių.

Ručiuų keleivinė stotelė

Geomorfologiniu požiūriu tyrimų ruožas yra Žeimių moreninėje lygumoje. Sudėtingų reljefo formų šiose vietose nėra. Statybos darbus rekomenduojama atlikti sausuoju metų laikotarpiu, kad po dirvožemiu esantys moliniai gruntai neįmirkėtų. Įmirkęs gruntas apsunkins sunkios statybinės technikos judėjimą, o taip pat ženkliai sumažins stiprumines savybes. Rekomenduojama nepalikinėti atidengtų natūralių gruntų ilgiems laikotarpiais. Hidrogeologinės sąlygos yra vidutinio sudėtingumo. Gruntinio tipo požeminis vanduo, kraigas gręžiniuose 1,0-2,0 m gylyje. Podirvio vanduo stebėtas lokaliai, bet lietingu ar pavasario polaidžio metu turės daug didesnę paplitimą. Vandeningo sluoksnio kraigas gręžiniuose svyruos nuo 0,0 iki 1,0 m gylio. Rekomenduojama numatyti priemones paviršinio ir podirvio vandens nuvedimui nuo planuojamų statinių.

Pasraučių keleivinė stotelė

Geomorfologiniu požiūriu tyrimų ruožas yra Žeimių moreninėje lygumoje. Sudėtingų reljefo formų šiose vietose nėra. Tyrimų plote gruntinio vandens lygis gręžiniuose stebėtas nuo 1,0-2,6 m gylių (absoliutus aukštis 75,8–77,3 m). Šis gruntinis vanduo - tai ledyno tirpsmo nuogulų tarpmoreniniai vandeningieji sluoksniai, kuris susidarė išsipleišėjusiose moreniniuose (g III bl) nuogulose. Statybos darbus rekomenduojama atlikti sausuoju metų laikotarpiu, kad po dirvožemiu esantys moliniai gruntai neįmirkėtų. Rekomenduojama nepalikinėti atidengtų natūralių gruntų ilgiems laikotarpiais. Galimose stotelės vietose inžinerinės geologinės sąlygos paprastos ir tinkamos visų tipų pamatams.

Ramygalos keleivinė stotelė

Tyrimai buvo vykdomi banguotoje moreninėje lygumoje. Geomorfologinės sąlygos yra paprastos, sudėtingų reljefo formų nėra. Inžinerinės geologinės sąlygos suplanuotos stotelės vietoje yra paprastos. Projektuojamų statinių pamatams rekomenduojama naudoti stiprius ir labai stiprius moreninius molius. Įrenginėjant privažiavimo kelius, vietose, kur po dirvožemiu atsidengs kietai plastingos konsistencijos molinis gruntas (IGS Nr.8a), numatyti papildomas kelio pagrindo suvirtimo priemones. Statybos darbus rekomenduojama atlikti sausuoju metų laikotarpiu, kad po dirvožemiu esantys moliniai gruntai neįmirkėtų, taip prarasdami savo pirminį turėtą stiprumą. Rekomenduojama

nepalikinėti atidengtų natūralių gruntų ilgiems laikotarpiams. Tyrimų ruožuose, dėl aukšto molingo grunto kraigo reikalinga numatyti priemones paviršinio, podirvio vandens nuvedimui nuo projektuojamų kelių sankasos.

Joniškėlio mišri stotis

Geomorfologiniu požiūriu tyrimų ruožas patenka į Pumpėnų gūbriuotą-slėniuotą moreninę lygumą. Sudėtingų reljefo formų nėra. Inžinerinės geologinės sąlygos yra vidutinio sudėtingumo ir tinkamos visų tipų pamatams. Naudojant gręžtinius polinius pamatus gali būti sudėtinga pasiekti numatytus projektinius gylius dėl ypač kieto molio. Dėl prie pat paviršiaus slūgsančių vidutinio stiprumo gruntų gali būti sudėtinga užtikrinti sunkiosios technikos judėjimą ir pakėlimo sistemų stabilumą. Statybos metu vyks gruntinio vandens ir vandeningo grunto pritekėjimas į gręžskyles (gruntinio vandens kraigas 1,4-2,6 m gylyje), todėl reikia numatyti priemones jų sustabdymui. Statybos darbus rekomenduojama atlikti sausuoju metų laikotarpiu, kad po dirvožemiu esantys moliniai gruntai neįmirkėtų, taip prarasdami savo pirminį turėtą stiprumą. Rekomenduojama nepalikinėti atidengtų natūralių gruntų ilgiems laikotarpiams. Tyrimų ruožuose, dėl aukšto molingo grunto kraigo reikalinga numatyti priemones paviršinio, podirvio vandens nuvedimui nuo projektuojamų kelių sankasos. Ankstesnių tyrimų duomenimis karstinių procesų paveikti sluoksniai nustatyti 30,0-32,0 m gylyje, o sukarstėjusiu sluoksnių storis iki 2,0 m. Vizualinės apžiūros metu karstui būdingų reljefo formų nepastebėta, o smegduobių susidarymo tikimybė labai nedidelė.

Vaškų keleivinė (pasienio) stotis

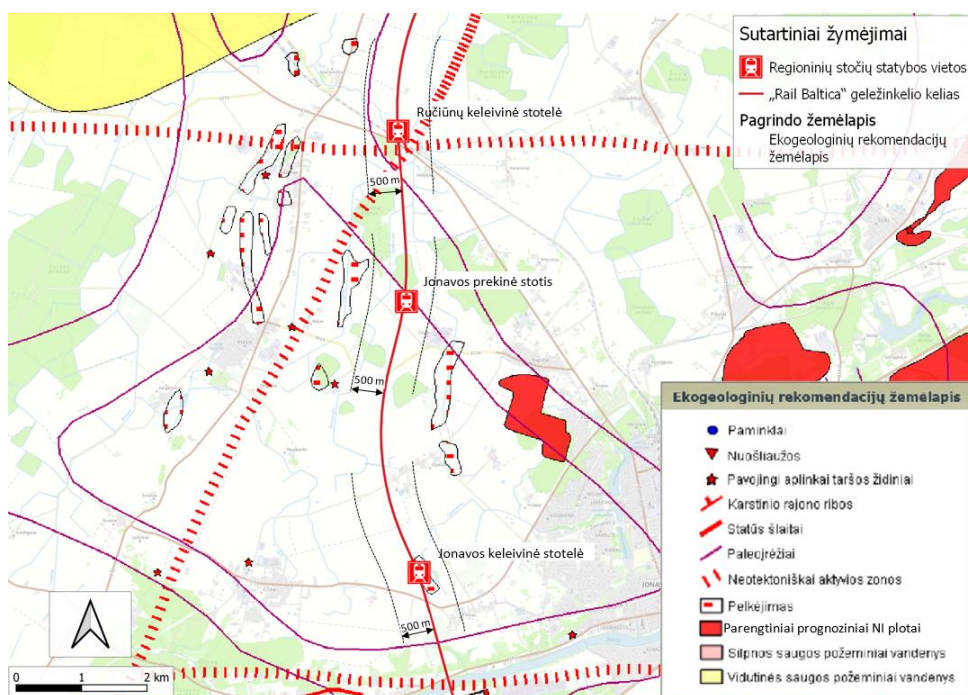
Geomorfologiniu požiūriu tyrimų ruožas patenka į Vaškų moreninės pakilumos ruožą, kuris vietomis užklotas limnoglacialinėmis nuogulomis. Sudėtingų reljefo formų nėra. Inžinerinės geologinės sąlygos yra paprastos ir tinkamos visų tipų pamatams. Dėl prie pat paviršiaus slūgsančių vidutinio stiprumo gruntų gali būti sudėtinga užtikrinti sunkiosios technikos judėjimą ir pakėlimo sistemų stabilumą. Statybos metu vyks gruntinio vandens ir vandeningo grunto pritekėjimas į gręžskyles, todėl reikia numatyti priemones jų sustabdymui. Statybos darbus rekomenduojama atlikti sausuoju metų laikotarpiu, kad po dirvožemiu esantys moliniai gruntai neįmirkėtų, taip prarasdami savo pirminį turėtą stiprumą. Rekomenduojama nepalikinėti atidengtų natūralių gruntų ilgiems laikotarpiams. Tyrimų ruožuose dėl aukšto molingo grunto kraigo reikalinga numatyti priemones paviršinio, podirvio vandens nuvedimui nuo projektuojamų kelių sankasos.

Formuluojama bendra išvada, kad inžinerinės geologinės sąlygos yra paprastos arba vidutinio sudėtingumo ir nesudaro kliūčių regioninių stočių statybai.

Ekogeologinė situacija

Vertinama remiantis ataskaitos „*Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena poveikio aplinkai vertinimas*“ nuostatomis, t. y. nagrinėjama:

- pavojingi aplinkai taršos židiniai, esantys iki 500 m nuo nagrinėjamų objektų;
- prognoziniai NI plotai, esantys iki 500 m atstumu;
- poveikis karstiniam rajonui, jei atstumas sudaro mažiau 1 km;
- standartiniais sprogmenimis ar metalo objektais užterštos teritorijos besiribojančios su Vystymo plano objektais.

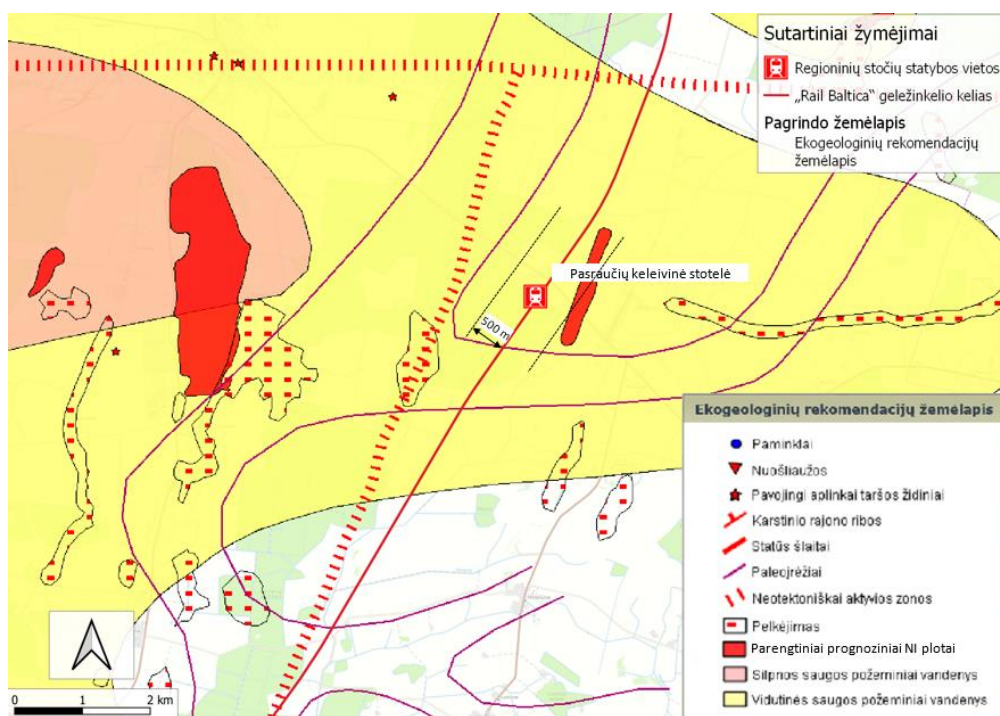


Pav. 60. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Ručiūnų ir Jonavos stotelėmis, Jonavos prekyne stotimi

Jonavos ir Ručiūnų kelevinių stotelių, Jonavos prekinės stoties aplinkoje nėra pavojingų aplinkai taršos židinių, parengtinių prognozinių NI plotų.

Pagal ekogeologinių rekomendacijų žemėlapi Ručiūnų stotelės gretimybėse susikerta Alytaus-Pakruojo ir Šilutės-Kėdainių-Švenčionių neotektoniškai aktyvių linijinių zonų sistemos, atspindinčios kristalinio pamato lūžius, didelio plysiuotumo zonas.

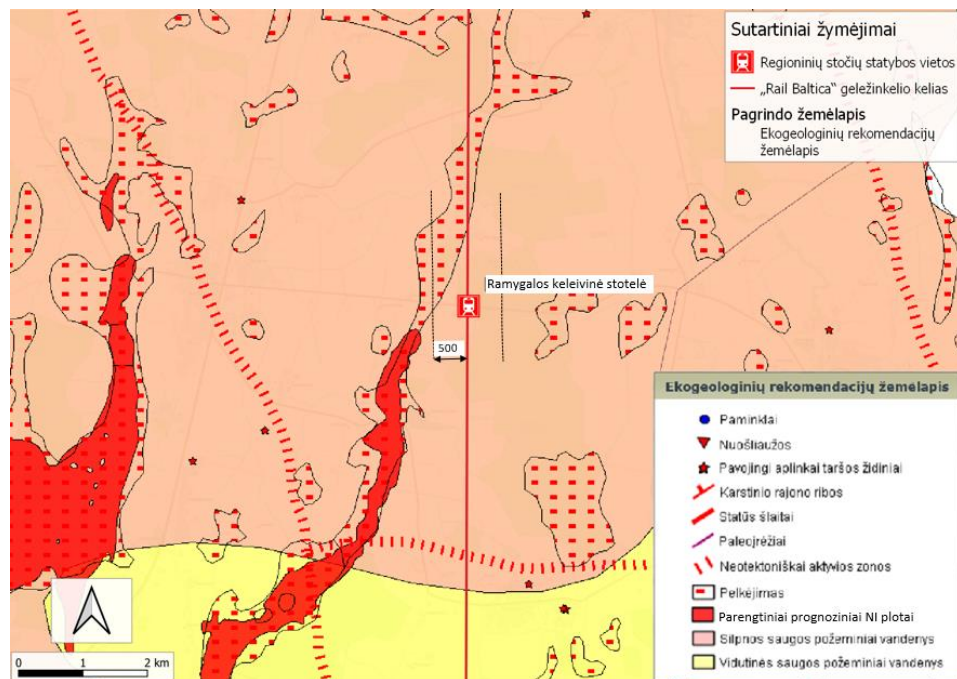
Lietuvos Respublikos teisės aktai geležinkelio infrastruktūros objektams neotektoniškai aktyviose zonose apribojimų nenumato.



Pav. 61. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Pasraučių kelevine stotele

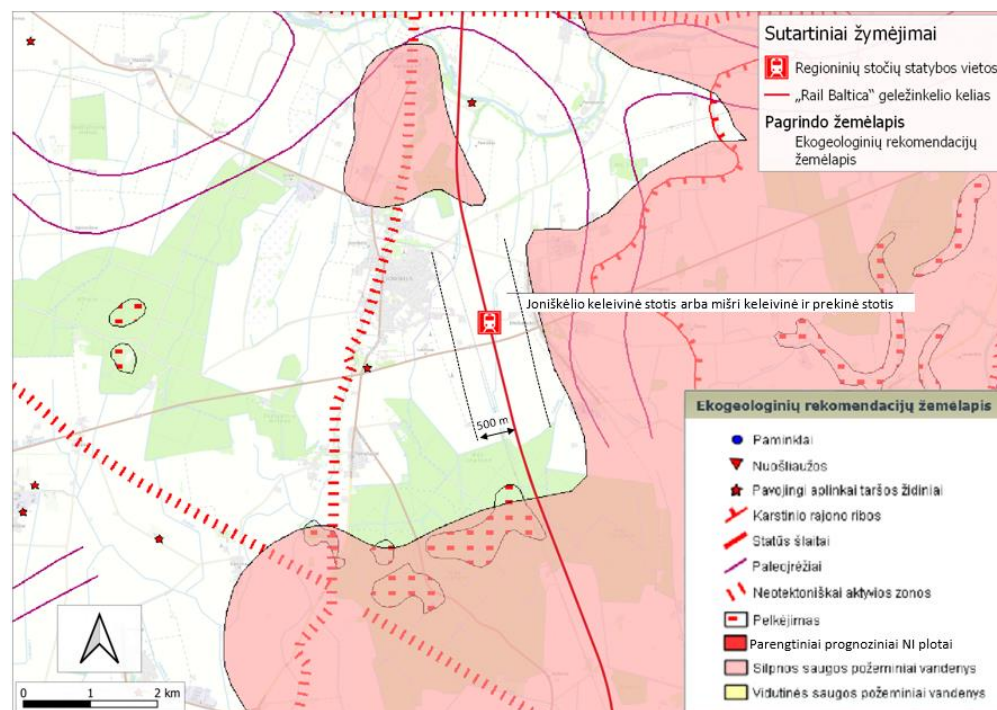
Numatoma Pasraučių stotelės vieta patenka į vidutinės saugos požeminių vandenių teritoriją. Apie 400 m atstumu yra prognoziniškas NI telkinys (telkinio kodas – 2560, pavadinimas – Mimainių, naudingųjų išteklių rūšis – žvyras).

Numatoma Ramygalos stotelės vieta patenka į silpnos saugos požeminių vandenių teritoriją (pav. 61). Pavojingi aplinkai taršos židiniai nutolę daugiau nei 500 m.

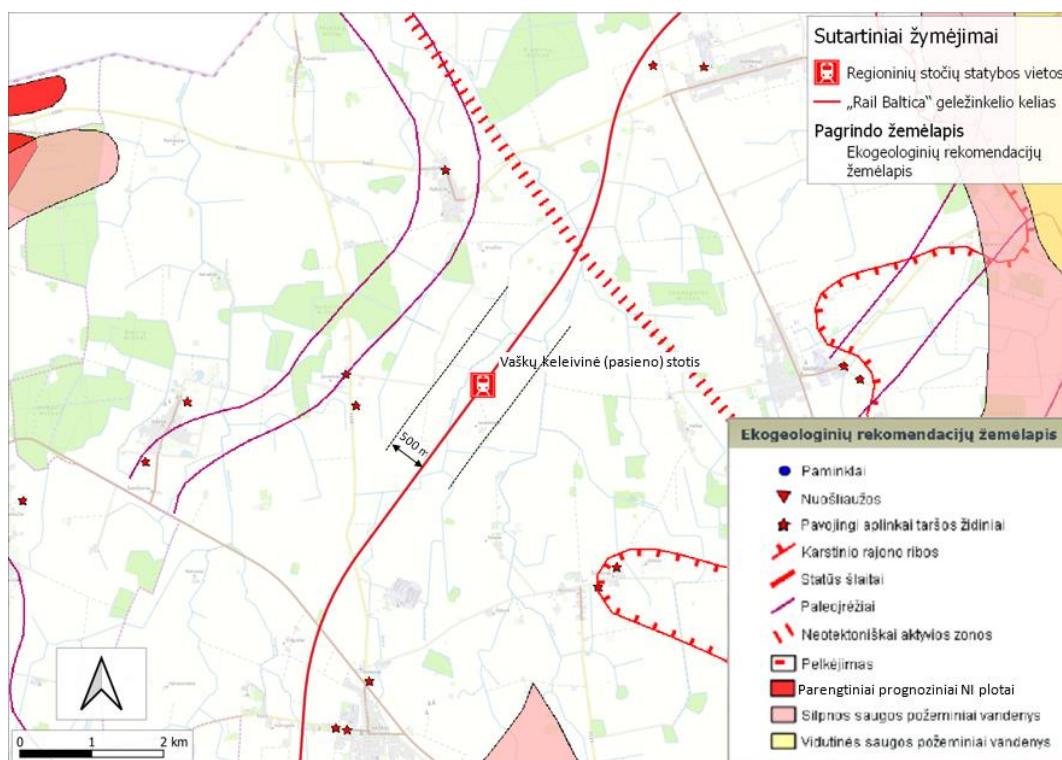


Pav. 62. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Ramygalos kelevine stotele

Ties Joniškėlio ir Vaškų stotimis ekogeologiškai jautrios teritorijos ar pavojingi aplinkai taršos židiniai nenustatyti. Atstumas nuo Joniškėlio stoties iki karstinio rajono sudaro apie 1,9 km, nuo Vaškų stoties – apie 3,1 km (pav. 63 – 64).

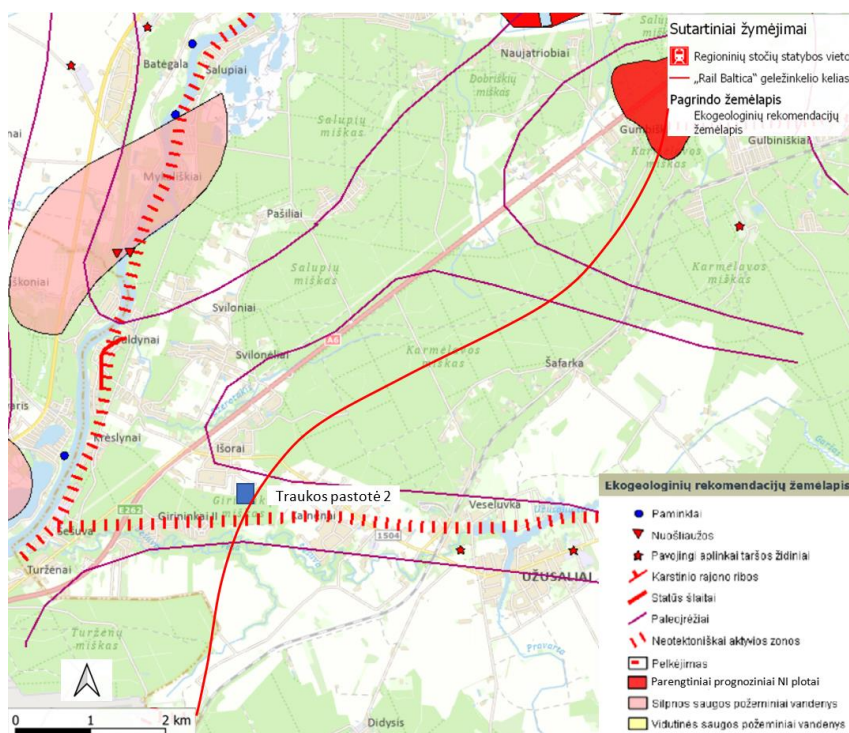


Pav. 63. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Joniškėlio stotimi



Pav. 64. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties Vaškų stotimi

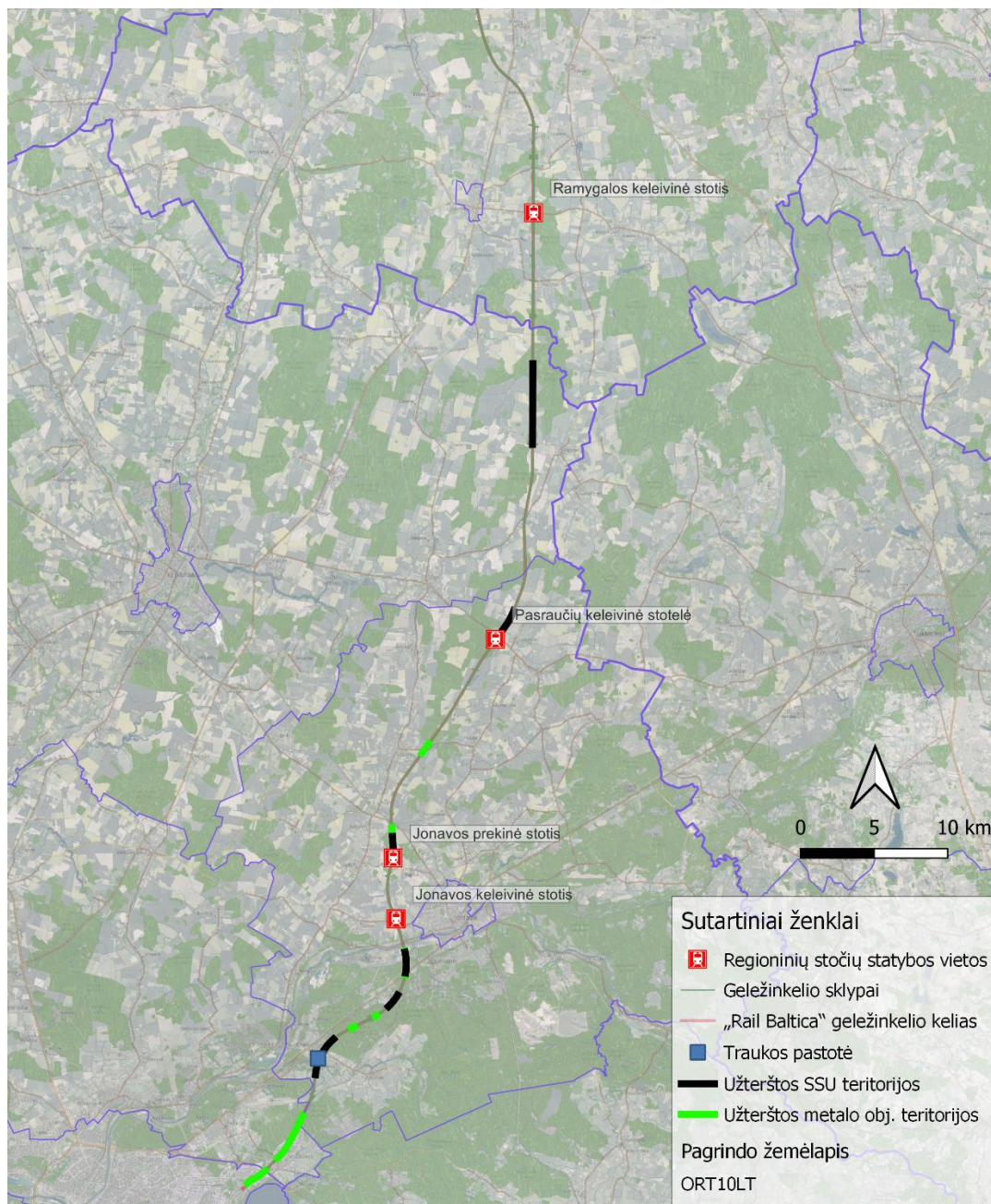
TP praeina šalia neotektoniškai aktyvios zonos (pav. 65).



Pav. 65. Ekogeologinių rekomendacijų žemėlapis ištrauka ties traukos pastote

2019 m. LTGI užsakymu buvo parengta „Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena sprogmenimis užterštų teritorijų išvalymo ir sprogmenų neutralizavimo planą aprašanti ataskaita“, kurioje nustatytos sprogmenimis ir/ar metalo objektais užterštos teritorijos (toje ataskaitoje pateikiami detalių tyrimų duomenys, todėl nenaudojami svetainėje geoportal.lt

pateikti *Likusių nuo karo sprogmenų grėsmės ir rizikos vertinimo žemėlapis* duomenys). Regioninių stočių ir traukos pastorių išsidėstymas šių teritorijų atžvilgiu parodytas paveiksle.



Pav. 66. Regioninių stočių ir traukos pastorių išsidėstymas standartiniais sprogmenimis ir metalo objektais užterštų teritorijų atžvilgiu

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Remiantis tos ataskaitos duomenimis, į užterštas standartiniais sprogmenimis teritorijas patenka Jonavos prekinė stotis. Kitos planuojamos stotys į standartiniais sprogmenimis ar metalo objektais užterštas teritorijas nepatenka, artimiausios yra Ručiūnų keleivinės stotelės II alternatyva, nutolusi apie 50 m ir Pasraučių keleivinės stotelės I alternatyva, nutolusi apie 320 m.

Kiti objektai, patenkantys į standartiniais sprogmenimis ir metalo objektais užterštas teritorijas pateikti lentelėje.

Lentelė 14. Vystymo plano objektai greta sprogmėmis ar metalo objektais užterštų teritorijų

Objekto pavadinimas	Užteršimo rūšis	Pastaba
Kelias ORJ05GP	Metalo objektai	
Apsisukimas	SSU	Kelio ORJ14GP gretimybėse
Kelias ORKD17GP	SSU	
Apsisukimas	SSU	Kelio ORKD17GP gretimybėse
Kelias ORPN27GP	SSU	
Kelias ORPN26GP	SSU	
Kelias ORPN28GP	SSU	
Kelias ORPN63M01	SSU	
Kelias ORPN93LGM01	SSU	
Kelias ORPN66M01	SSU	
Kelias ORPN66M01-02	SSU	
Apsisukimas	SSU	Kelio ORPN66M01-02 gretimybėse

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Statybos metu, prieš pradėdant žemės judinimo darbus standartiniais sprogstamaisiais užtaisais (SSU) užterštas teritorijas būtina, o metalo objektais rekomenduojama išvalyti (įskaitant neutralizavimą) įtraukiant standartinių sprogmėnų neutralizavimo srities specialistus ir organizacijas, turinčias patirties ir techninių priemonių visumą, reikalingą tokiems darbams atlikti.

6.3. Naudingosios iškasenos

Informacija apie naudingąsias iškasenas pateikiama pagal Lietuvos geologijos tarnybos Žemės gelmių registro duomenis, prieiga per internetą <https://www.lgt.lt>. Vertinamos teritorijos, remiantis ataskaitos „Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena poveikio aplinkai vertinimas“ nuostatomis, t. y. esančios iki 1 km nuo nagrinėjamų objektų.

Nuo planuojamos Jonavos keleivinės stotelės naudingųjų iškasenų smėlio ir žvyro telkiniai (Bartoniai -2, Bartoniai III – Bartoniai VII) yra nutolę apie 2 km, kitoje Neries upės pusėje.

Išskleptuotas Ragožių molio telkinys nuo planuojamos Jonavos prekinės stoties nutolęs apie 1,8 km, nuo planuojamos Ručiūnų keleivinės stotelės – apie 3,7 km.

Išeksplatuotas Miminaičių žvyro telkinys nuo planuojamos Pasraučių geleivinės stotelės nutolęs apie 0,6 km (pav. 67):



Pav. 67. Naudingųjų iškasenų telkinių išsidėstymas Pasraučių stotelės atžvilgiu

Remiantis PAV ataskaitos informacija, Miminaičių žvyro telkinio plotas 37,22 ha, telkinys nenaudojamas.

Regioninių stočių įrengimas pagal abu variantus neturės poveikio naudingųjų iškasenų telkiniams.

Perspektyvus durpių telkinys nuo planuojamos Ramygalos geleivinės stotelės nutolęs apie 0,7 km (pav. 59):



Pav. 68. Naudingųjų iškasenų telkinių išsidėstymas Ramygalos stotelės atžvilgiu

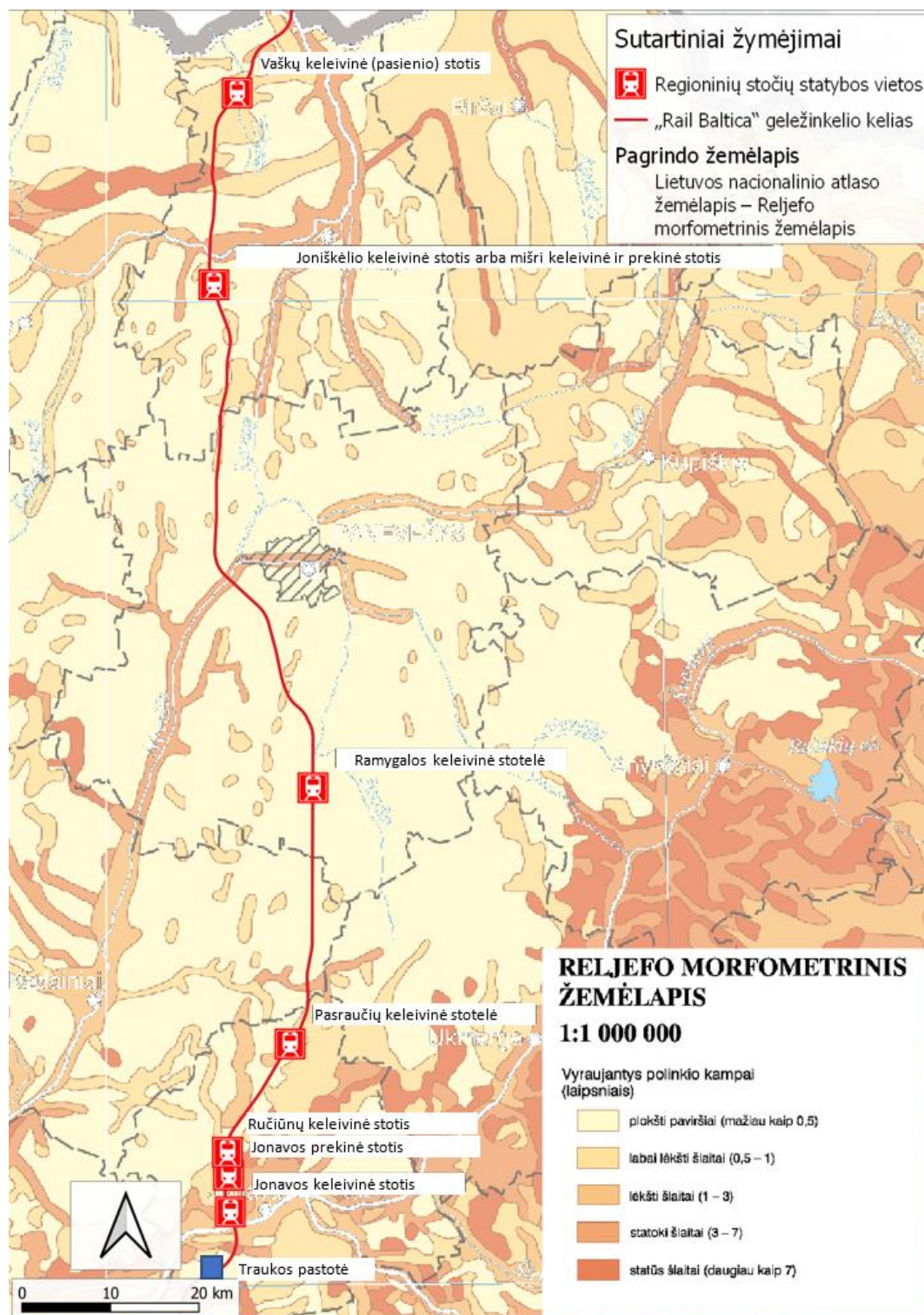
Arčiausiai Joniškėlio stoties esantys išeksplatuoti molio telkiniai nutolę apie 7 km, arčiausiai Vaškų stoties esantys išeksplatuoti dolomito telkiniai nutolę apie 8 km.

Naudingųjų iškasenų telkinių, esančių arčiau nei 1 km nuo kitų Vystymo plano objektų nėra.

6.4. Kraštovaizdis

6.4.1. Reljefas

Lietuvos morfometrinio žemėlapio iškarpa su parodyta „Rail Baltica“ linija Kaunas (Palemonas) – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena parodytas 69 pav.

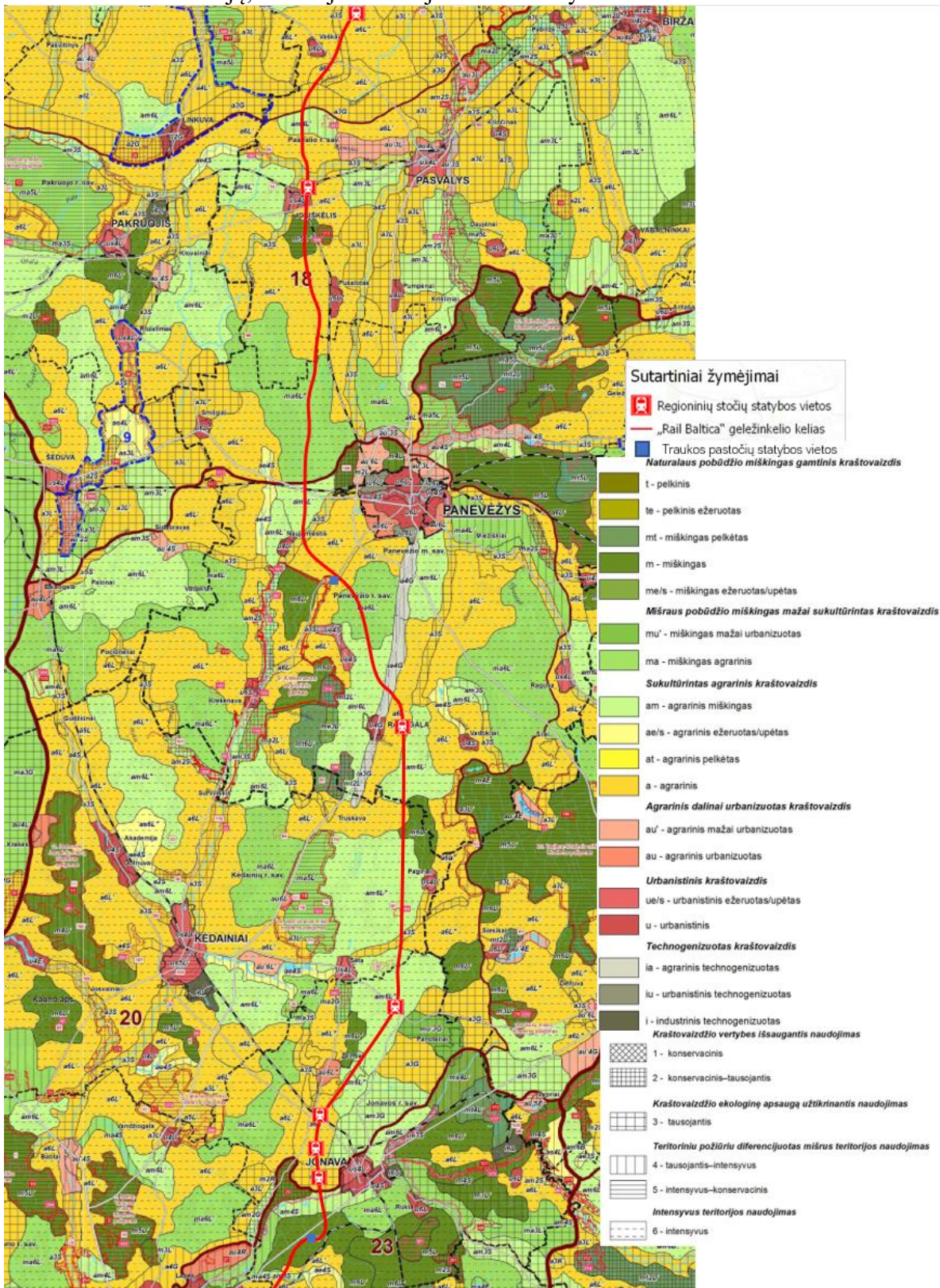


Pav. 69. Reljefo morfometrinių žemėlapių iškarpa

Stotys, traukos pastotės, blokpostai, kiti infrastruktūros objektai dėl savo specifikos planuojami kiek įmanoma plokščių paviršių arba lėkštų šlaitų teritorijose. Reikšmingas poveikis reljefui nenumatomas.

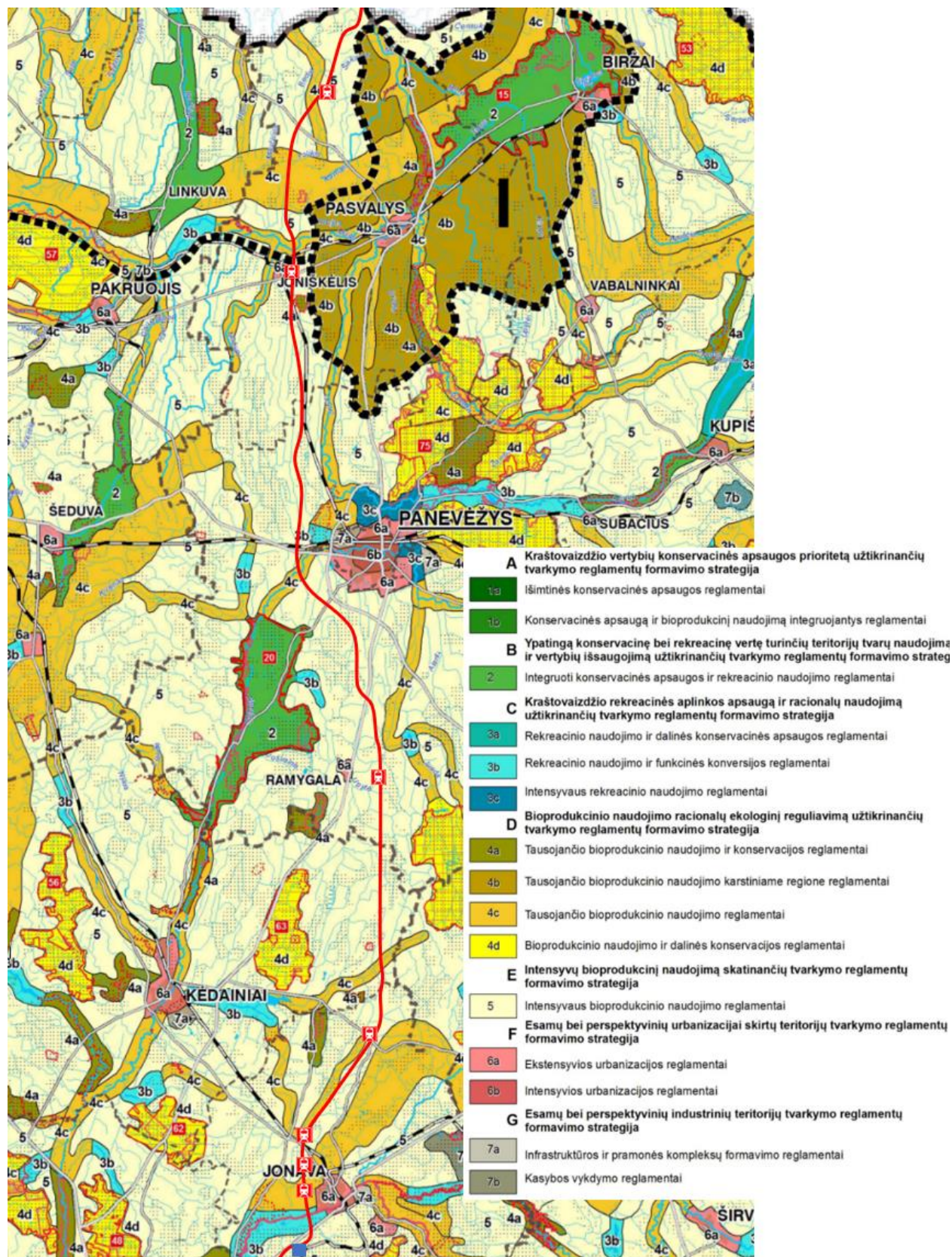
6.4.2. Tvarkymo zonos, reglamentavimo kryptys, panoramų apžvalgos taškai

Remiantis kraštovaizdžio tvarkymo zonų žemėlapiu (žr. pav. 70) visos stotys, išskyrus Pasraučių, patenka į agrarinio kraštovaizdžio teritorijas; Pasraučių stotelė patenka į miškingo agrarinio kraštovaizdžio teritoriją; teritorijos naudojimas – intensyvus.



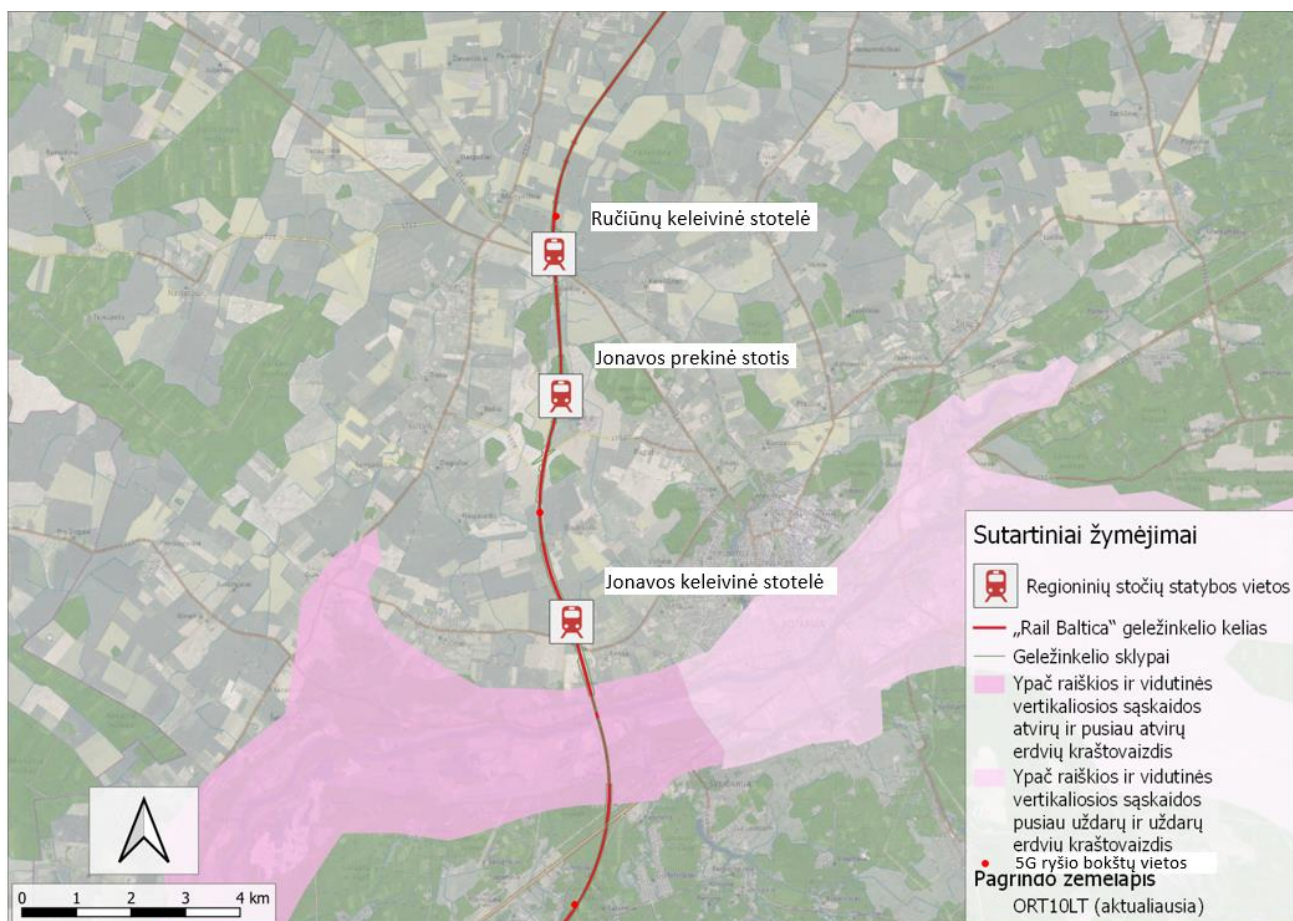
Pav. 70. Kraštovaizdžio tvarkymo zonos ties regioninėmis stotimis ir traukos pastotėmis

Pagal kraštovaizdžio tvarkymo reglamentavimo kryptių žemėlapi (žr. pav. 71) siūlomose Jonavos geleivinės stoties vietose numatyti tausojančio bioprodukcinio naudojimo reglamentai, kitų regioninių stočių vietose numatyti intensyvaus bioprodukcinio naudojimo reglamentai.

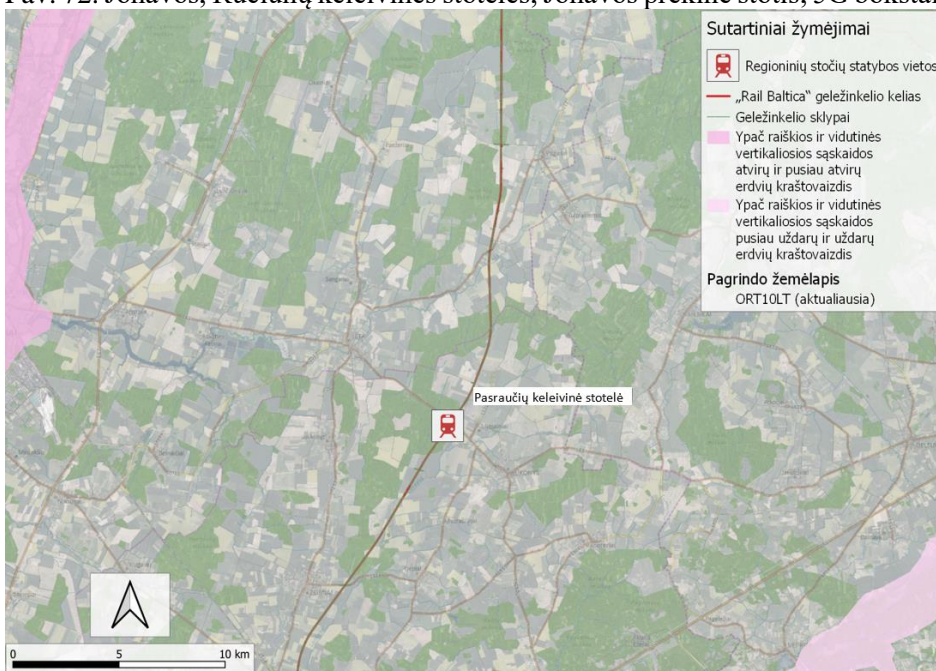


Pav. 71. Kraštovaizdžio tvarkymo reglamentavimo kryptys ties regioninėmis stotimis

Remiantis Vertingiausių Lietuvos kraštovaizdžio panoramų apžvalgos taškų, ypač saugomo kraštovaizdžio teritorijų ir arealų, nacionalinių saugomų teritorijų, Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijų ribų žemėlapiu, planuojamos regioninės stotys ir traukos pastotės nutolusios nuo vertingiausių Lietuvos kraštovaizdžio panoramų apžvalgos taškų (pav. 72-76).



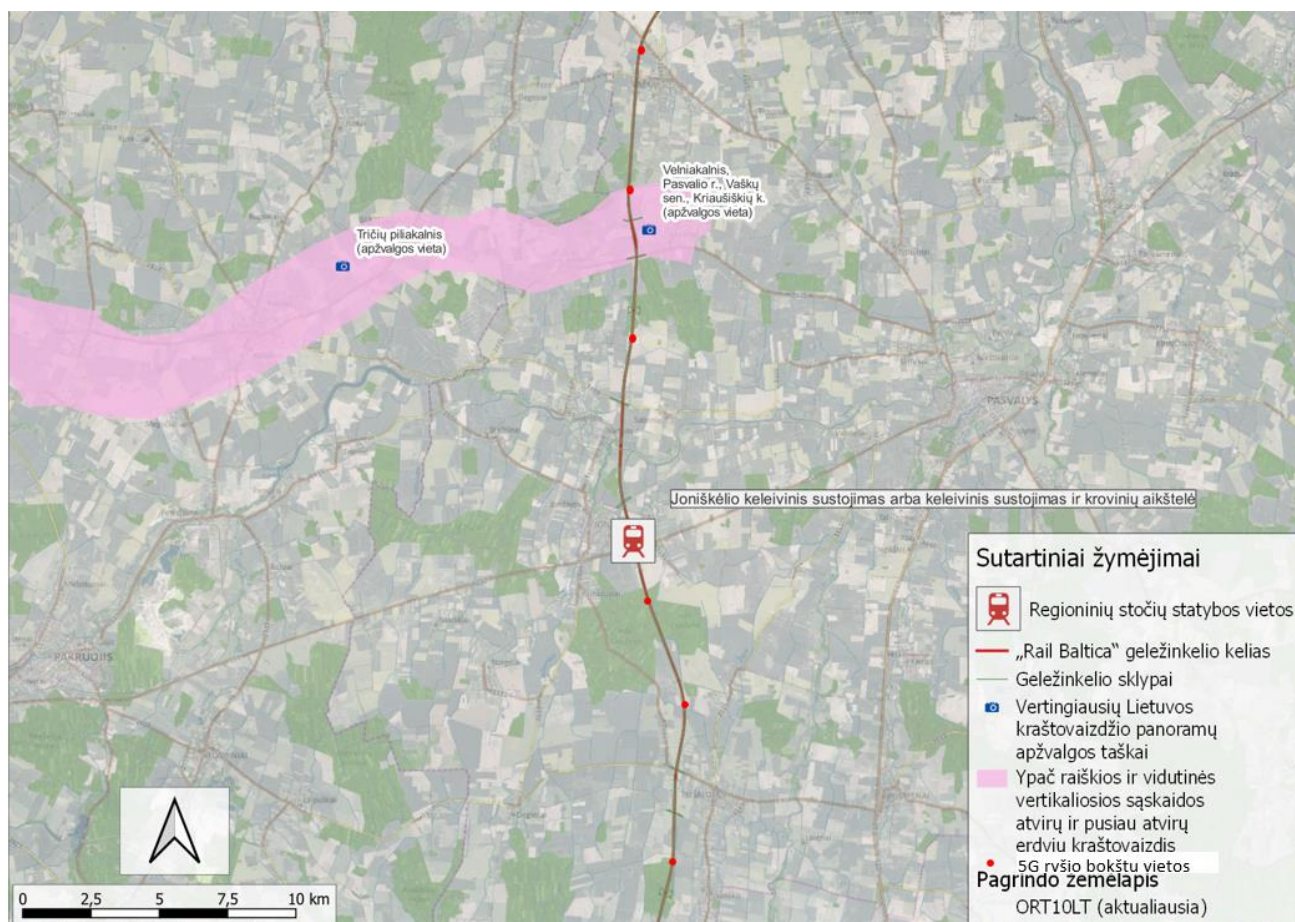
Pav. 72. Jonavos, Ručiūnų kelevinės stotelės, Jonavos prekinė stotis, 5G bokštai kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu



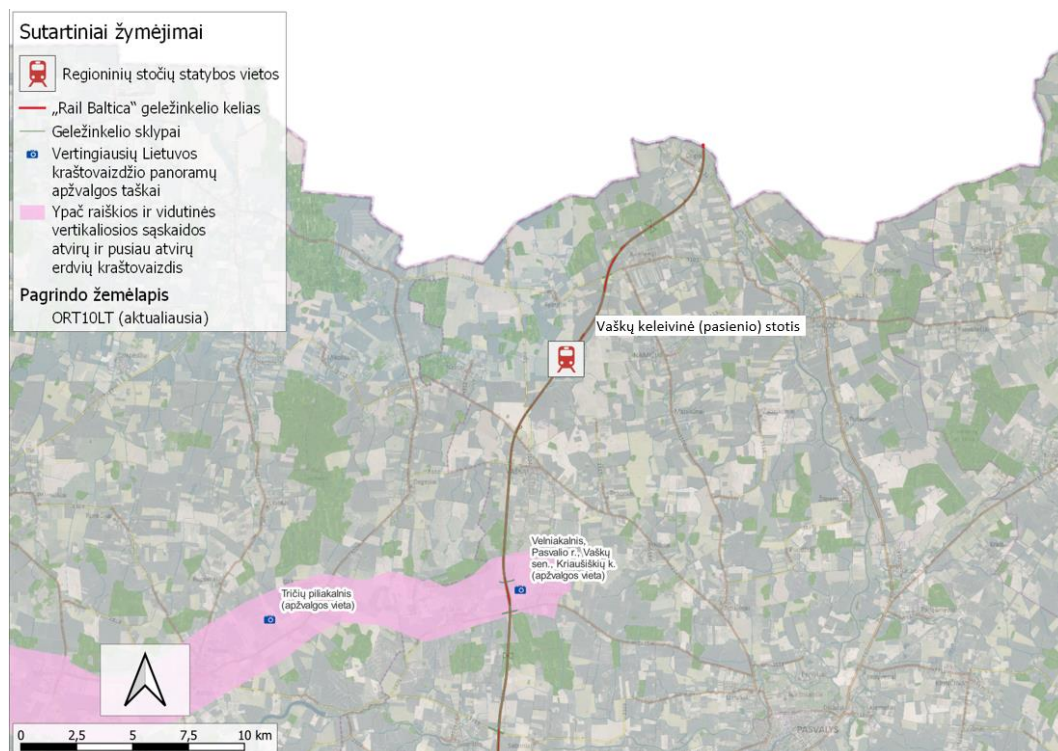
Pav. 73. Pasraučių kelevinės stotelė kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu



Pav. 74. Ramygalos kelevinė stotelė kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu



Pav. 75. Joniškėlio stotis ir 5G bokštai kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu



Pav. 76. Vaškų keleivinė (pasienio) stotis kraštovaizdžio erdvių atžvilgiu

Pažymėtina, kad keleivinės stotelės, kita inžinerinė infrastruktūra (išskyrus 5G bokštus) yra nedidelio aukščio ir negali sudaryti neigiamo poveikio kraštovaizdžiui. Atvirkščiai, kompaktiškos, estetiškai įrengtos ir apželdintos stočių teritorijos pajvairins daugeliu atveju monotonišką „Rail Baltica“ trasos kraštovaizdį.

Jonavos prekinė stotis pagal abi alternatyvas įrengiama dirbamų laukų bei miškų teritorijoje, ir, kaip svetimkūnis, neišvengiamai turės neigiamas pasekmes kraštovaizdžiui.

Joniškėlio stoties II alternatyvos atveju neigiamos pasekmės nebūtų patirtos, nes stotis įrengiama netoli urbanizuotų teritorijų, šalia prekinės bus įrengta kraštovaizdį gražinanti keleivinė stotis, o prekinės stoties plotas yra kelis kartus mažesnis už Jonavos prekinės stoties.

5G bokštai

Iš visų nagrinėjamų 5G bokštų vienas RB_44 (žr. pav. 75) patenka į ypač raiškios ir vidutinės vertikaliosios sąskaidos atvirų ir pusiau atvirų erdvių kraštovaizdį. Atstumas nuo artimiausios apžvalgos vietos Velnialkalnio (Pasvalio r. sav., Vaškų sen., Kriaušiškių k.) iki planuojamo 5G bokšto sudaro apie 2,2 km.

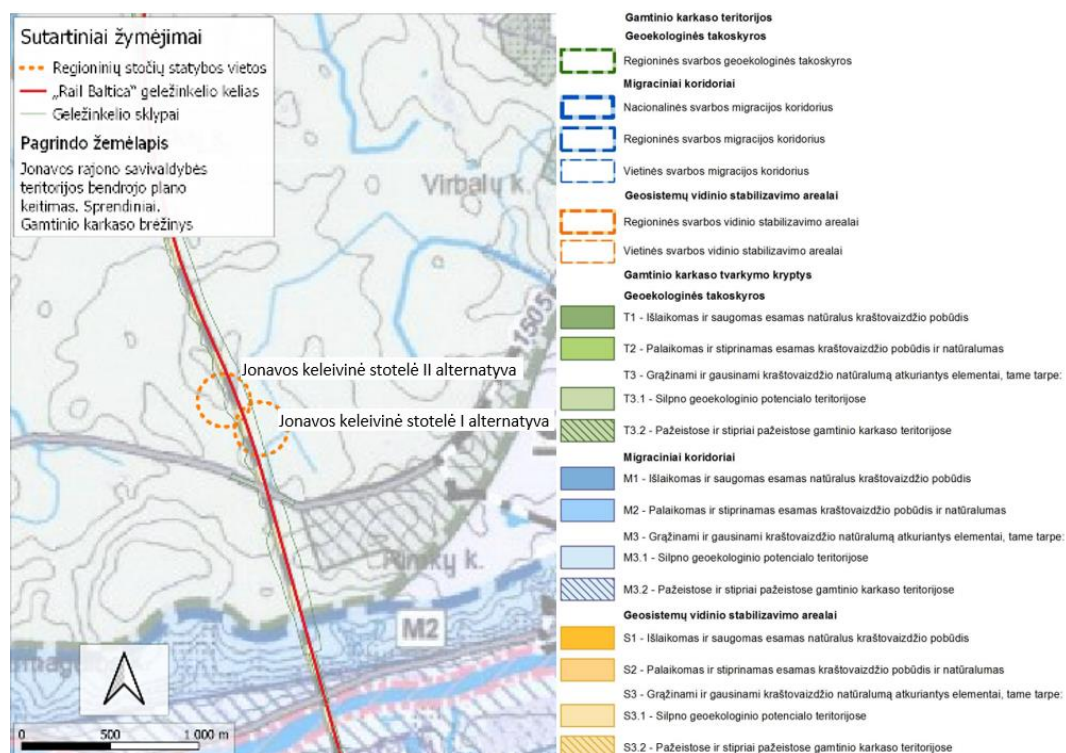
Kiti bokštai nuo apžvalgų vietų nutolę keletą ir daugiau kilometrų. 5G bokštai panoramų apžvalgos taškams bei kraštovaizdžiui reikšmingo neigiamo poveikio neturės.

6.5. Gamtinis karkasas

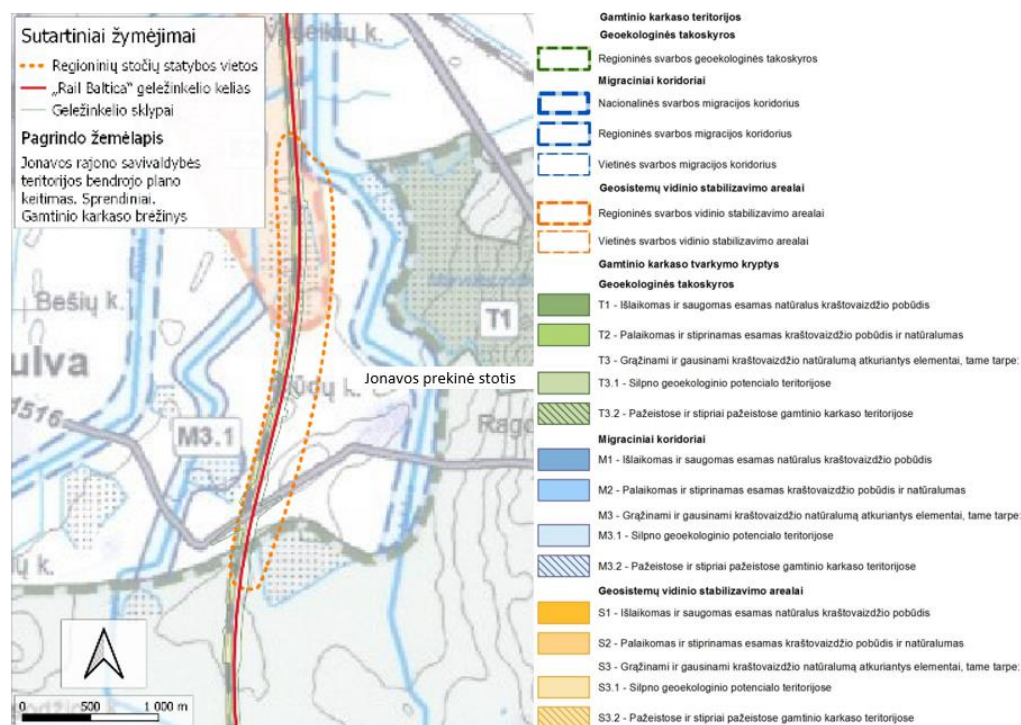
„Rail Baltica“ geležinkelio linijos poveikis gamtiniam karkasui buvo nustatytas ir mažinimo priemonės buvo parinktos PAV ataskaitoje. Šiame Vystymo plane vertinamas stočių (stotelių) poveikis gamtiniam karkasui.

Informacija apie gamtinį karkasą regioninių stočių gretinybėse Jonavos rajone pateikiama pagal Jonavos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano (patvirtinto savivaldybės tarybos 2017 m. gruodžio 21 d. sprendimu Nr. 1TS-295, TPD registracijos Nr. T00081379) gamtinio karkaso brėžinį.

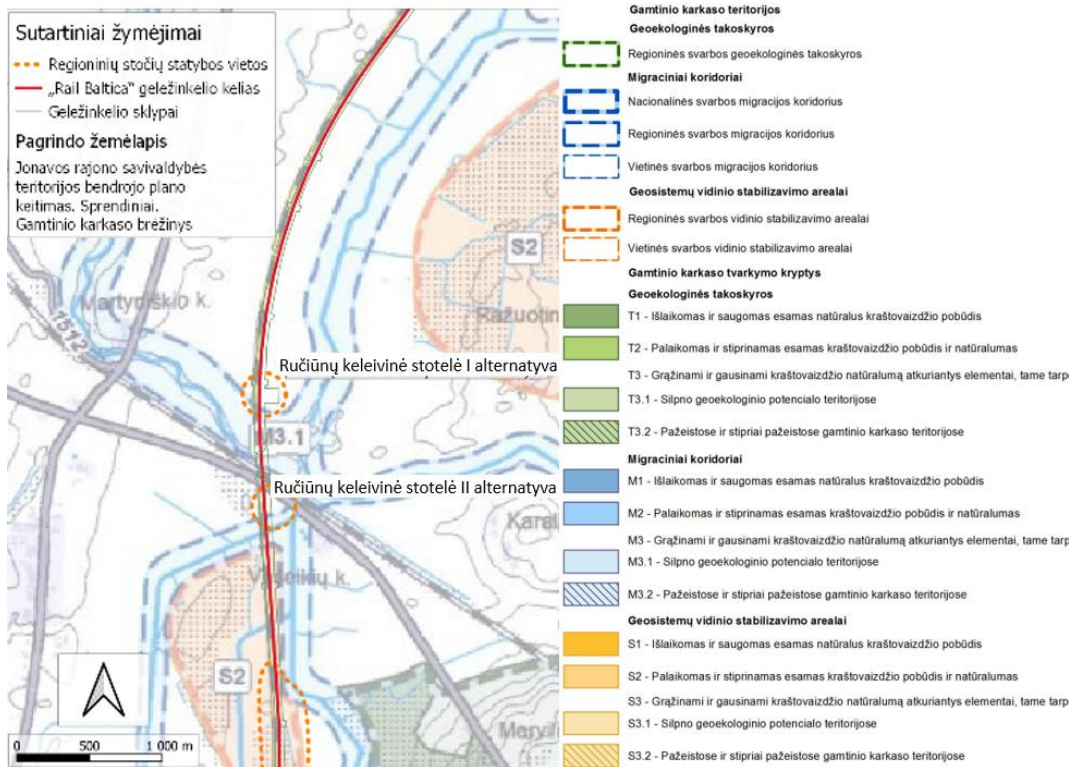
Jonavos rajoninio gamtinio karkaso žemėlapis ištraukos regioninių stočių gretimybėse pateiktos pav. 77-80.



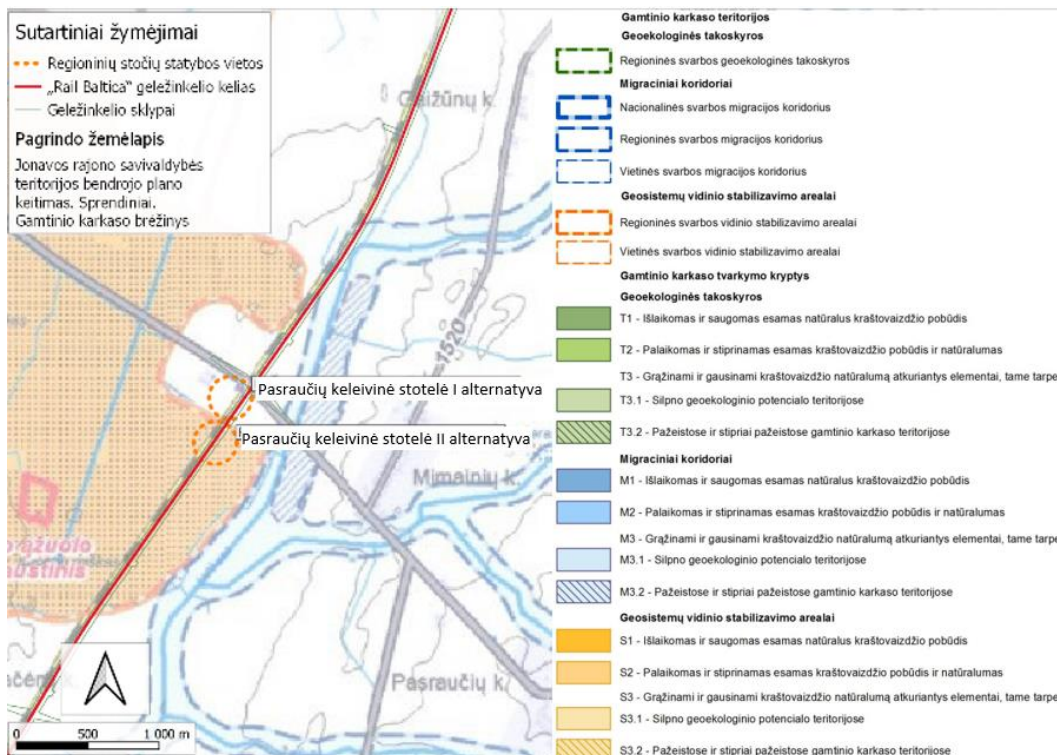
Pav. 77. Jonavos keleivinės stotelės vietos gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu



pav. 78. Jonavos prekinės stoties vietos gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu



Pav. 79. Ručiūnų kelevinės stotelės vietos gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu



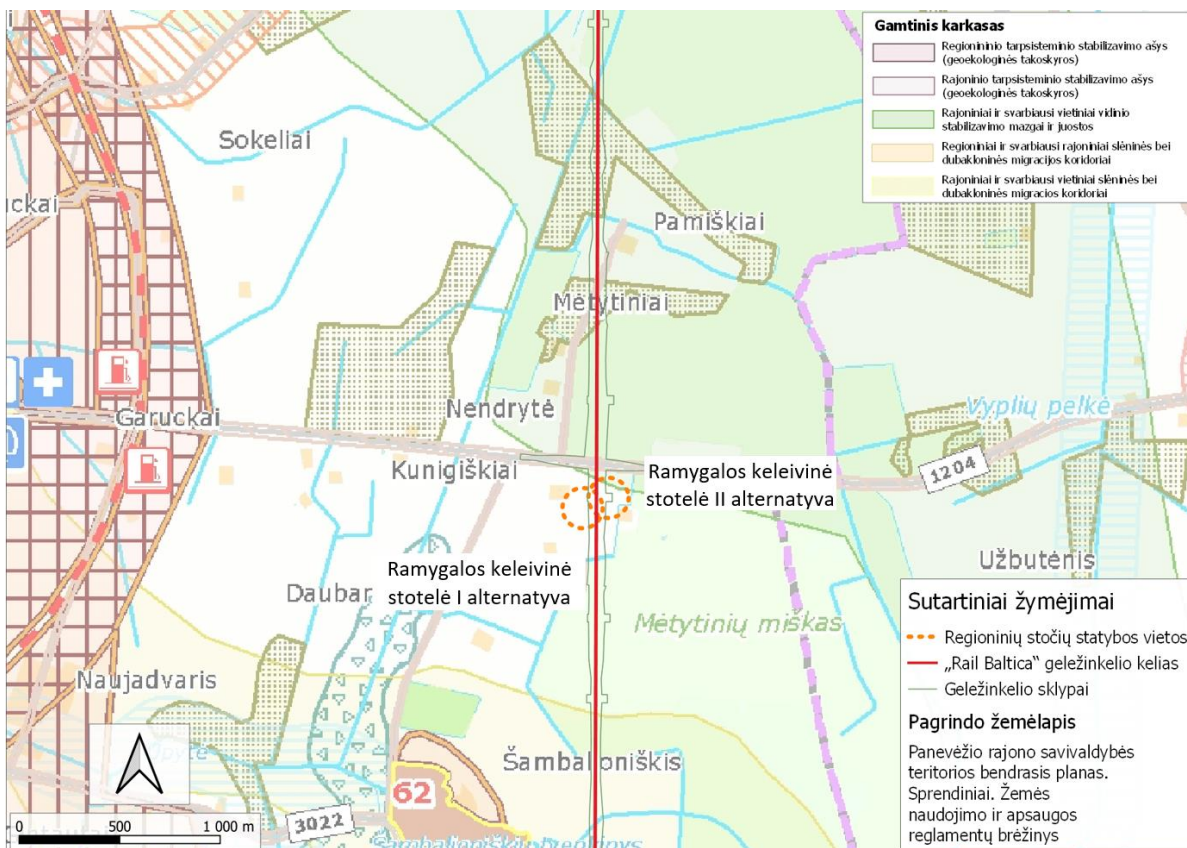
Pav. 80. Pasraučių kelevinės stotelės vietos gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu

Iš žemėlapių išskarpų matome, kad:

- Jonavos kelevinė stotelė nepatenka ir nepriartėja prie gamtinio karkaso teritorijų
- Jonavos prekinė stotis – priartėja prie vietinės reikšmės migracinio koridoriaus (Medukšnos upės). Pagal I alternatyvą 6,2 ha teritorijos, pagal III alternatyvą 5,73 ha teritorijos patenka

- į regioninės svarbos vidinio stabilizavimo arealą. Nagrinėjama III alternatyva yra palankesnė, kadangi užtikrinama gyvūnų migracija bei kertama mažiau miško;
- Ručiūnų keleivinė stotelė – priartėja prie vietinės reikšmės migracinių koridorių (Pūkinės, Medukšnos, Lankesos upės), tačiau neigiamo poveikio nesudaro;
 - Pasraučių keleivinė stotelė – I alternatyva priartėja prie vietinės reikšmės migracinio koridoriaus (Lankesos upės), o pertrasuojamas privažiuojamasis kelias apie 1,5 ha plote patenka į regioninės svarbos vidinio stabilizavimo arealą (Pasraučių mišką). II alternatyva 3,02 ha plote patenka į regioninės svarbos vidinio stabilizavimo arealą (Pasraučių mišką), tad I alternatyva gamtinio karkaso atžvilgiu palankesnė.

Informacija apie gamtinį karkasą regioninės stotelės gretimybėse Panevėžio rajone pateikiama pagal Panevėžio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano (patvirtinto savivaldybės tarybos 2008 m. liepos 3 d. sprendimu Nr. T-154, TPD registracijos Nr. T00087555) žemės naudojimo ir apsaugos reglamentų brėžinį.



Pav. 81. Ramygalos keleivinės stotelės vieta gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu

Iš žemėlapių iškarpos matome, kad Ramygalos keleivinė stotelė pagal abi alternatyvas priartėja prie rajoninių ir svarbiausių vietinių vidinio stabilizavimo mazgų ir juostų teritorijų. Šios teritorijos yra kelio Nr. 1204 šiaurinėje pusėje, nesiriboja su planuojamos stotelės alternatyvos, poveikis gamtiniam karkasui nenumatomas.

Informacija apie gamtinį karkasą regioninių stočių gretimybėse Pasvalio rajone pateikiama pagal Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo (koreguojant arba keičiant kraštovaizdžio ir gamtinio karkaso sprendinius) (patvirtinto Pasvalio rajono savivaldybės tarybos 2021 m. vasario 24 d. sprendimu Nr. T1-21, TPD registracijos Nr. T00086302) gamtinės aplinkos brėžinį.



Pav. 82. Joniškėlio stoties vieta gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu



Pav. 83. Vaškų keleivinės (pasienio) stoties vieta gamtinio karkaso teritorijų atžvilgiu

Iš žemėlapių iškarpų matome, kad Joniškėlio stotis nepatenka į gamtinio karkaso teritorijas.

Vaškų stotis priartėja prie regioninės reikšmės migracijos koridoriaus – Bedrės upės, tačiau į ją nepatenka. Vaškų stoties II alternatyva du kartus apie 0,12 ha plote kerta gamtinio karkaso teritoriją (Bedrės upę).

Bus užtikrinama migracija eksploatacijos metu, reikšmingas neigiamas poveikis gamtiniam karkasui nenumatomas.

Traukos pastotė TP2 į gamtinio karkaso teritoriją nepatenka.

Vietinės reikšmės automobilių keliai ir blokpostai planuojami palei „Rail Baltica“ geležinkelio liniją. Juos numatoma įrengti atsižvelgiant į esamą reljefą. Kertamose upėse bus užtikrinta žuvų migracija, nebus sudaromos kliūtys kitų gyvūnų migracijai, reikšmingas neigiamas poveikis gamtiniam karkasui nenumatomas.

6.6. Miškai

Remiantis SPAV apimties nustatymo dokumentu, pateikiama informacija apie tuos miškus, kurie patenka arba yra iki 250 m atstumu nuo stočių ir kitų infrastruktūros objektų. Jonavos keleivinė, Joniškėlio, Vaškų stotys nutolusios nuo miškų 250 m ir daugiau.

Jonavos prekinė stotis

Kaip parodyta 3 skyriuje, pagal I alternatyvą reikia paimti 6,2 ha, pagal III – 5,73 ha miško žemės (Marvilės miškas, miškų pogrupis IV, ūkiniai miškai).

Ručiuų keleivinė stotelė

Pagal I alternatyvą Ručiuų stotelė būtų rengiama žemės ūkio paskirties žemėje. Šiuo metu – tai dirbami laukai.

Pagal II alternatyvą (žr. 3.2.3 skyrelyje 14 pav.) Ručiuų stotelėje privažiuojamasis kelias ir dalis blokposto patenka į miškų ūkio paskirties žemę (Marvilės miškas, miškų pogrupis – IV. Ūkiniai miškai). Bendras privažiuojamojo kelio ir blokposto sprendinys parinktas taip, kad būtų paimama kuo mažiau miško bei būtų išvengta apsauginių miškų kirtimo: paimamas plotas sudaro tik 0,52 ha.

Pasraučių keleivinė stotelė

Pagal I alternatyvą Pasraučių stotelė įrengiama žemės ūkio paskirties žemėje. Šiuo metu – tai dirbami laukai. Privažiuojamojo kelio pertvarkymui reikia apie 1,52 ha miško žemės Pasraučių miške (miškų pogrupis – IV. Ūkiniai miškai).

Pagal II alternatyvą (žr. 3.2.4 skyrelyje 15 pav.) Pasraučių stotelė būtų įrengiama miškų ūkio paskirties žemėje. Šiuo metu (2023 m. sausio mėn.) „Rail Baltica“ geležinkelio linijos statybai paimtas miškas yra iškirstas, o būsimoje Pasraučių stotelės vietoje likusiame miške vyrauja beržai, juodalksniai, eglės (žr. pav. 84).



Pav. 84. Numatomas kirsti miškas pagal II alternatyvą (matosi iškirstas miškas „Rail Baltica“ sklype)
Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Stotelei ir privažiuojamam keliui pagal II alternatyvą iš viso reikėtų paimti apie 3,02 ha miško žemės.

Ramygalos keleivinė stotelė

Šiuo metu Ramygalos stotelės vietoje yra dirbami laukai.

Pagal I alternatyvą Ramygalos stotelės ribos priartėja prie Mėtytinių miško (Miškų pogrupis IV. Ūkiniai miškai):

- iš pietų pusės apie 220 m atstumu;
- iš rytų pusės – apie 40 m atstumu, be to nuo miško skiria privažiuojamasis kelias prie sodybos adresu.

Pagal II alternatyvą atstumas nuo stotelės ribos iki Mėtytinių miško:

- iš pietų pusės sudaro apie 170 m;
- iš rytų pusės – apie 80 m.

Poveikis miškams pagal abi alternatyvas nenumatomas.

Traukos pastotė

Traukos pastotei reikia paimti apie 2,5 ha miško. Dar apie 15,0 ha miško reikia 110 kV įtampos orinės elektros linijos atvedimui į/iš pastotės (Girininkų miškas, miškų pogrupis IV. Ūkiniai miškai).

Pastaba: kaip pažymėta aukščiau, jeigu būtų gautas suderinimas su AB „Litgrid“ įrengti kabelinę liniją, miško išskirtimo teritorija būtų ženkliai mažesnė ir preliminariai sudarytų tik apie 1 ha.

Būtinieji privažiavimo keliai

Iš viso būtiniesiems privažiuojamiesiems keliams (kartu su blokpostais) reikia paimti 14,38 ha miško žemės. Visų miškų pogrupis yra IV. Ūkiniai miškai. Privažiuojamiesiems keliams miškas bus kertamas šalia jau iškirto miško „Rail Baltica“ geležinkelio sklype. Remiantis „Rail Baltica“ techninio projekto patirtimi, numatoma, kad rengiant techninius projektu bus identifikuotos statybos darbų ribos, ir medžiai bei krūmai bus kertami ne visame nusavintame sklype, o tik statybos darbų ribose.

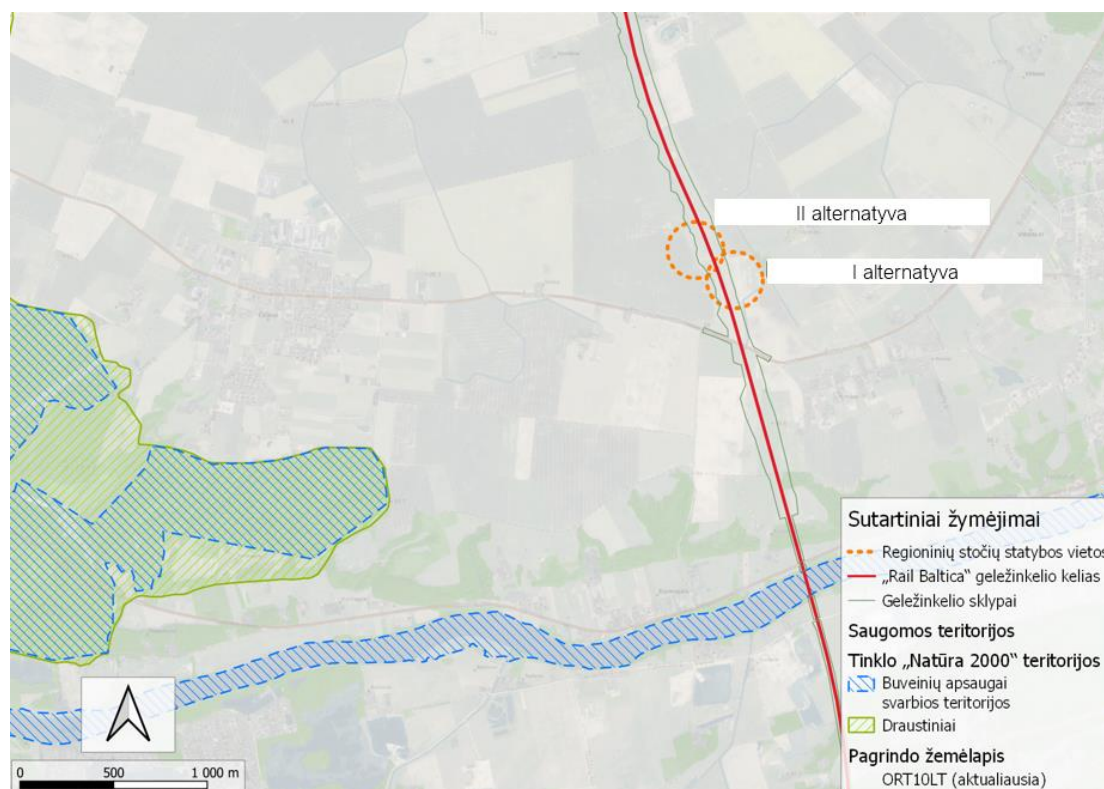
6.7. Saugomos teritorijos

Vertinamos teritorijos, remiantis ataskaitos „Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena poveikio aplinkai vertinimas“ nuostatomis, t. y. esančios iki 3 km nuo nagrinėjamų objektų.

6.7.1. Saugomos teritorijos

Jonavos keleivinė stotelė: artimiausios saugomos teritorijos (85 pav.):

- Neries upės buveinių apsaugai svarbi Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorija nutolusi apie 1500 m;
- Kulvos geomorfologinis draustinis, nutolęs apie 2000 m;



Pav. 85. Artimiausios saugomos teritorijos Jonavos keleivinei stotelei

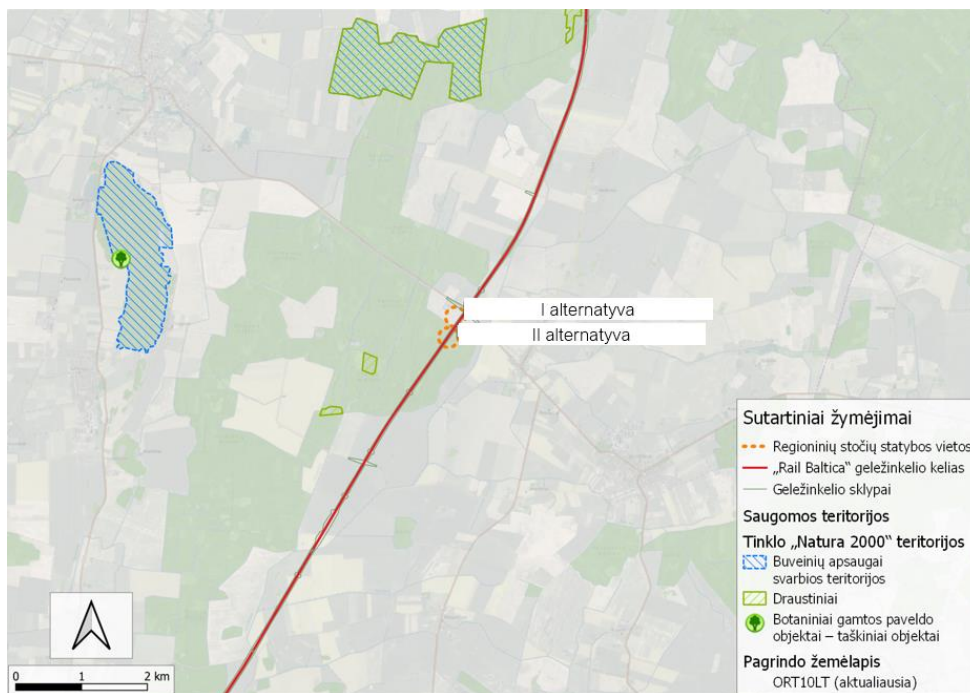
Dėl tolimo atstumo ir numatomo veiklos pobūdžio Jonavos keleivinės stotelės alternatyvos poveikio saugomoms teritorijoms nesudarys.

Jonavos prekinė stotis: artimiausios saugomos teritorijos yra nutolę daugiau nei 4000 m atstumu. Dėl tolimo atstumo ir numatomo veiklos pobūdžio Jonavos prekinės stoties alternatyvos poveikio saugomoms teritorijoms nesudarys.

Ručiuų keleivinė stotelė: artimiausios saugomos teritorijos yra nutolę daugiau nei 5500 m atstumu. Dėl tolimo atstumo ir numatomo veiklos pobūdžio Ručiuų keleivinės stotelės alternatyvos poveikio saugomoms teritorijoms nesudarys.

Pasraučių keleivinė stotelė: artimiausios saugomos teritorijos (86 pav.)

- Kačėnų miško ąžuolo genetinis draustinis (steigimo tikslas: išsaugoti Kačėnų miško paprastojo ąžuolo (*Quercus robur* L.) populiacijos genetinę įvairovę kintančios aplinkos sąlygomis ir užtikrinti šios populiacijos atsikūrimą arba atkūrimą jos dauginamąja medžiaga), nuo planuojamos keleivinės stotelės I alternatyvos nutolęs apie 1100 m, nuo II alternatyvos – apie 950 m.



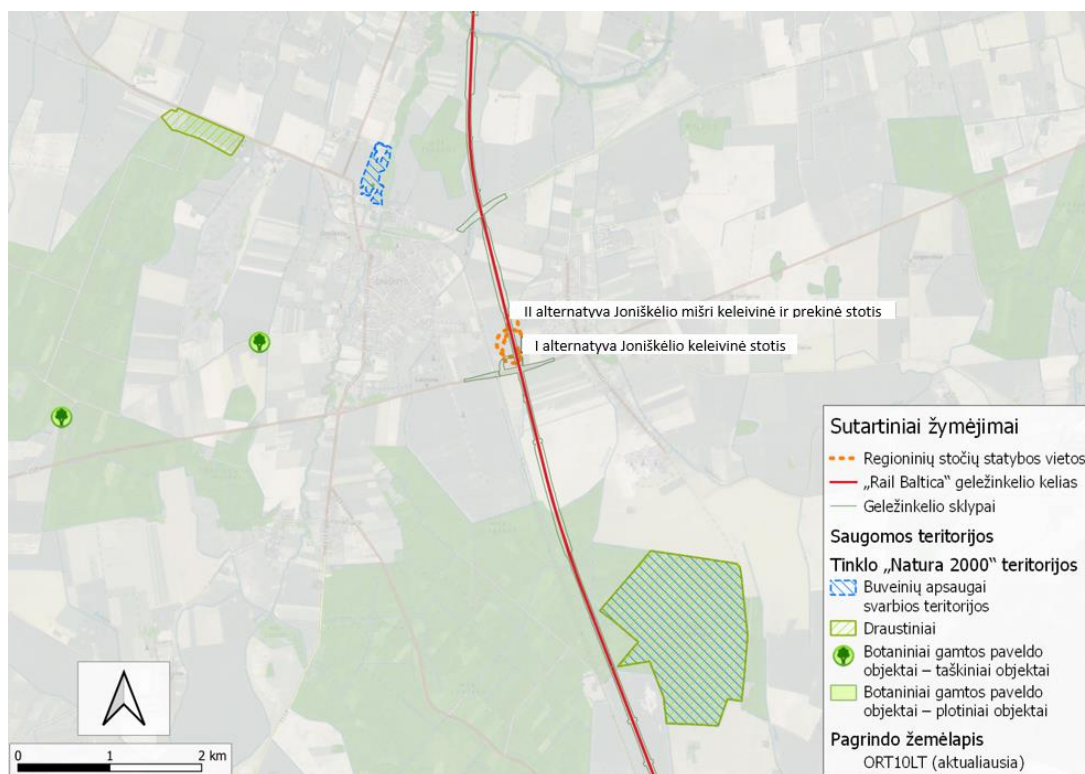
Pav. 86. Artimiausios saugomos teritorijos Pasraučių kelevinei stotelei

Dėl tolimo atstumo ir numatomo veiklos pobūdžio Pasraučių kelevinės stotelės alternatyvos poveikio saugomoms teritorijoms nesudarys.

Ramygalos kelevinė stotelė: artimiausios saugomos teritorijos yra nutolę daugiau nei 5900 m atstumu. Dėl tolimo atstumo ir numatomo veiklos pobūdžio Ramygalos kelevinės stotelės alternatyvos poveikio saugomoms teritorijoms nesudarys.

Joniškėlio mišri kelevinė ir prekinė stotis: artimiausios saugomos teritorijos (87 pav.)

- buveinių apsaugai „Natura 2000“ teritorija Joniškėlio dvaro parkas (steigimo tikslas: niūriaspalvis auksavabalis), nuo abiejų alternatyvų nutolęs apie 1 800 m;
- Joniškėlio dvaro parko ažuolas, nuo abiejų alternatyvų nutolęs apie 2 000 m.



Pav. 87. Artimiausios saugomos teritorijos Joniškėlio stotiai

Dėl tolimo atstumo ir numatomo veiklos pobūdžio Joniškėlio mišrios keleivinės ir prekinės stoties alternatyvos poveikio saugomoms teritorijoms nesudarys.

Vaškų keleivinė (pasienio) stotis: artimiausios saugomos teritorijos yra nutolę daugiau nei 10000 m atstumu. Dėl tolimo atstumo ir numatomo veiklos pobūdžio Vaškų keleivinės (pasienio) stoties alternatyvos poveikio saugomoms teritorijoms nesudarys.

Vietinės reikšmės kelių, įskaitant blokpostus, apytikslis atstumas nuo saugomų teritorijų pateiktas lentelėje:

Lentelė 15. Vystymo plano objektų išsidėstymas saugomų teritorijų atžvilgiu

Objektas	Saugoma teritorija	Atstumas, m
Privažiavimo kelias ORJ17M02	Būdų miškas, BAST	2950
Privažiavimo kelias ORJ13GP	Kačėnų miško ąžuolo genetinis draustinis, 021080000042	520
Privažiavimo kelias ORJ13GP	Žeimelių miško ąžuolo genetinis draustinis, 021080000011	10
Privažiavimo kelias ORPN26GP	Nevėžis žemiau Panevėžio, BAST, LTPAN0016	23
Privažiavimo kelias ORPN27GP		30
Privažiavimo kelias ORPN28GP		140
Privažiavimo kelias ORPN30GP		860
Privažiavimo kelias ORPN31GP		Švaininkų miškai, BAST, LTPAN0015
Privažiavimo kelias ORPN32GP		1460
Privažiavimo kelias ORPN07LGM01	Švaininkų miškai, BAST, LTPAN0015	1560
	Valakų miško ąžuolo genetinis draustinis, 021080000101	1500
Privažiavimo kelias ORPS64LG01	Lepšynės miškas, BAST, LTPAS0001	52
	Lepšynės botaninis draustinis, 0210500000006	52
Privažiavimo kelias ORPS15M01	Lepšynės botaninis draustinis, 0210500000006	20
Privažiavimo kelias ORPS76LGM01		160
Privažiavimo kelias ORPS15-M01		2260
Privažiavimo kelias ORPS21M01		970
Privažiavimo kelias ORPS33GP		1050
Privažiavimo kelias ORPS22M01	Joniškėlio dvaro parkas, LTPAS0006, 1000000000502	1110
Privažiavimo kelias ORPS68LGM01		1500
Privažiavimo kelias ORPS79GM01		1360
Privažiavimo kelias ORPS34GP	Grūžių apylinkės, BAST, LTPAS008	2630
Privažiavimo kelias ORPS35GP		1280
Privažiavimo kelias ORPS36GP		1010
Privažiavimo kelias ORPS37GP		1250
Privažiavimo kelias ORPS38GP		1560
Privažiavimo kelias ORPS39GP		1650
Privažiavimo kelias ORPS40GP		1640
Privažiavimo kelias ORPS34GP		2790
Privažiavimo kelias ORPS35GP	Grūžių miškas, BAST, LTPAS005	1450
Privažiavimo kelias ORPS36GP		1600
Privažiavimo kelias ORPS37GP		1450
Privažiavimo kelias ORPS38GP		1340
Privažiavimo kelias ORPS39GP		2950

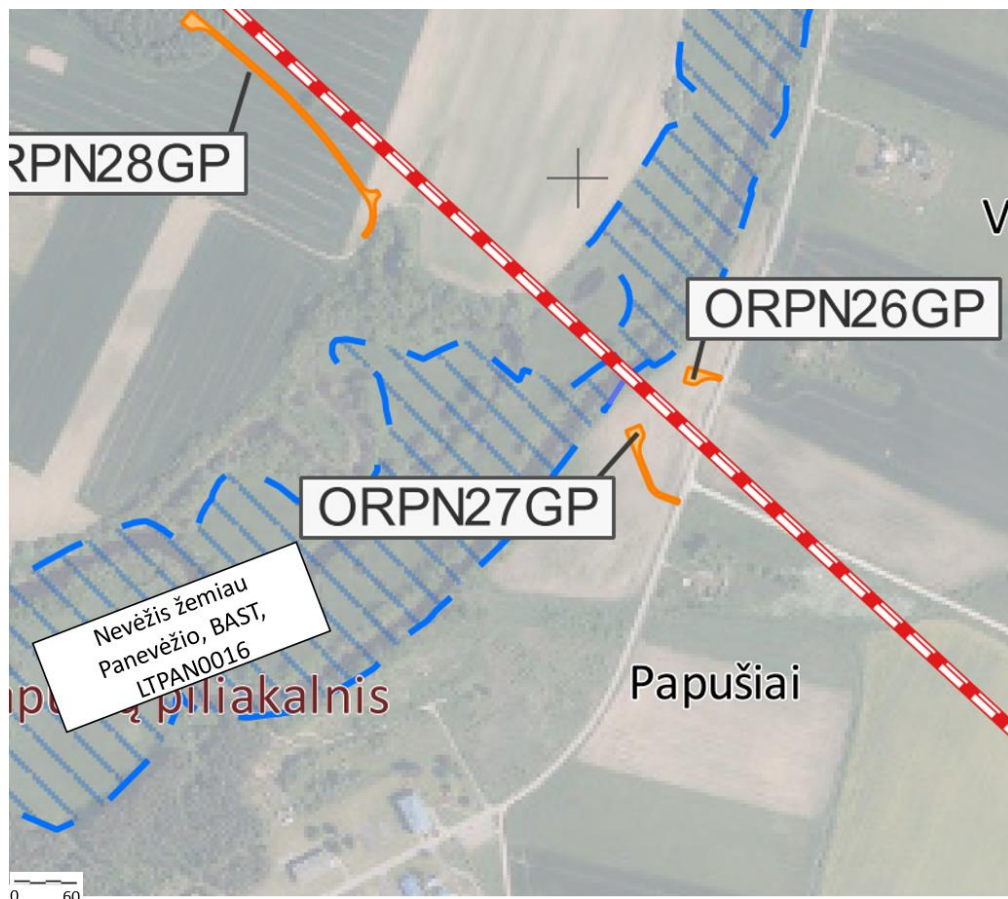
Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Natura 2000“ teritorija – BAST Nevėžis žemiau Panevėžio (LTPAN0016), plotas – 527,1 ha. Teritorijos priskyrimo „Natura 2000“ tinklui tikslas: 6720 Rūšių turtingi smilgynai, 6510 šienaujamos mezofitų pievos, 9010 Vakarų taiga, 9020 Plačialapių ir mišrūs miškai, 9080 Pelkėti lapuočių miškai.

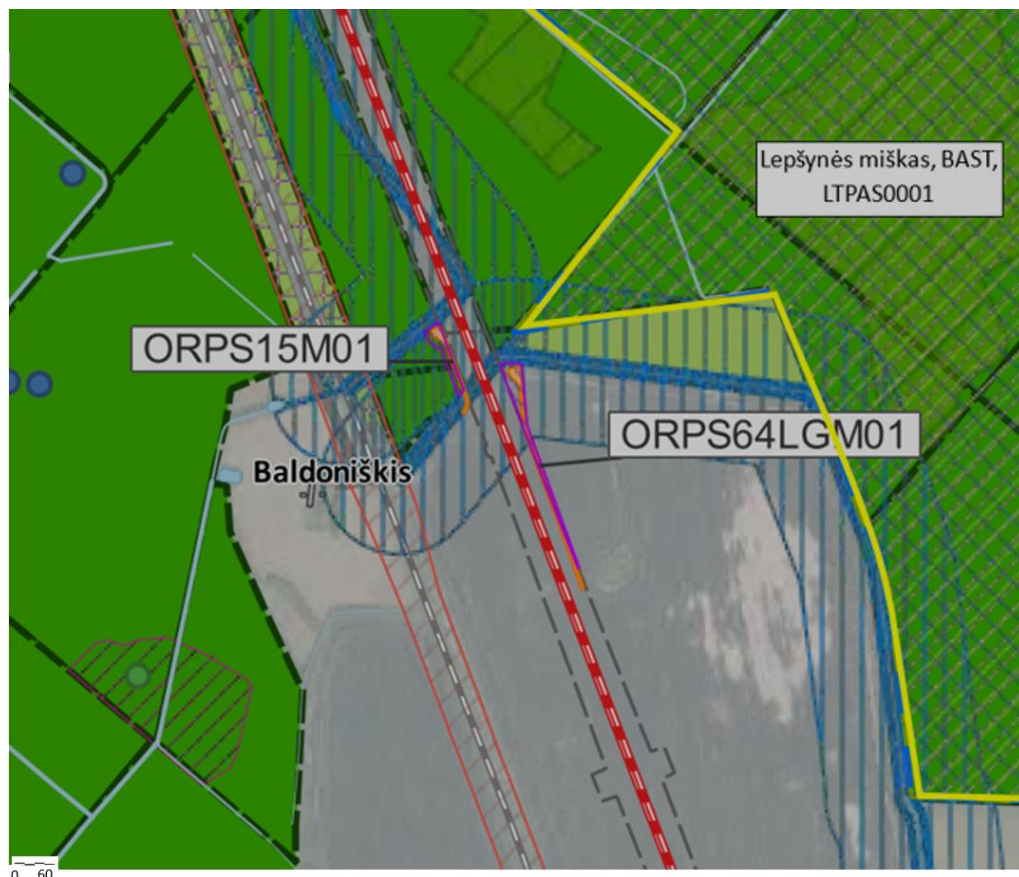
„Natura 2000“ teritorija – BAST Lepšynės miškas (LTPAS0001), plotas – 206,6 ha. Teritorijos priskyrimo „Natura 2000“ tinklui tikslas: 9020 Plačialapių ir mišrūs miškai, 9080 Pelkėti lapuočių miškai.

Remiantis lentelės duomenimis, detaliau vertinami arti „Natura 2000“ teritorijų esantys vietinės reikšmės keliai.

Privažiuojamieji vietinės reikšmės keliai ORPN26GP, ORPN27GP ir ORPS64LGM01 „Natura 2000“ teritorijų atžvilgiu parodyti paveiksluose žemiau:



Pav. 88. Privažiuojamieji vietinės reikšmės keliai ORPN27GP ir ORPN26GP „Natura 2000“ teritorijų atžvilgiu



Pav. 89. Privažiuojamasis vietinės reikšmės kelias ORPS64LGM01 „Natura 2000“ teritorijų atžvilgiu

Šių kelių projektiniai duomenys pateikti lentelėje:

Lentelė 16. Kelių ORPN27GP, ORPN26GP, ORPSLGM01 projektiniai duomenys

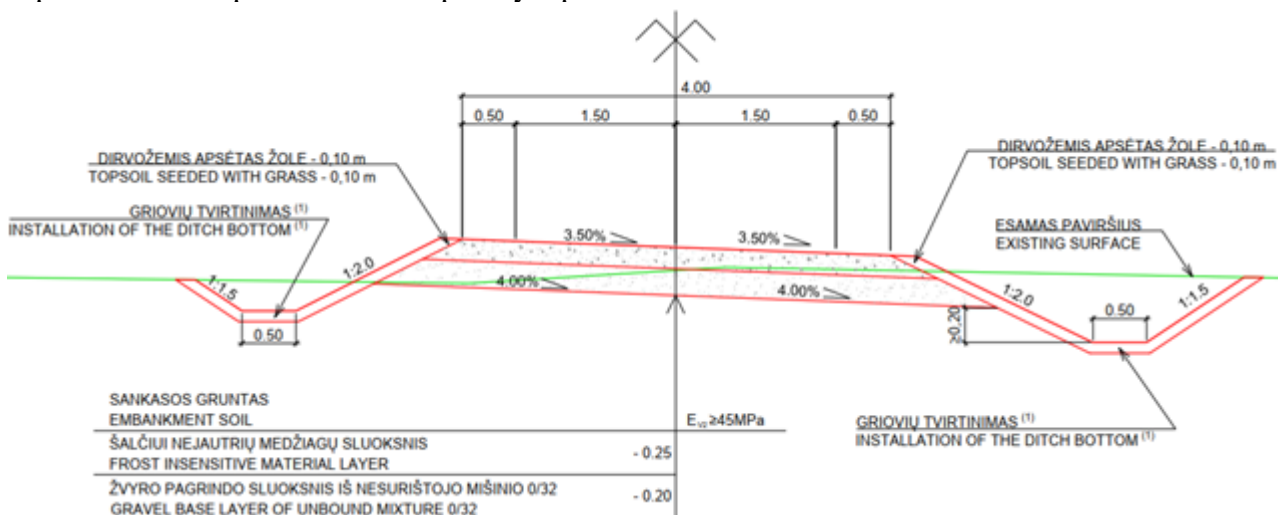
Eil Nr.	Parametras	Mato vnt.	ORPN27GP	ORPN26GP	ORPS64LGM01
1	Kelio kategorija	-	II (IV _v)	II (IV _v)	II (IV _v)
2	Kelio ruožo ilgis	m	33	95	310
3	Kelio dangos tipas	-	žvyras	žvyras	žvyras
4	Kelio juostos plotis (be praplatinimų)	m	12,0	12,0	12,0
5	Kelio plotis (be praplatinimų)	m	4,00	4,00	4,00
6	Kelio dangos plotis (be praplatinimų)	m	3,00	3,00	3,00
7	Važiuojamosios dalies plotis (be praplatinimų)	m	3,00	3,00	3,00
8	Eismo juostų skaičius	vnt.	1	1	1
9	Kelkraščiai	m	2 x 0,50	2 x 0,50	2 x 0,50
10	Aikštelė transporto priemonei apsisukti	-	įrengiama	įrengiama	įrengiama
11	Paimamos žemės plotas	ha	0,12	0,35	0,47
12	Įrengimo pagrindas		Rengiant „Rail Baltica“ linijos techninį projektą nustatyta, kad paimto sklypo nepakanka įrengti privažiavimui prie tilto per Nevėžio upę.	Rengiant „Rail Baltica“ linijos techninį projektą nustatyta, kad paimto sklypo nepakanka įrengti privažiavimui prie pralaidos per upę J-2	

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Privažiuojamųjų kelių skersinio profilio parametrai:

- važiuojamosios dalies skersinis nuolydis – 3,0 %;
- kelkraščių iš nesurišto mišinio dangos nuolydis – 6,0 %;
- viražo nuolydis – 3,0 - 4,0 %;
- sankasos viršaus nuolydis – 4,0 %.

Tipinio skersinio profilio schema parodyta pav.



Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pav. 90. Tipinis konstrukcijos skersinis pjūvis

Lietaus vandens nuo žvyro dangų bei pakelės plotų surinkimui ir nuvedimui projektuojami 0,50 m pločio pakelės grioviai. Grioviai tvirtinami 10 cm storio dirvožemio sluoksniu, kai griovio nuolydis 0–1 %; 10 cm storio skaldos 22/32 sluoksniu, įplūktu į gruntą, kai griovio nuolydis 1–4%; 15 cm storio

skaldos 22/56 sluoksniu, įplūktu į gruntą, kai griovio nuolydis 4–10%. Projektuojami kelių ORPN27GP ir ORPN26GP grioviai sujungiami su projektuojama „Rail Baltica“ geležinkelio linijos vandens valymo sistema ties Nevėžio upe. Kelio ORPS64LGM01 grioviai įjungiami į „Rail Baltica“ geležinkelio linijos nuvedimo tinklą, juose vanduo natūraliai apsivalys.

Derlingas dirvožemis pervežamas į laikinus pylimus, baigiant statybos darbus bus panaudojamas šlaitų tvirtinimui ir pakelės plotų rekultivacijai, taip pat paskleidžiamas, išplanuojamas ir apšėjamas žole sklypo ribose. Tinkamas sankasai įrengti trūkstantas gruntas atsivežamas arba gali būti panaudojamas iškasų gruntas, likęs po kitų „Rail Baltica“ projektų įgyvendinimo.

Individualūs planuojamos ūkinės veiklos elementai (pavieniui ar kartu su kitomis planuojamomis ūkinėmis veiklomis) ar jų kombinacijos, kurie gali daryti poveikį įsteigtomis ar potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms:

- dabartinis žemės naudojimo pobūdis: keliai numatomi esamos žemės ūkio paskirties sklypuose;
- statybų mastas (dydis): vietinės reikšmės privažiuojamųjų kelių tiesimas: ORPN27GP - 33 m ilgio, ORPN26GP - 95 m ilgio, ORPS64LGM01 - 310 m ilgio
- žemės paėmimo poreikis, teritorijos dydis (ha), kur numatoma keisti pagrindinę žemės tikslinę paskirtį, nurodant, iš kokios paskirties į kokią: numatoma keisti iš žemės ūkio paskirties į kitos paskirties žemę: keliui ORPN27GP – 0,12 ha, keliui ORPN26GP – 0,35 ha, keliui ORPS64LGM01 – 0,47 ha.
- atstumas nuo įsteigtų ar potencialių „Natura 2000“ teritorijų arba pagrindinių teritorijų vertybių: nuo „Natura 2000“ teritorijos BAST Nevėžis žemiau Panevėžio (LTPAN0016): kelias ORPN26GP nutolęs ~23 m, kelias ORPN27GP nutolęs ~30 m; nuo „Natura 2000“ teritorijos BAST Lepšynės miškas (LTPAS0001) kelias ORPS64LGM01 nutolęs ~52 m.
- resursų poreikiai (dideli energijos ar gamtos išteklių poreikiai): nėra. Kelių statybos metu bus naudojamos šios gamtinės medžiagos: gruntas, smėlis, žvyras, derlingas dirvožemis. Preliminarūs atvežimo kiekiai: gruntas – apie 5700 m³; smėlis – apie 600 m³; žvyras – apie 480 m³;
- emisijos (į žemę, vandenį, orą), įskaitant triukšmą: statybos metu bus naudojama kelių tiesimo įranga: autosavivarčiai, buldozeriai, ekskavatoriai, autogreideriai, krovinių automašinos, volai. Padidėjęs triukšmo ir oro taršos lygis statybos metu žmonių sveikatai įtakos neturės, nes gyvenamosios paskirties namai nuo PUV nutolę 150 m ir daugiau. Eksploatacijos metu triukšmas ir oro tarša žmonių sveikatai įtakos neturės, nes planuojamais keliais važiuos pavieniai „Rail Baltica“ geležinkelio liniją aptarnaujantys automobiliai;
- įgyvendinimo (statybos) metu susidarysiantis didelis atliekų kiekis: nebus. Nuimtas derlingo dirvožemio sluoksniu bus panaudojamas rekultivavimui. Visos statybos metu susidariusios atliekos bus tvarkomos pagal *Atliekų tvarkymo taisykles, Statybinių atliekų tvarkymo taisykles, Atliekų susidarymo ir tvarkymo apskaitos ir ataskaitų teikimo taisykles*;
- eksploatacijos metu susidarysiantis didelis atliekų kiekis (nurodyti kategoriją): nėra, kelių eksploatacija nėra tiesiogiai susijusi su atliekų susidarymu;
- uždarymo (veiklos nutraukimo) metu susidarysiantis didelis atliekų kiekis (nurodant kategoriją): nėra, kelių veikla (eksploatacija) planuojama neribotam laikui;
- numatomi didelės apimties žemės kasybos darbai: nėra. Vietoje iškastas dirvožemis panaudojamas rekultivavimui – apie 3760 m³;
- transportavimo poreikiai: kelių tiesimo darbams atlikti bus naudojama technika – autosavivarčiai, krovinių automašinos;
- numatomi fiziniai aplinkos pokyčiai: trumpalaikiai fiziniai pokyčiai (triukšmas, oro tarša) numatomi statybos darbų metu ir tik darbų zonoje. Ilgalaikiai fiziniai pokyčiai susiję su susisiekimo infrastruktūros atsiradimu vietoje buvusios žemės ūkio žemės 0,94 ha plote;
- statybos, eksploatacijos, uždarymo trukmė: preliminari statybos darbų trukmė 5-8 mėn. Objektų eksploatacija neterminuota, uždarymas nenumatomas.

Tiesiant ir eksploatuojant arti „Natura 2000“ teritorijų esančius kelius, nebus:

- natūralių buveinių tipų ploto ir (arba) rūšių buveinių ploto sumažėjimo;
- didelio rūšių trikdymo;
- natūralių buveinių ar rūšių užimtų plotų suskaidymo;
- rūšių ar populiacijų tankumo sumažėjimo.
- invazinių rūšių išplitimo;
- medžiojamųjų gyvūnų ir verslinę reikšmę turinčių žuvų rūšių išteklių kitimo;
- gyvūnų maitinimosi, migracijos, veisimosi ar žiemojimo vietų suardymo;
- hidrologinio režimo pokyčių, įskaitant vandens cheminių ir fizinių savybių kaitą, eutrofikacijos padidėjimą, daugiamečių bei metinių vandens lygio svyravimų apimtį bei periodiškumo pokyčius (paviršinės nuotekos nuvedamos į valymo įrenginius arba natūraliai apsivalys žole apaugusiuose grioviuose);
- gruntinio vandens slūgsojimo gylio pakeitimų, reljefo pakeitimų;
- eolinių procesų pasikeitimo, erozijos suaktyvėjimo.

Žemės naudmenų struktūros ir vyraujančių žemės ūkio kultūrų pokyčiai, miško kirtimai (pagal plotą ir iškertamos medienos tūrius), sausinamos žemės plotas (ha): bus paversta kitomis naudmenomis apie 0,94 ha žemės ūkio paskirties žemės.

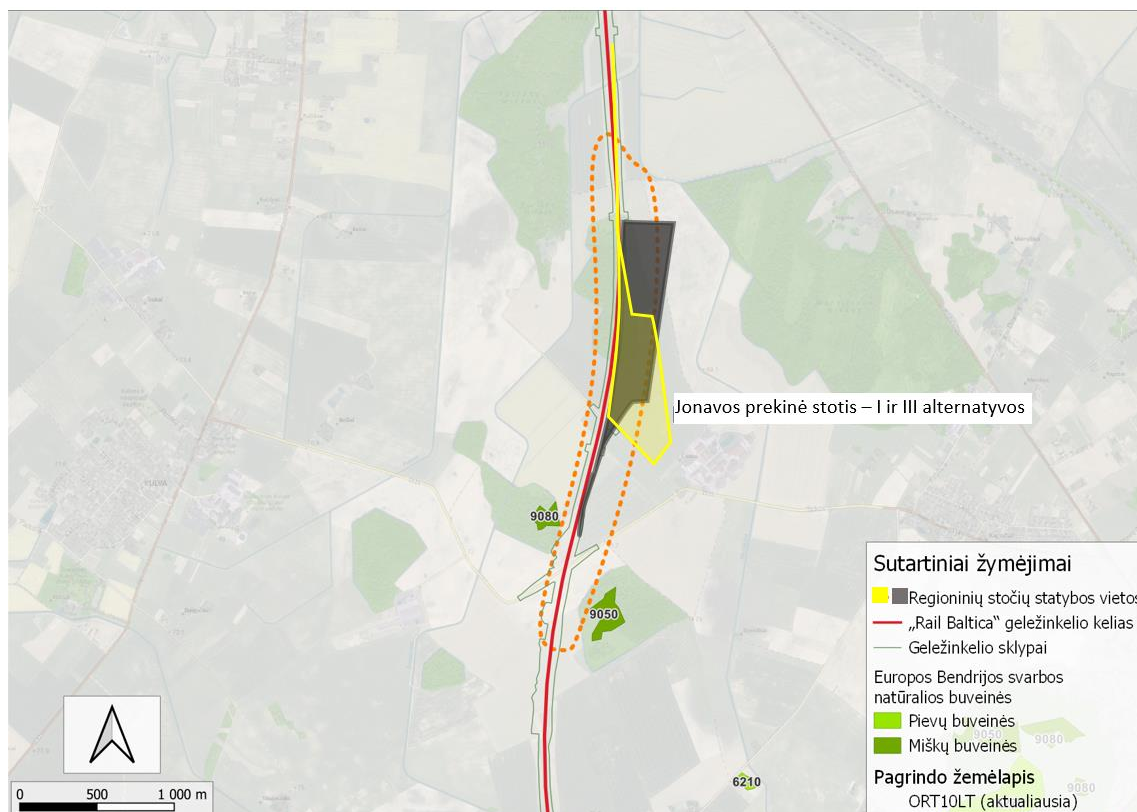
Vietinės reikšmės keliai reikšmingo poveikis saugomoms teritorijoms nesudarys.

6.7.2. Europos Bendrijos svarbos natūralios buveinės

Vertinamos teritorijos, remiantis ataskaitos „*Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena poveikio aplinkai vertinimas*“ nuostatomis, t. y. esančios iki 0,25 km nuo nagrinėjamų objektų.

Jonavos keleivinė stotelė. Artimiausios Europos Bendrijos svarbos natūralios buveinės (stepinės pievos (6210) bei griovų ir šlaitų miškai (9180) nuo Jonavos keleivinės stotelės alternatyvų nutolusios apie 1050 m.

Jonavos prekinė stotis. Artimiausia Europos Bendrijos svarbos natūralios buveinė (pelkėti lapuočių miškai (9080) nuo Jonavos prekinės stoties I alternatyvos nutolusios apie 100 m.



Pav. 91. Jonavos prekinė stotis Europos Bendrijos svarbos buveinių atžvilgiu

Ručiuų keleivinė stotelė. Artimiausios Europos Bendrijos svarbos natūralios buveinės (šienaujamos mezofitų pievos) (6510) nuo Ručiuų keleivinės stotelės alternatyvų nutolusios apie 2200 m.

Pasraučių keleivinė stotelė. Artimiausia Europos Bendrijos svarbos natūrali buveinė (pelkėti lapuočių miškai (9080) nuo planuojamo Pasraučių keleivinio sustojimo I alternatyvos nutolusi apie 1100 m, nuo II - 830 m.

Ramygalos keleivinė stotelė. Artimiausia Europos Bendrijos svarbos natūrali buveinė (šienaujamos mezofitų pievos (6510) nuo planuojamos Ramygalos keleivinės stotelės I alternatyvos nutolusi apie 90 m, nuo II – apie 120 m.



Pav. 92. Ramygalos kelevinė stotelė Europos Bendrijos svarbos buveinių atžvilgiu

Joniškėlio mišri kelevinė ir prekinė stotis. Artimiausia Europos Bendrijos svarbos natūrali buveinė (plačialapių ir mišrūs miškai (9020) nuo planuojamos Joniškėlio mišrios kelevinės ir prekinės stoties alternatyvų nutolusi apie 1 800 m.

Vaškų kelevinė (pasienio) stotis. Artimiausia Europos Bendrijos svarbos natūrali buveinė (pelkėti lapuočių miškai (9080) nuo planuojamos Vaškų kelevinės (pasienio) stoties alternatyvų nutolusi apie 1700 m.

Kitų infrastruktūros objektų išsidėstymas EB svarbos bendrijų atžvilgiu pateiktas lentelėje.

Lentelė 17. Vystymo plano objektų išsidėstymas EB svarbos buveinių atžvilgiu

Objektas	EB bendrija	Naikinamas plotas, ha
Privažiavimo kelias ORKD16GP	9020 Plačialapių ir mišrūs miškai	0,13
	9080 Pelkėti lapuočių miškai	0,17
Apsisukimas	9080 Pelkėti lapuočių miškai	0,04
Privažiavimo kelias ORPS56M01	9010 Vakarų taiga	0,08
Privažiavimo kelias ORPS37GP	9050 Žolių turtingi eglynai	0,11

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

EB svarbos buveinės nepatenka į planuojamų regioninių stočių teritorijas. Vystymo plano apimtyje numatoma sunaikinti apie 0,53 ha EB svarbos buveinių teritorijų būtinųjų objektų įrengimui.

6.7.3. Saugomos rūšys

Natūriniai bioįvairovės tyrimai „Rail Baltica“ geležinkelio trasoje buvo atlikti:

- rengiant PAV ataskaitą (2016 m.) (žr. 3.3.9 ir 3.3.10 skyrelius, interneto svetainė: <https://rail-baltica.lt/wp-content/uploads/2023/01/RB-SP-PAV-ataskaita-20161216-v.4.00-signed.pdf>);
- rengiant projektus „Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ ir „Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ (2019 m.) (rezultatai pateikti tų projektų esamos aplinkos būklės ataskaitose). Pagal atlikto tyrimo rezultatus, techniniuose projektuose patikslintos gyvūnų migracijos vietos, parinkti gyvūnų praėjimų

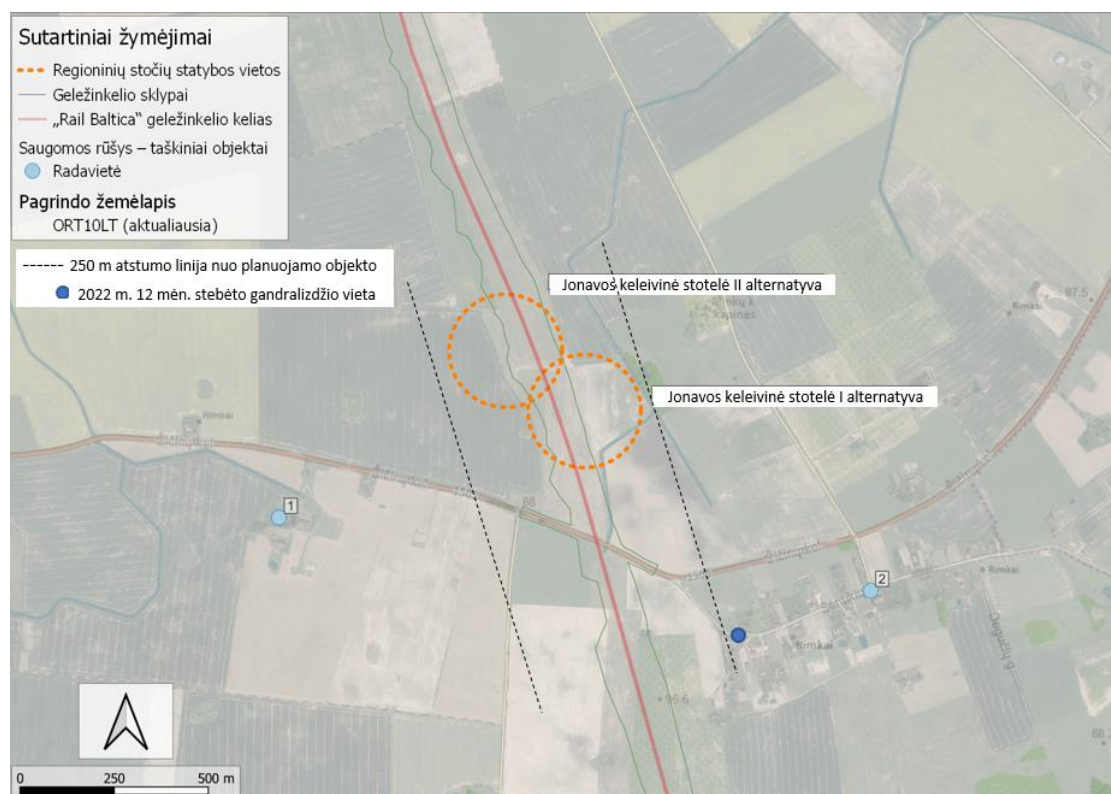
sprendiniai, patekimą ant geležinkelio bėgių blokuojančios tvoros sprendiniai, varliagyvių buveinių stiprinimo ir kitos priemonės, kurios suderintos su Valstybine saugomų teritorijų tarnyba bei Aplinkos apsaugos agentūra;

- Vystymo plano rengimo metu (2022 m. gruodžio 13 d. ir 2023 m. sausio 4 d.). Tyrimo metu Rimkų kaime ~210 m atstumu iki privažiuojamojo kelio prie Jonavos keleivinė stotelės (pagal I alternatyvą) pastebėtas gandraizdis (90 pav.)

Remiantis ataskaitos „Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena poveikio aplinkai vertinimas“ nuostatomis vertinamos teritorijos, esančios iki 0,25 km nuo nagrinėjamų objektų. Informacija pateikiama pagal SRIS (prieiga per internetą <https://sris.am.lt>) bei atliktų natūrinių tyrimų duomenis.



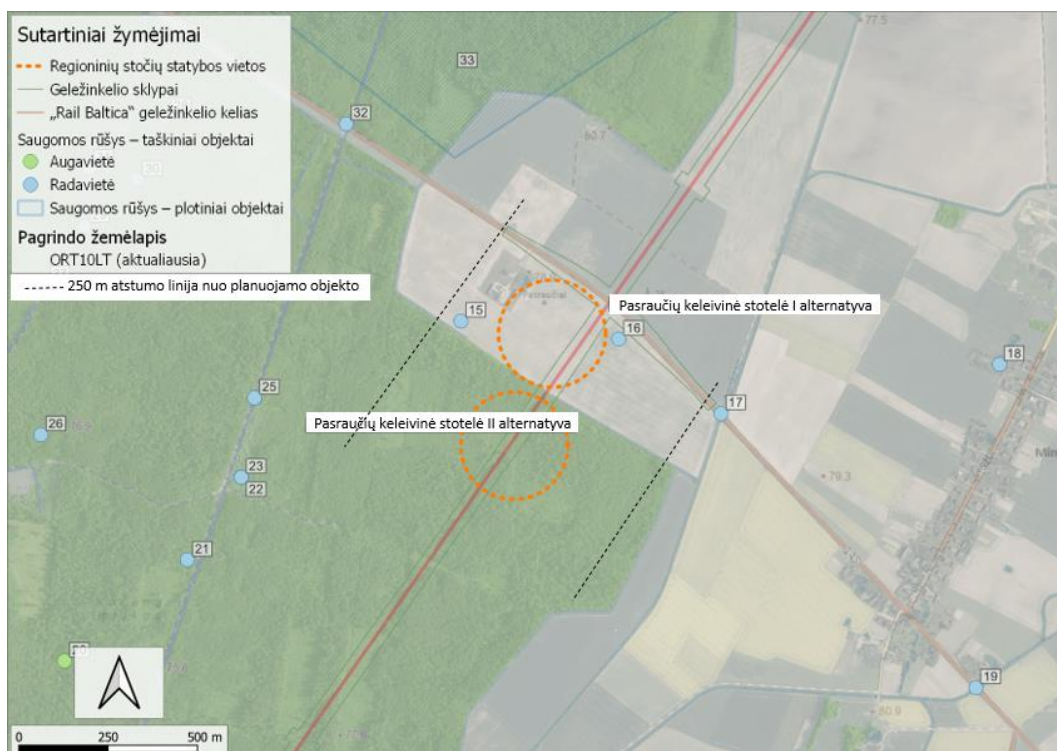
Pav. 93. Gandraizdis Jonavos raj., Rimkų k. (210 m iki Vystymo plano objekto)



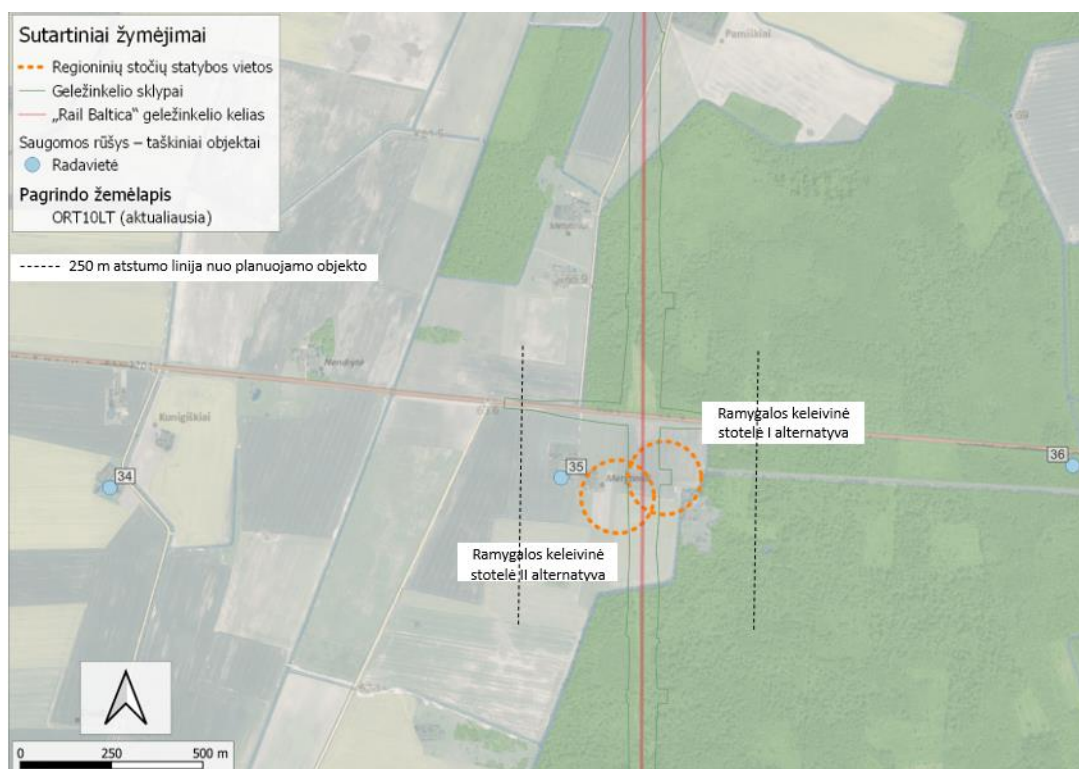
Pav. 94. Jonavos keleivinės stotelės alternatyvos artimiausių saugomų rūšių atžvilgiu

Pagal SRIS duomenis, planuojamų Pasraučių ir Ramygalos stotelių teritorijoje ar gretimybėse nustatytos radavietės:

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.



Pav. 95. Pasraučių kelevinės stotelės alternatyvos artimiausių saugomų rūšių radaviečių ir augaviečių atžvilgiu



Pav. 96. Ramygalos kelevinės stotelės alternatyvos artimiausių saugomų rūšių radaviečių atžvilgiu

Lentelė 18. Regioninių stočių išsidėstymas SRIS objektų atžvilgiu

Eil. Nr. paveiksle	Rūšis (radavietės / augavietės kodas, stebėjimo anketos Nr.)	Stebėjimo data Duomenų įvedimo data	Radavietės būseną	Individų skaičius	Vystymosi stadija	Veiklos požymiai	Stebėjimo biotopas ir kita informacija	Atstumas iki stočių, m
Jonavos kelevinė stotis – pagal SRIS artimų augaviečių ir radaviečių nėra								
Jonavos prekinė stotis – pagal SRIS artimų augaviečių ir radaviečių nėra								
Ručiūnų kelevinė stotis – pagal SRIS artimų augaviečių ir radaviečių nėra								
Pasraučių kelevinė stotelė								
15	Juodasis gandrai (RAD-CICNIG093813, SRA-0093813)	2015-05-11 2017-03-28	Pirmas stebėjimas	1	Suaugęs individas	Nėra duomenų	Šlapias miškas. Stebėtas įskrendantis į mišką	230
16	Raudonkojis sakalas (RAD-FALVES086355, SRA-0085975)	2016-08-21 2017-01-15	Pirmas stebėjimas	1	Nėra duomenų	Stebėtas gyvas (praskrendantis, besimaitinantis ir kt.)	Stebėtas jaunas, besimaitinantis paukštis	patenka
Ramygalos kelevinė stotelė								
35	Baltasis gandrai (RAD-CICCIC068316, SRA-0067617)	2010-04-22 2015-09-30	Pirmas stebėjimas	1	Suaugęs individas	Lizdas, ola ir pan.	Lizdas ant stulpo	150
Joniškėlio stotis – pagal SRIS artimų radaviečių ir augaviečių nėra								
Vaškų kelevinė (pasienio) stotis – pagal SRIS artimų radaviečių ir augaviečių nėra								

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Poveikis juodajam gandrui nagrinėjamoje vietoje įvertintas PAV ataskaitoje nagrinėjant „Rail Baltica“ geležinkelio linijos poveikį. PAV ataskaitoje konstatuojama: „tikėtina, kad dėl galimo statybos įrenginių triukšmo, miško kirtimo, traukinių triukšmo juodieji gandrai gali palikti esamas lokalias buveines“. Pažymėtina, kad pagal I alternatyvą Pasraučių stotelė įrengiama dirbamuose laukuose, todėl papildomas neigiamas poveikis dėl stotelės įrengimo nenumatomas.

Raudonkojis sakalas – praskrendantis, neperiantis Lietuvoje paukštis, stotelės įrengimas paukščiui neturi įtakos.

Baltieji gandrai įsikuria žmonių kaimynystėje netoli pelkėtų vietų ir vandens telkinių, ant elektros perdavimo linijos stulpų šalia kelių ir pan., nebijo triukšmo, todėl lizdo apleidimas dėl stotelės įrengimo menkai tikėtinas.

6.7.4. Bioįvairovė

Pažymėtina, kad bioįvairovės apsaugos sprendiniai, įgyvendinant PAV ataskaitos nuostatas, buvo ar yra tikslinami atskirų „Rail Baltica“ linijos ruožų techniniuose projektuose: patikslintos gyvūnų migracijos vietos, parinkti gyvūnų praėjimų sprendiniai, projektuojami požeminiai praėjimai gyvūnams, pralaidos varliagyviams, patekimas ant geležinkelio bėgių blokuojančios tvoros sprendiniai, varliagyvių buveinių stiprinimo ir kitos priemonės, kurios suderintos su Valstybine saugomų teritorijų tarnyba bei Aplinkos apsaugos agentūra.

Pabrėžtina, kad visos stotys (stotelės) įrengiamos teritorijose, kuriose nenustatytos herpetofaunos buveinės ar migracija.

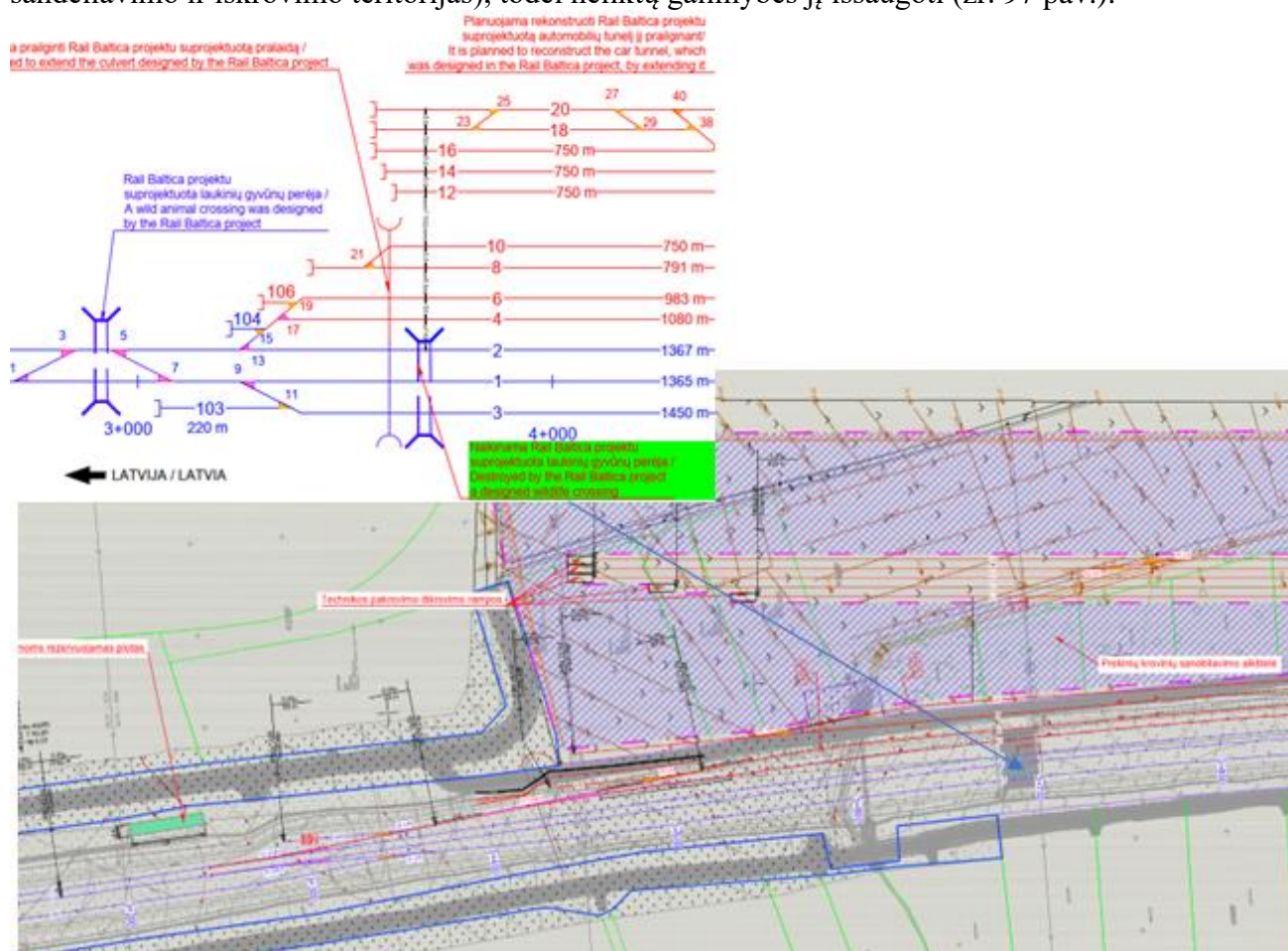
Vystymo plano sprendiniai, išskyrus Jonavos prekinės stoties I alternatyvą, nekeičia techninių projektų sprendinių ir neblogina gyvūnų migracijos sąlygų ar buveinių.

Jonavos prekinė stotis

Techniniame projekte RBDTDLTDS1DPS2 Šveicarija-Žeimiai Jonavos prekinės stoties gretimybėse yra suprojektuoti du požeminiai praėjimai smulkiems ir vidutiniams gyvūnams 3 x 10 m ties 2+900 km ir 3 x 16 m ties 3+690 km, erdvumo koef. lygus atitinkamai 3,13 ir 1,63.

2022-12-13 tyrimo metu 700 m atstume (3+300 – 4+000 km) stebėti 35 privažiuojamojo kelio kirtimai, matėsi 4 besiganančios stirnos, t. y. teritorijoje vyksta intensyvi žinduolių migracija.

Siekiant pagal naujus reikalavimus įrengti Jonavos prekinę stotį, pagal I alternatyvą požeminis praėjimas ties 3+690 km patektų į stoties teritoriją (prekinių krovinių bei karinės technikos sandėliavimo ir iškrovimo teritorijas), todėl neliktų galimybės jį išsaugoti (žr. 97 pav.):



Pav. 97. Jonavos prekinės stoties I alternatyva techniniame projekte suprojektuotų požeminių praėjimų atžvilgiu
Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pagal III alternatyvą požeminio praėjimo teritorijoje ties 3+690 km būtų įrengti papildomi geležinkelio keliai, dėl ko požeminį praėjimą (ruožo Šveicarija-Žeimiai techninis projektas RBDTDLTDS1DPS2-01-01) reikėtų prailginti nuo 30,3 m iki ~70 m bei praplatinti nuo 16 iki ~34 m užtikrinant reikalavimus erdvumo koeficientui¹³.

¹³ Konceptijos rengimo metu parengtas praėjimo rekonstravimo techninis sprendinys, užtikrinantis reikalaujamus parametrus. Jeigu bus priimtas sprendimas pasirinkti Jonavos prekinės stoties III alternatyvą, PAV atrankos rengimo metu techninis sprendimas bus patikslintas. Pažymėtina, kad praėjimo rekonstravimas preliminariais duomenimis galėtų kainuoti apie 5,4 mln. Eur, tuo tarpu „žaliojo“ tilto įrengimas kitoje vietoje galėtų kainuoti apie 17,3 mln. Eur.

Techniniuose projektuose „*Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra*“ ir „*Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra*“ nurodyta, kad kontaktinio tinklo techninio projekto rengimo metu turi būti numatytos paukščių apsaugos priemonės: atspindinčios šviesą besisukančios plokštelės (suktukai), vizualiai įspėjančios paukščius plastikinės baltos spiralės ar pan. Šiame Vystymo plane numatoma, kad geležinkelio kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio aprūpinimas elektros energija bus atliekamas įrengiant požeminius kabelius nuo esamų ESO elektros tinklų, t. y. reikšmingas poveikis biologinei įvairovei nenumatomas.

6.8. Kultūros paveldas

6.8.1. Kultūros paveldo teritorijos

Vertinamos vietos remiantis ataskaitos „*Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena poveikio aplinkai vertinimas*“ nuostatomis, t. y. esančios iki 1 km nuo Vystymo plane nagrinėjamų objektų.

Informacija pateikiama pagal Kultūros vertybių registro duomenis, prieiga per internetą https://www.geoportal.lt/mapproxy/kpd_kvr/MapServer

Jonavos keleivinė stotelė. Artimiausias nekilnojamojo kultūros paveldo objektas (Kurmagalos senovės gyvenvietė (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 46786) nuo planuojamo Jonavos keleivinės stotelės alternatyvų nutolęs apie 1450 m.

Jonavos prekinė stotis. Artimiausi nekilnojamojo kultūros paveldo objektai (Naujasodžio kaimo senosios kapinės (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 17330) ir Daigučių dvaro dvarininko namas (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 115) nuo planuojamos Jonavos prekinės stoties alternatyvų nutolę apie 1400 m.

Ručiučių keleivinė stotelė. Artimiausi nekilnojamojo kultūros paveldo objektai (Palankesių dvaro sodyba (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 127) ir Lietuvos partizanų Jono Bartusevičiaus-Vėtrungės ir Vytauto Žukausko-Mėnulio kautynių ir žūties vieta (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 40337) nuo planuojamos Ručiučių keleivinės stotelės nutolę atitinkamai apie 3100 m ir 3600 m.

Pasraučių keleivinė stotelė. Artimiausias nekilnojamojo kultūros paveldo objektas (Bukonių dvaro sodybos fragmentai (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 114) nuo planuojamos Pasraučių keleivinės stotelės nutolęs apie 2700.

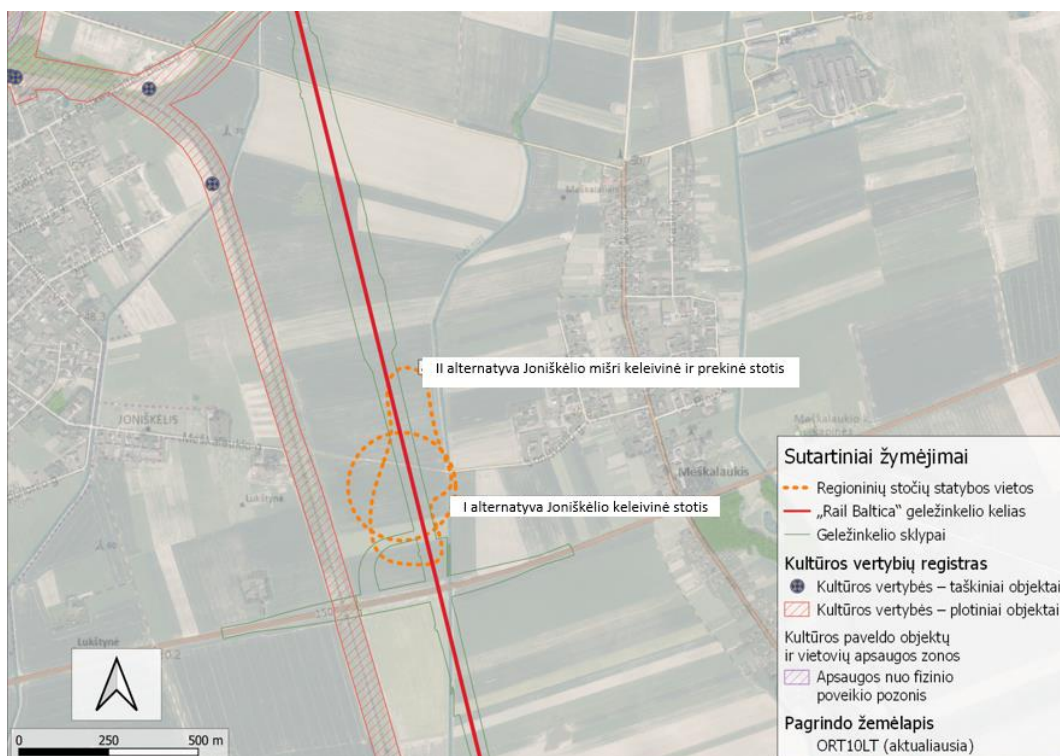
Ramygalos keleivinė stotelė. Artimiausias nekilnojamojo kultūros paveldo objektas (Ramygalos žydų senosios kapinės (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 20647) nuo Ramygalos keleivinės stotelės nutolęs apie 3 500 m.

Vaškų keleivinė (pasienio) stotis. Artimiausi nekilnojamojo kultūros paveldo objektai (Kyburių kaimo senųjų kapinių ir Lietuvos kario savanorio Jurgio Tuomo kapo kompleksas (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 43105), Kyburių kapinynas (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 43105) ir Daičiučių kaimo senosios kapinės (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 40754) nuo Vaškų keleivinės (pasienio) stoties nutolę apie 2000 – 2500 m.

Joniškėlio mišri keleivinė ir prekinė stotis. Artimiausias nekilnojamojo kultūros paveldo objektas (Siaurojo geležinkelio kompleksas (Kultūros vertybių registre unikalus objekto kodas 21898, esama būklė parodyta 95 pav.) nuo planuojamos Joniškėlio stoties nutolęs apie 200 m.



Pav. 98. Siaurojo geležinkelio komplekso esama būklė ties planuojama Joniškėlio stotimi



Pav. 99. Joniškėlio stoties išsidėstymas artimiausių nekilnojamojo kultūros paveldo objektų atžvilgiu

Kitų Vystymo plano objektų atstumai:

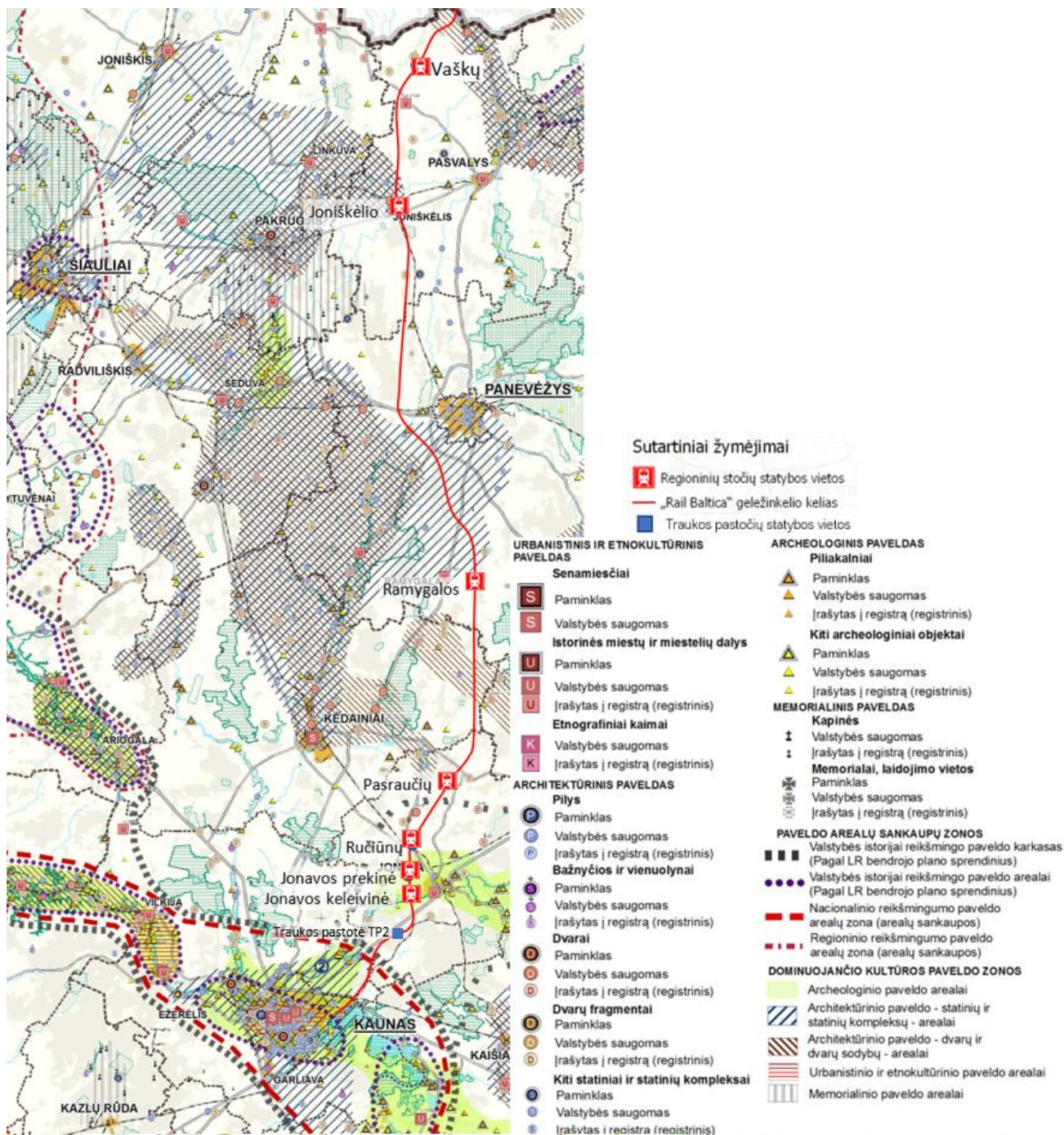
- Žemių dvaro sodyba (kodas 129) nuo privažiuojamojo kelio ORJ04GP nutolusi apie 970 m;
- Kučių, Bistrampolio dvaro sodyba (kodas 385) nuo privažiuojamųjų kelių ORPN31M01 ir ORPN91LGM01 nutolusi ~780 m ir ~880 m;

- Siaurojo geležinkelio kompleksas (kodas 21898) nuo privažiuojamųjų kelių ORPS68LGM01, ORPS33GP, ORPS21M01, ORPS22M01, ORPS33GP nutolusi atitinkamai ~480 m, ~340 m, ~520 m, ~600 m, ~720 m;
- Vaškų miestelio istorinė dalis (kodas 17120) nuo privažiuojamųjų kelių ORPS44GP, ORPS42GP nutolusi atitinkamai ~600 m ir 880 m.

Regioninės stotys bei kiti Vystymo plano objektai nepatenka į kultūros paveldo teritorijas ir jų apsaugos zonas, poveikis kultūros paveldo teritorijoms nenumatomas.

6.8.2. Neatskleistas archeologinis paveldas

Kraštovaizdžio kultūros paveldo apsaugos teritoriniai prioritetai parodyti 100 pav.



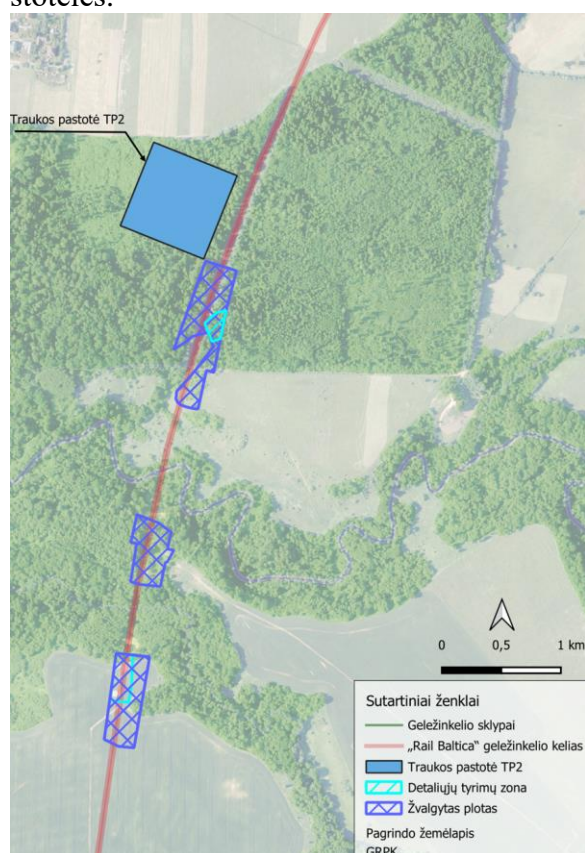
Pav. 100. Kraštovaizdžio kultūros paveldo apsaugos teritoriniai prioritetai planuojamų objektų atžvilgiu

Regioninės stotys nepatenka į paveldo arealų sancaupų zonas.

„Rail Baltica“ geležinkelio projekte visoje „Rail Baltica“ geležinkelio trasoje nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos sienos geležinkelio sklypo ribose buvo atlikti archeologiniai žvalgymai. Žvalgymų pagrindu 2019 m. atlikti žvalgomieji archeologiniai tyrimai, kurių rezultatai pateikti „Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos siena žvalgomųjų archeologinių tyrimų paslaugų atlikimo ataskaita“ (UAB „Kultūros vertybių paieška“, UAB „Statybų archeologija“, VšĮ „Kultūros paveldo išsaugojimo pajėgos“, Vilnius. 2020). Žvalgomieji archeologiniai tyrimai atlikti 14 vietų (Jonavos r.: Martyniškis, Varpiai, Kurmagala, Rimkai, Gaižiūnai; Panevėžio r. – Barklainiai, Žvalgaičiai, Lakštingalos, Papušiai; Pasvalio r.: Vaitkūnai, Mažieji Grūžiai, Baltpamūšis – Baltpamūšis-Dagiai, Joniškėlis). Žvalgomųjų tyrimų pagrindu kai kuriose vietose atlikti detalieji tyrimai.

Regioninių stočių ir kitų infrastruktūros objektų padėtis atliktų archeologinių tyrimų atžvilgiu parodyta situacijos schemoje prieduose.

Artimiausi objektai žvalgomiesiems tyrimams – tai Jonavos traukos pastotė ir Ručiūnų keleivinės stotelės.



Pav. 101. Traukos pastotės TP2 padėtis 2019 m. atliktų archeologinių tyrimų atžvilgiu

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Planuojamas Jonavos traukos pastotės sklypas ribojasi su atliktų archeologinių tyrimų teritorija. Archeologinių tyrimų, atliktų Mikainių spėjamos senovės gyvenvietės teritorijoje, metu 2019 m. buvo aptikta įžemyje įgilinta duobė užpildyta pilkšvu smėlingu gruntu su angliukais. Aptikti radiniai preliminariai datuojami I tūkst. po Kr. ir rodo, jog šioje vietoje buvo apdirbami metalai, bet su senkapiu siejamų radinių, žmonių kapų, pavienių žmonių kaulų nebuvo aptikta.



Pav. 102. Ručiūnų keleivinės stotelės I alternatyvos padėtis 2019 m. atliktų archeologinių tyrimų atžvilgiu
Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Ručiuūnų keleivinės stotelės I alternatyva (privažiavimo kelias) ribojasi su 2019 m. atliktų archeologinių tyrimų teritorija. Archeologinių tyrimų metu, tirtose perkasoje su Martynišchio senkapiu siejamų radinių, žmonių palaidojimų nesurasta.

Kitų objektų, besiribojančių su atliktais archeologiniais tyrimais, išsidėstymas pateiktas lentelėje.

Lentelė 19. Vystymo plano objektai, besiribojantys su atliktais archeologiniais žvalgomaisiais tyrimais

Objekto pavadinimas	Vieta (koordinatės)	Vystymo plano apimtyje planuojamas paimti žemės plotas, m ²
Privažiavimo kelias ORPN31M01	~521576 ~6161526 ~521678 ~6161408	1400
Privažiavimo kelias ORPN27GP	~514065 ~6175743 ~514090~6175632	1000
Privažiavimo kelias ORPN28GP	~513605 ~6176164 ~513785 ~6175941	4000
Apsisukimas	~513899 ~6203344	300
Apsisukimas	~513804 ~6204102	300

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pastaba: plotai preliminarūs

Paimamų visuomenės poreikiams žemės sklypų traukos pastotės, Ručiūnų keleivinės stotelės (jei bus pasirinkta I alternatyva), lentelėje pateiktų objektų teritorijose techninio projekto rengimo metu turės būti atlikti archeologiniai žvalgymai. Archeologinių žvalgymų metu turi būti nustatytas žvalgomųjų archeologinių tyrimų poreikis.

Vadovaujantis Paveldo tvarkybos reglamentu PTR 2.13.01:2022 „Archeologinio kultūros paveldo tvarkyba“, visuose Vystymo plano objektuose viršutinio grunto (kultūrinio sluoksniu) nukasimo darbų metu turi būti atliekami (vykdomi) archeologiniai žvalgymai. Jų metu aptikus archeologiškai vertingas struktūras, būtini detalieji archeologiniai tyrimai.

6.9. Aplinkos oras, šiltnamio efektą sukeliančios dujos

Vienas iš pagrindinių projekto tikslų – perkelti krovinius nuo sunkvežimių į elektrifikuotą geležinkelį, perkelti keleivius iš automobilių transporto į elektrifikuotą geležinkelį, tuo būdu sumažinant emisijas.

Visų stočių ir stotelių pastatuose techninio projekto rengimo metu bus siekiamas užtikrinti nulinių energijos lygį (angl. *zero energy levels*) bei pastatų savarankiškumą (angl. *self-sustainability*).

Teršalų emisijų skaičiavimai atlikti vadovaujantis Europos aplinkos agentūros į atmosferą išmetamų teršalų apskaitos metodikos naujausia 2019 metų redakcija. Kelių transporto sukeliama oro tarša skaičiuoti taikyta metodikos B dalies 1-ojo skyriaus „Energija“ dalis „1.A.3.b.i-iv Kelių transportas 2019“. Metodika įtraukta į „Į atmosferą išmetamo teršalų kiekio apskaičiavimo metodikų sąrašą“, kuris patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 1999 m. gruodžio 13 d. įsakymu Nr. 395.

Apskaičiuota, kad per projekto ataskaitinį laikotarpį (2030-2056 m.)¹⁴ emisijų sumažėjimas Lietuvos teritorijoje sudaro:

oro tarša

- Azoto oksido – pagal 1-ą variantą apie 173 000 kg;
- Lakiųjų angliavandenilių – pagal 1-ą variantą apie 5 600 kg;
- Sieros dioksido – pagal 1-ą variantą apie 1400 kg;
- Kietųjų dalelių 2,5μ dydžio – pagal 1-ą variantą apie 2700 kg;
- Kietųjų dalelių 10μ dydžio – pagal 1-ą variantą apie 3700 kg.

ŠESD:

- CO₂ – pagal 1-ą variantą sumažės apie 118 000 tonų.

Projektas ženkliai prisidės prie Klimato ir energijos politikos strategijos bei Transporto Baltosios knygos tikslų įgyvendinimo.

6.10. Visuomenės sveikata

6.10.1. Vystymo plano poveikis visuomenės sveikatos situacijai

Regioninės stotys planuojamos lokaliuose neapgyvendintose iki ~20 ha ploto teritorijose, kurių gretimybėms nėra pateikiami duomenys apie demografinius bei sveikatos būklės rodiklius. Vystymo plano sprendiniai neturės įtakos visuomenės sveikatos situacijai seniūnijos ar savivaldybės lygmenyje. Sveikatos rizikos veiksniai – triukšmas, vibracija, elektromagnetinė spinduliuotė – gali paveikti artimiausių gyvenamųjų aplinkų gyventojus.

Regioninių keleivinių stočių (stotelių) įrengimas ženkliai išplės patogių ir greitų kasdieninių kelionių geografiją, bus padidintas keleivinio geležinkelio transporto prieinamumas stočių ir stotelių aptarnaujamoje teritorijoje bei taps svarbia kasdienių kelionių alternatyva aptarnavimo zonų gyventojams. Bus patirtas teigiamas psichoemocinis poveikis.

Stotyse ir stotelėse bus numatyta dviračių infrastruktūrą, sudarant galimybes gerinti keleivių fizinę sveikatą.

¹⁴ Skaičiavimuose įvertintos EK prognozuojamos kelių transporto oro taršos ir ŠESD emisijų mažėjimo tendencijos Lietuvos Respublikai

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

6.10.2. Aplinkos triukšmas

Keleivinių bei prekinųjų stočių, stotelių ir traukos pastotės triukšmo skaičiavimai ir priemonės bus tikslinamos, rengiant konkretizuotus sprendinius bei atrankos dėl PAV dokumentą ir/ar PAV ataskaitą.

Teisės aktų reikalavimai

Reikalavimai triukšmui turi būti užtikrinami statybos ir eksploatacijos laikotarpiams.

Statybos metu turi būti užtikrinta apsauga nuo triukšmo, atsižvelgiant į bendruosius triukšmo valdymo ir kontrolės reikalavimus. Siekdamas sumažinti triukšmą statybų metu, triukšmo valdytojas privalo vykdyti triukšmo valdymo įstatymo (2004 m. spalio 26 d. Nr. IX-2499) 14 straipsnyje nustatytus reikalavimus.

Apsauga nuo triukšmo eksploatacijos metu turi būti užtikrinta pagal higienos normos HN 33: 2011 (2011 m. birželio 13 d. Sveikatos apsaugos ministro įsakymas Nr. V-604) „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ reikalavimus, poveikio mažinimo priemonės turi užtikrinti ekvivalentinius garso slėgio lygius L_{dienes} , L_{vakaro} , $L_{nakties}$ ir L_{dvn} pastatuose ir šių pastatų aplinkoje (išskyrus maitinimo ir kultūros pastatus), įskaitant žemės sklypų, kuriuose pastatyti pirmiau minėti pastatai, ribas, jei jie yra ne toliau kaip 40 m nuo pastatų sienų. Ribiniai triukšmo dydžiai pateikti lentelėje:

Lentelė 20. Ribiniai triukšmo dydžiai

Objekto pavadinimas	L_{dvn} , dBA	L_{dienes} , 7-19 h, dBA	L_{vakaro} , 19-22 h dBA	$L_{nakties}$, 22-7 h dBA
Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, veikiamoje transporto sukeliama triukšmo ¹⁵	65	65	60	55
Gyvenamųjų pastatų ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, išskyrus transporto sukeliama triukšmą	55	55	50	45

Traukinių ir automobilių eismų pasiskirstymas

Rengiant projektą buvo remiamasi studijoje „Rail Baltica. Geležinkelio veiklos plano parengimas“ (COWI, 2019) visam „Rail Baltica“ geležinkelio koridoriui nustatytus eksploataavimo ir priežiūros parametrus. Linijoje bus keturių rūšių traukiniai: keleiviniai – regioniniai, greitaeigiai, naktiniai; kroviniai – intermodaliniai traukiniai.

Keleivinėse stotyse ir stotelėse stos regioniniai traukiniai, o prekinųjų stočių kelynuose (Jonavos ir Joniškėlio mišri) bus aptarnaujama po vieną intermodalinį traukinį per dieną.

Paros traukinių (pravažiuojančių ir stojančių stotelėse ir stotyse) eismo pasiskirstymas pateiktas lentelėje (eismas nurodytas dviem kryptimis, traukinių skaičiai kryptyse atskirti pasviru brūkšneliu):

¹⁵ Pagal HN 33:2011 „2. Triukšmo ribiniai dydžiai taikomi gyvenamuosiuose pastatuose, visuomeninės paskirties pastatuose bei šių pastatų, išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus, aplinkoje, apimančioje žemės sklypų, kuriuose pastatyti nurodytieji pastatai, ribas ne didesniu nei 40 m atstumu nuo pastatų sienų“.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

Lentelė 21. Traukinio tipas ir traukinių eismo srauto pasiskirstymas 2056 metais

Traukinio tipas	Traukinių skaičius, vnt.			Greitis, km/h	Vagonų skaičius, vnt.
	7:00-19:00	19:00-22:00	22:00-07:00		
Jonavos kelevinė, Jonavos prekinė*, Ručiūnų kelevinė, Pasraučių kelevinė, Ramygalos kelevinė stotys					
Regioniniai traukiniai	15/15	5/5	4/4	200	4
Greitaeigiai traukiniai	10/10	3/3	3/3	249	7
Naktiniai traukiniai	0/0	0/0	1/1	160	11
Intermodaliniai traukiniai	13/13	3/3	9/9	120	24
Joniškėlio mišri* ir Vaškų pasienio stotys					
Regioniniai traukiniai	5/5	1,5/1,5	1,5/1,5	200	4
Greitaeigiai traukiniai	10/10	3/3	3/3	249	7
Naktiniai traukiniai	0/0	0/0	1/1	160	11
Intermodaliniai traukiniai	13/13	3/3	9/9	120	24
Traukinio tipas					
Prekinis – kat. 4	Prekiniai traukiniai blokiniais stabdžiais		Visi prekinų traukinių tipai su ketiniais stabdžiais		
Regioninis – kat. 8	Tarp miestiniai traukiniai diskiniiais stabdžiais		Modernūs naujausių technologijų elektriniai keleviniai traukiniai su diskiniiais stabdžiais (taip pat dviaukščiai traukiniai)		
Greitaeigis kat. 9 (kelevinis)	Didelio greičio traukiniai diskiniiais ir blokiniais stabdžiais		Didelio greičio traukiniai su diskiniiais ir protektoriaus stabdžiais		
Greitaeigis kat. 9r (lokomotyvas)					

Šaltinis: „Rail Baltica“: Geležinkelio veiklos plano parengimas, galutinė tyrimo ataskaita (52 pav.).

Triukšmo skaičiavimai atlikti remiantis duomenimis apie transporto eismus, pateiktus AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos (LAKD) tinklalapyje bei projektuojamais transporto eismais 2056 metams, paruoštais remiantis faktiniu 2008-2021 m. augimu ir ES prognoze Lietuvai¹⁶. Eismai projektuojamiems privažiuojamiesiems keliams prie kelevinių stočių ir stotelių apskaičiuoti pagal planuojamus kelevių srautus ir planuojamą traukinių pasiskirstymą paroje, į prekinės stotis - pagal atvežamus/išvežamus krovinių kiekius.

Lentelė 22. Automobilių eismai 2056 metais

Stotis/stotelė	Kelio Nr. / Pavadinimas	VMPEI, aut./p.	Vid. per valandą		Vid. per valandą		Vid. per valandą	
			07-19 h	SA, proc.	19-22 h	SA, proc.	22-07 h	SA, proc.
Jonavos kelevinė stotelė	Kelias Nr. 1505	2266	144	11,91	84	11,87	32	11,70
	Jonavos kelevinės stotelės privažiuojamieji keliai	2548	132	0,03	175	0,03	49	0,08
Jonavos prekinė stotis	Kelias Nr. 144	6765	455	11,3	276	6,3	53	11,1
	Jonavos prekinės stoties privažiuojamieji keliai	243	10	60,4	11	55	10	60,4
Ručiūnų kelevinė stotelė	Kelias Nr. 1513	417	28	7,63	18	3,76	3	5,58
	Kelias Nr. 144	6765	455	11,3	276	6,3	53	11,1
Pasraučių kelevinė stotis	Ručiūnų kelevinės stotelės privažiuojamieji keliai	252	12	0,33	15	0,33	7	0,57
	Kelias Nr. 145	999	68	13,86	39	9,88	8	16,85
Ramygalos kelevinė stotelė	Pasraučių kelevinės stoties privažiuojamieji keliai	170	8	0,5	10	0,5	5	0,8
	Kelias Nr. 1204	848	57	10,64	36	5,34	6	7,92
	Ramygalos kelevinės stotelės privažiuojamieji keliai	1754	90	0,04	120	0,04	35	0,11
	Kelias Nr. 150	3236	227	12,84	111	7,83	20	16,82

¹⁶ Energy, transport and GHG emissions. Trends to 2050. Reference scenario 2020

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

Stotis/stotelė	Kelio Nr. / Pavadinimas	VMPEI, aut./p.	Vid. per valandą		Vid. per valandą		Vid. per valandą	
			07-19 h	SA, proc.	19-22 h	SA, proc.	22-07 h	SA, proc.
Joniškėlio mišri (keleivinė ir prekinė) stotis	Joniškėlio keleivinės stoties privažiuojamieji keliai	674	34	0,12	45	0,11	15	0,27
	Joniškėlio prekinės stoties privažiuojamieji keliai	344	14	43,43	16	38,13	14	43,43
Vaškų pasienio – keleivinė stotis	Kelias Nr. 3104	285	19	28,56	12	14,32	2	21,25
	Vaškų pasienio-keleivinės stoties privažiuojamieji keliai	1918	99	0,04	131	0,04	38	0,11

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Triukšmo skaičiavimo modelis

Skaičiavimai atlikti naudojant sertifikuotą triukšmo skaičiavimo programą „CadnaA“ versija 2023. Skaičiavimai atliekami naudojant SRM II metodą geležinkelių eismui su korekciniu +2 dB koeficientu. Metodas įtrauktas į standartą LST ISO 1996-2 „Akustika. Aplinkos triukšmo aprašymas, matavimas ir vertinimas. 2 dalis. Garso slėgio lygių nustatymas“.

Apskaičiuojant buvo atsižvelgta į šias duomenų prielaidas:

- meteorologinės sąlygos;
- Rail Baltica geležinkelio bėgių išdėstymas plane, traukinių eismai jais;
- Rail Baltica pagrindinės vėžės projekto triukšmo užtvaros;
- Ručiūnų stoties alternatyvose vertinti geležinkelio bėgiai Kaišiadorys – Radviliškis bei šiuo metu įrenginėjamų vėjo jėgainių triukšmas (nuo regioninės stotelės privažiuojamojo kelio 300 m atstumu yra viena vėjo jėgainė, kurios triukšmo galios lygis yra 107 dB);
- Pasračių ir Ramygalos stotyse: geležinkelio sklype naudoti projektinės geležinkelio sankasos aukščiai. Už geležinkelio sklypo ribų naudoti Lidar duomenys;
- projektuojamų ir esamus automobilių kelių duomenys. Šių kelių triukšmui taikytas modelis NMPB96;
- duomenys apie projektuojamas stovėjimo aikšteles stotyse;
- vėžės tipas – geležinkelio bėgiai su vienetiniai/poriniai betono pabėgiais balasto apačioje;
- bėgių pertraukimai – bėgiai be jungčių;
- traukinių greičiai pagal projektavimo gairių RB-DG-MAN rinkinį;
- triukšmo lygis apskaičiuojamas 2 m atstumu nuo žemės paviršiaus;
- skaičiavimo tinklėlis 5x5 m;
- triukšmo skaičiavimo metai: 2056 m;
- pagal PAV ataskaitą „Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena tiesimas ir eksploatacija“ ir rengiamus techninius projektus, vertintos gyvenamosios aplinkos iki 300 m atstumu nuo stočių geležinkelio bėgių.

Triukšmo skaičiavimo scenarijai

Ramygalos keleivinės stotelės alternatyvose triukšmas analizuotas trimis scenarijais:

- Situacija neįrengus regioninių stočių 2056 m. (nėra stoties ir stoties privažiuojamųjų kelių, nevažiuoja regioniniai traukiniai, su „Rail Baltica“ linijoje įrengtomis triukšmo užtvaromis);
- Situacija įrengus regionines stotis 2056 m. be triukšmo užtvarų (regioninė stotis su privažiuojamaisiais keliais, važiuoja regioniniai traukiniai);
- Situacija įrengus regionines stotis 2056 m. su triukšmo užtvaromis (regioninė stotis su privažiuojamaisiais keliais, važiuoja regioniniai traukiniai);

Kitų stočių alternatyvose triukšmas analizuotas dviem scenarijais:

- Situacija neįrengus regioninių stočių 2056 m. (nėra stoties ir stoties privažiuojamųjų kelių, nevažiuoja regioniniai traukiniai);
- Situacija įrengus regionines stotis 2056 m. (regioninė stotis su privažiuojamaisiais keliais, važiuoja regioniniai traukiniai).

Jonavos keleivinė stotelė

Gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų 300 metrų atstumu nuo keleivinės stotelės geležinkelių ir stotelės privažiuojamųjų kelių nėra pagal abi alternatyvas. Triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti 4 priede.

Jonavos prekinė stotis

I alternatyva

Gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų 300 metrų atstumu nuo stoties geležinkelių ir stoties privažiuojamųjų kelių nėra. Triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti 4 priede.

III alternatyva

Nuo Jonavos prekinės stoties bėgių 300 m atstumu yra vienas gyvenamosios paskirties pastatas, adresu Jonavos r. sav., Kulvos sen., Čiūdų k. 2.

Lentelė 23. Jonavos prekinės stoties III alternatyva. Artimiausios gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos

Nr.	Žemės sklypo unikalus numeris	Adresas	Aukštų skaičius	Atstumas iki fasado, m	Atstumas iki gyvenamosios aplinkos
1	4400-4337-0694	Jonavos r. sav., Kulvos sen., Čiūdų k. 2	1	251	211

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Lentelė 24. Jonavos prekinės stoties III alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m

Adresas	Triukšmo lygio matavimo aukštis nuo žemės paviršiaus, m	Triukšmo lygis, dBA (situacija be stoties)				Triukšmo lygis, dBA (situacija su stotimi)			
		L _d	L _v	L _n	L _{dvn}	L _d	L _v	L _n	L _{dvn}
Jonavos r. sav., Kulvos sen., Čiūdų k. 2	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	52	52	52	58	53	53	52	59
	2 (prie fasado)	52	52	51	58	53	52	51	58

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Triukšmo lygis prie gyvenamojo namo fasado ir jo aplinkoje nebus viršijamas įrengus Jonavos prekinę stotį ir privažiuojamuosius kelius pagal III alternatyvą.

Ručionių keleivinė stotelė

Gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų 300 metrų atstumu nuo keleivinės stotelės geležinkelių ir stotelės privažiuojamųjų kelių pagal abi alternatyvas nėra. Triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti 4 priede.

Pasraučių keleivinė stotelė

I alternatyva

Nuo Pasraučių keleivinės stotelės 300 m atstumu yra vienas gyvenamosios paskirties pastatas, adresu Jonavos r. sav., Bukonių sen., Pasraučių k. 17.

Lentelė 25. Pasraučių stotelė I alternatyva. Artimiausios gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos

Nr.	Žemės sklypo unikalus numeris	Adresas	Aukštų skaičius	Atstumas iki fasado, m	Atstumas iki gyvenamosios aplinkos
-----	-------------------------------	---------	-----------------	------------------------	------------------------------------

1	4400-5260-0850		Jonavos r. sav., Bukonių sen., Pasraučių k. 17	2	281	241
---	----------------	--	--	---	-----	-----

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Lentelė 26. Pasraučių stotelė I alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m

Adresas	Triukšmo lygio matavimo aukštis nuo žemės paviršiaus, m	Triukšmo lygis, dBA (situacija be stotelės)				Triukšmo lygis, dBA (situacija su stotele)			
		L _d	L _v	L _n	L _{dvn}	L _d	L _v	L _n	L _{dvn}
Jonavos r. sav., Bukonių sen., Pasraučių k. 17	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	56	55	54	61	56	55	53	61
	2 (prie fasado)	55	54	53	60	52	50	48	55
	4 (prie fasado)	56	55	54	61	53	52	50	57

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pastaba: triukšmo lygio sumažėjimas šioje ir kitose stotelėse situacijoje su stotimi susijęs su pokyčiais reljefe (neaukšto pylimo įrengimu ties stotimi)

Triukšmo lygis prie gyvenamojo namo fasado ir jo aplinkoje nebus viršijamas įrengus Pasraučių keleivinę stotelę ir privažiuojamuosius kelius pagal I alternatyvą.

II alternatyva

Nuo Pasraučių keleivinės stotelės privažiuojamųjų kelių 300 m atstumu yra vienas gyvenamosios paskirties pastatas, adresu Jonavos r. sav., Bukonių sen., Pasraučių k. 17. Atstumas nuo šio pastato fasado iki stotelės privažiuojamųjų kelių yra mažiau nei 300 m (atstumas nuo stoties bėgių yra 469 m).

Lentelė 27. Pasraučių stotelė II alternatyva. Artimiausios gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos

Nr.	Žemės sklypo unikalus numeris	Adresas	Aukštų skaičius	Atstumas iki fasado, m	Atstumas iki gyvenamosios aplinkos
1	4400-5260-0850	Jonavos r. sav., Bukonių sen., Pasraučių k. 17	2	469	429

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Lentelė 28. Pasraučių stotelė II alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.

Adresas	Triukšmo lygio matavimo aukštis nuo žemės paviršiaus, m	Triukšmo lygis, dBA (situacija be stotelės)				Triukšmo lygis, dBA (situacija su stotele)			
		L _d	L _v	L _n	L _{dvn}	L _d	L _v	L _n	L _{dvn}
Jonavos r. sav., Bukonių sen., Pasraučių k. 17	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	56	55	54	61	57	56	54	61
	2 (prie fasado)	55	54	53	60	55	54	53	60
	4 (prie fasado)	56	55	54	61	56	55	54	61

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Triukšmo lygis prie gyvenamojo namo fasado ir jo aplinkoje nebus viršijamas įrengus Pasraučių keleivinę stotelę ir privažiuojamuosius kelius pagal antrą alternatyvą.

Triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti 4 priede.

Ramygalos keleivinė stotelė

I alternatyva

Nuo Ramygalos keleivinės stotelės 300 m atstumu yra trys gyvenamosios paskirties pastatai. Informacija apie juos pateikta lentelėje:

Lentelė 29. Ramygalos stotelė I alternatyva. Artimiausi gyvenamieji ir visuomeninės paskirties pastatai

Nr.	Žemės sklypo unikalus numeris	Adresas	Aukštų skaičius	Atstumas iki fasado, m	Atstumas iki gyvenamosios aplinkos
1	4400-0085-2148	Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 3	1	227	191

Nr.	Žemės sklypo unikalus numeris	Adresas	Aukštų skaičius	Atstumas iki fasado, m	Atstumas iki gyvenamosios aplinkos
2	4400-1290-2390	Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 4	1	166	131
3	4400-0085-1824	Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 6	1	116	109

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pagal „Rail Baltica“ pagrindinės vėžės projektą yra numatytos dvi triukšmo užtvaros, užtikrinančios higienos normoje HN 33:2011 nurodytus triukšmo lygius. Įrengiant Ramygalos keleivinę stotelę pagal I alternatyvą, triukšmo užtvaros būtų pertvarkomos, bei būtų suprojektuotos papildomos triukšmo užtvaros:

Lentelė 30. Ramygalos stotelė I alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.

Adresas	Triukšmo lygio matavimo aukštis nuo žemės paviršiaus, m	Triukšmo lygis, dBA (situacija be stotelės)				Triukšmo lygis, dBA (situacija su stotele be TU)				Triukšmo lygis, dBA (situacija su stotele su TU)			
		L _d	L _v	L _n	L _{dvn}	L _d	L _v	L _n	L _{dvn}	L _d	L _v	L _n	L _{dvn}
Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 3	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	57	56	55	62	59	58	57	64	56	56	55	62
	2 (prie fasado)	55	55	54	61	57	57	56	63	54	54	53	60
Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 4	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	56	56	55	62	57	57	56	63	54	54	53	60
	2 (prie fasado)	55	55	55	61	57	57	56	63	48	48	47	54
Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 6	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	56	56	55	62	58	58	57	64	55	55	54	61
	2 (prie fasado)	55	55	55	61	57	57	56	63	54	54	53	60

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Norint užtikrinti, jog triukšmo lygis nebūtų viršijamas, turi būti pertvarkomos triukšmo užtvaros.

Lentelė 31. Ramygalos stotelė I alternatyva. Naujų triukšmo užtvarų parametrai

Alternatyva	Sienutė	Aukštis, m	Ilgis, m
I	Dešinėje	3	101,4
		2-3	8,7
		2	128,7
	Kairėje	5	198,0

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

II alternatyva

Nuo Ramygalos keleivinės stotelės 300 m atstumu yra trys gyvenamosios paskirties pastatai. Informacija apie juos pateikta lentelėje:

Lentelė 32. Ramygalos stotelė II alternatyva. Artimiausios gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos

Nr.	Žemės sklypo unikalus numeris	Adresas	Aukštų skaičius	Atstumas iki fasado, m	Atstumas iki gyvenamosios aplinkos
1	4400-0085-2148	Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 3	1	229	191
2	4400-1290-2390	Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 4	1	164	134
3	4400-0085-1824	Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 6	1	117	108

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Pagal „Rail Baltica“ pagrindinės vėžės projektą yra numatytos dvi triukšmo užtvaros užtikrinančios higienos normoje HN 33:2011 nurodytus triukšmo lygius. Įrengiant Ramygalos keleivinę stotelę pagal II alternatyvą, triukšmo užtvaros būtų pertvarkomos, bei būtų suprojektuotos papildomos triukšmo užtvaros:

Lentelė 33. Ramygalos stotelė II alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.

Adresas	Triukšmo lygio matavimo aukštis nuo žemės paviršiaus, m	Triukšmo lygis, dBA (situacija be stotelės)				Triukšmo lygis, dBA (situacija su stotele be TU)				Triukšmo lygis, dBA (situacija su stotele su TU)			
		L _d	L _v	L _n	L _{dvn}	L _d	L _v	L _n	L _{dvn}	L _d	L _v	L _n	L _{dvn}
Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 3	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	57	56	55	62	58	58	57	64	56	56	54	61
	2 (prie fasado)	55	55	54	61	57	57	56	63	54	54	53	60
Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 4	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	56	56	55	62	57	57	56	63	55	55	54	61
	2 (prie fasado)	55	55	55	61	57	57	56	63	48	48	47	54
Panevėžio r. sav., Ramygalos sen., Mėtytinių vs. 6	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	56	56	55	62	58	58	57	64	55	55	55	61
	2 (prie fasado)	55	55	55	61	57	57	56	63	54	54	53	60

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Norint užtikrinti, jog triukšmo lygis nebūtų viršijamas, turi būti pertvarkomos triukšmo užtvaros.

Lentelė 34. Ramygalos stotelė II alternatyva. Naujų triukšmo užtvarų parametrai

Alternatyva	Sienutė	Aukštis, m	Ilgis, m
II	Dešinėje	5	264,9
	Kairėje	4	182,0

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti 4 priede.

Pastaba: pasiūlytos priemonės (triukšmo užtvaros) atitinka PAV ataskaitos ir rinkinio RB-DG-MAN nuostatas. Regioninių stočių techninio projekto rengimo metu bus iš naujo modeliuojamas triukšmas ir įvertinta galimybė įrengti bėgių slopintuvus (dempferius) sumažinant pertvarkomų triukšmo užtvarų ilgį.

Joniškėlio mišri stotis

I alternatyva

Nuo Joniškėlio stoties privažiuojamųjų kelių <300 m atstumu yra keturi gyvenamosios paskirties pastatai (atstumas nuo stoties bėgių sudaro 340 – 390 m). Informacija apie juos pateikta lentelėje:

Lentelė 35. Joniškėlio stotis I alternatyva. Artimiausi gyvenamosios ir visuomeninės paskirties aplinkos

Nr.	Žemės sklypo unikalus numeris	Adresas	Aukštų skaičius	Atstumas iki fasado, m	Atstumas iki gyvenamosios aplinkos
1	6727-0002-0048	Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Meškalaukio k., Joniškėlio g. 5	1	381	375
2	6727-0002-0020	Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Meškalaukio k., Joniškėlio g. 7	1	340	332
3	4400-5459-3986	Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Meškalaukio k., Joniškėlio g. 9	1	360	336
4	6737-0006-0003	Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Lukštytės k.	1	395	353

Sudaryta vystymo plano rengėjų

Triukšmo lygių rezultatai pateikti lentelėje:

Lentelė 36. Joniškėlio stotis I alternatyva. Triukšmo lygiai 2056 m.

Adresas	Triukšmo lygio matavimo aukštis nuo žemės paviršiaus, m	Triukšmo lygis, dBA (situacija be stoties)				Triukšmo lygis, dBA (situacija su stotimi)			
		L _d	L _v	L _n	L _{dvn}	L _d	L _v	L _n	L _{dvn}
Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Meškalaukio k., Joniškėlio g. 5	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	53	53	52	59	53	53	52	59
	2 (prie fasado)	49	49	48	55	49	49	48	55
Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Meškalaukio k., Joniškėlio g. 7	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	55	55	55	61	55	55	54	61
	2 (prie fasado)	53	53	52	59	53	53	52	59
Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Meškalaukio k., Joniškėlio g. 9	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	55	55	54	61	55	55	54	61
	2 (prie fasado)	51	51	50	57	51	51	50	57
Pasvalio r. sav., Joniškėlio apylinkių sen., Lukštyinės k.	2 (gyvenamojoje aplinkoje)	55	55	54	61	55	55	54	61
	2 (prie fasado)	52	52	51	58	51	51	51	58

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Triukšmo lygiai prie gyvenamųjų namų fasadų ir aplinkoje nebus viršijami įrengus Joniškėlio stotį ir privažiuojamuosius kelius pagal I alternatyvą.

II alternatyva

Pagal II alternatyvą kitoje „Rail Baltica“ geležinkelio pusėje įrengiama Joniškėlio prekinė stotis, o keleivinės stoties sprendiniai atitinka I alternatyvos sprendinius. Nuo prekinės stoties privažiuojamųjų kelių iki 33 lentelėje pateiktų gyvenamųjų aplinkų atstumas sudaro 355 – 400 m. Keleivinės ir prekinės stoties susisiekimo infrastruktūros suminis triukšmas praktiškai atitinka 32 lentelėje pateiktus skaičius. Triukšmo lygis prie gyvenamojo namo fasado ir jo aplinkoje nebus viršijamas įrengus Pasraučių keleivinę stotelę ir privažiuojamuosius kelius pagal II alternatyvą.

Triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti 4 priede.

Vaškų pasienio – keleivinė stotis

Gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų 300 metrų atstumu nuo keleivinės stoties ir stoties privažiuojamųjų kelių nėra. Triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti 4 priede.

Traukos pastotė

Pagrindiniai triukšmo šaltiniai traukos pastotėje yra transformatorinė ir aukštos įtampos laidai. Transformatoriaus parametrai: dažnis – 50 Hz, garso galios lygis – 79 dB. Laidų parametrai: dažnis – 50 Hz, garso galios lygis – 76 dB. Spindulio akligatviu į traukos pastotę važiuos darbuotojai, bet eismas sieks iki 10 lengvųjų automobilių per dieną, tad triukšmui tai įtakos neturės.

Artimiausi gyvenamieji namai (adresai: Jonavos r. sav., Užusalių sen., Išorų k., Aušros g. 37 ir Jonavos r. sav., Užusalių sen., Girininkų II k., Narcizų g. 15) yra apie 330 m atstumu nuo transformatoriaus.

L_{nakties} ribinis triukšmo dydis (45 dBA), nuo triukšmo šaltinių siekia iki 30 metrų. Tokiu atstumu nuo triukšmo šaltinių nėra gyvenamosios ar visuomeninės paskirties aplinkų. Triukšmo sklaidos žemėlapiai pateikti 4 priede.

Reikšmingos pasekmės sveikatai dėl triukšmo nenumatomos.

6.10.3. Vibracija

Vibracija yra normuojama gyvenamųjų namų viduje higienos norma HN 50:2016 „Visą žmogaus kūną veikianti vibracija: didžiausi leidžiami dydžiai ir matavimo reikalavimai gyvenamosiose, specialiosiose ir visuomeninėse patalpose“.

Kaip nurodyta projektavimo gairių RB-DG-MAN rinkinyje, visoje „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje nepriklausomai nuo atstumo iki gyvenamųjų namų nurodyta įrengti padėklus po pabėgiais (USP). Šie elementai, be kitų paskirčių, taip pat tam tikruose dažniuose veikia kaip vibracijos mažinimo priemonės.

Straipsnyje „Automobilių transporto sukeltamų žemės vibracijų modeliavimas“¹⁷ parodyta, kad vibracijų lygis žemėje (t. y. nevertinant namo pamatų, kurie sumažina vibracijos poveikį) 20 m atstumu nuo eismo juostos vidurio nepriklausomai nuo grunto tipo neviršija HN 50:2016 nustatytų ribinių verčių. Kaip parodyta skyrelyje „Aplinkos triukšmas“ planuojami automobilių keliai nuo artimiausių namų nutolę daugiau nei 100 m, vibracijų viršijimų nebus.

Reikšmingos pasekmės sveikatai dėl vibracijų nenumatomos.

6.10.4. Elektromagnetinė spinduliuotė

5G ryšio bokštai „Rail Baltica“ geležinkelio linijos sklype ar gretimybėse planuojami įgyvendinant *Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020 – 2025 m. gairių*, patv. 2020 m. birželio 3 d. LRV nutarimu Nr. 577, nuostatas. Pabrėžtina, kad gairėse konstatuojamas 5G ryšio didelis poveikis saugumo interesams, valstybės suverenitetui ir demokratijai.

Remiantis Lietuvos nacionalinio higienos centro informacija (<https://nvsc.lrv.lt/lt/naujienos/5-g-pletra-lietuvoje-poveikis-sveikatai-ir-prieziura>) 5G ryšys (dar vadinamas 5G technologija) – tai mobilusis ryšys, pasižymintis ypač dideliu pralaidumu, maža delsa bei plačiomis pritaikymo galimybėmis. Ateityje ypač daug tikimasi iš 5G ryšio ir nuotolinės asmens sveikatos priežiūros plėtros. Numatoma, kad 5G leis pacientams nuotoliniu būdu vizualiai susisiekti su gydytojais, gydytojams stebėti pacientų gyvybinius parametrus, operatyviai koreguoti gydymą, net atlikti kai kurias intervencijas. Maža 5G delsa užtikrins, kad laiku bus atliekama diagnostika, pradedamas ir koreguojamas gydymas nuotoliniu būdu. Planuojama, kad bus įrengiamos bazinės stotys ir mažos aprėpties belaidžio ryšio prieigos taškai (iki 10 W). Mobiliojo ryšio bazinės stotys skleidžia radijo dažnio elektromagnetinį lauką (EML). Mobiliojo ryšio plėtros specialistų nuomone, radijo dažnio EML lygis dėl 5G technologijos diegimo neturėtų reikšmingai padidėti ir sudarys tik nedidelę dalį EML intensyvumo parametrų leidžiamųjų verčių gyvenamojoje teritorijoje. Moksliniais tyrimais įrodyta, kad GHz dažnių ruožo EML (dar vadinamos mikrobangomis) neprasisiskverbia į gilesnius kūno sluoksnius, o paveikia tik kūno paviršius, t. y. odą. Iki šiol išsamiai iširta ir įrodyta, kad EML sukelia žmogui šiluminį poveikį, t. y. pakyla audinių ar organų temperatūra. Pagal šį poveikį yra nustatytos EML intensyvumo leidžiamosios vertės, kurių neviršijant išvengiama šiluminio poveikio, kuris galėtų sukelti audinio ar organo pažeidimus. Šiuo metu Lietuvoje gyvenamojoje aplinkoje elektromagnetinio lauko energijos srauto tankis radijo dažnių intervale nuo 2 GHz iki 300 GHz negali viršyti 10 W/m². Mokslo bendruomenė tiria ir kitą galimą elektromagnetinio lauko poveikį (onkologinių ligų atsiradimą, neigiamą poveikį miegui, vaisingumui, genotoksiškumui ir kt.). Visgi Pasaulio sveikatos organizacijos teigimu, iki šiol nėra nustatyta, kad leidžiamų verčių neviršijantis EML turi ilgalaikį poveikį ir gali sukelti minėtus sveikatos sutrikimus.

Radiotechninių objektų operatoriai privalo periodiškai atlikti EML matavimus, o rezultatai skelbiami NVSC tinklalapyje. Ši nustatyta tvarka bus taikoma ir 5G ryšio įrenginiams.

Pabrėžtina, kad šiuo metu nežinoma, ar 5G bokštai bus planuojami šiame Vystymo plane. Jeigu bus priimti Lietuvos Respublikos valstybės institucijų teisės aktai, numatantys parengti bendrą 5G ryšio plėtros specialųjį planą, 5G ryšio bokštai nepateks į šio Vystymo plano apimtį.

Reikšmingos pasekmės sveikatai dėl elektromagnetinės spinduliuotės nenumatomos.

¹⁷ Astrauskas, T; Grubliauskas R., 2017. Automobilių transporto sukeltamų žemės vibracijų matavimas. *Aplinkos apsaugos inžinerija*, 2017 9(4): 376–380 ISSN 2029-2341

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

7. SU VYSTYMO PLANU SUSIJUSIOS APLINKOS APSAUGOS PROBLEMOS

Pagrindinės Vystymo plano įgyvendinimo pasekmės aplinkai yra susijusios su miškų bei Europos Bendrijos svarbių natūralių buveinių praradimu, kraštovaizdžio elementų praradimu, gyvūnų migracijos koridorių praradimu. Jos yra detalios išnagrinėtos ankstesniuose skyriuose. Šiame skyriuje apibendrinamos su Vystymo planu - projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas - susijusios aplinkos apsaugos problemos.

EB svarbos buveinės

Kaip parodyta 6.7 skyrelyje, Vystymo plano apimtyje numatoma sunaikinti apie 0,53 ha EB svarbos buveinių teritorijos miškų ūkio paskirties žemėje. Sprendiniai yra skirti būtinosios infrastruktūros (privažiuojamųjų vietinės reikšmės automobilių kelių) įgyvendinimui, todėl EB svarbos buveinių sunaikinimas neišvengiamas.

Pagal rengiamų (parengtų) „Rail Baltica“ geležinkelio linijos privažiuojamųjų automobilių kelių techninių projektų patirtį, rengiant Vystymo plano techninius projektus rekomenduojama įvertinti kertamų plotų būtinybę ir numatyti medžių kirtimą ne visame paimtame plote, o tik statybos darbų ribose.

Kraštovaizdis

Kaip parodyta 3.2.4 skyrelyje, pagal II alternatyvą Pasraučių stotelę numatoma įrengti miške, dėl ko būtų sudarkytas kraštovaizdis, stotelė taptų svetimkūniu esamoje aplinkoje. Rekomenduojama, jei nėra kitų svarbių argumentų, sprendinių konkretizavimui pasirinkti Pasraučių stotelės I alternatyvą.

Jonavos prekinė stotis, kaip svetimkūnis, darkys kraštovaizdį. Stoties abiejų alternatyvų atveju neigiamas poveikis bus vienodas.

Kaip parodyta 6.4 skyrelyje, pagal vieną iš galimų 5G ryšio bokštų rengimo scenarijų, vienas bokštas patektų į ypač raiškios ir vidutinės vertikaliosios sąskaidos atvirų ir pusiau atvirų erdvių kraštovaizdį ir sudarytų tam tikrą nesuderinamumą apžvelgiant nuo apžvalgos vietos - Velniakalnio (Pasvalio r. sav., Vaškų sen., Kriaušiškių k.). Jeigu šiame Vystymo plane reikės numatyti 5G bokštų išdėstymą, rekomenduojama sprendinių konkretizavimo metu atitolinti bokštų vietas maksimaliu techniškai priimtiniu atstumu.

Gyvūnų migracija

Kaip parodyta 6.7.4 skyrelyje, rengiant Jonavos prekinę stotį pagal I alternatyvą, reikėtų naikinti vieną požeminį praėjimą gyvūnams, kuris bus įrengtas „Rail Baltica“ geležinkelio linijos statybos darbų metu. Rekomenduojama, jei nėra kitų svarbių argumentų, sprendinių konkretizavimui pasirinkti Jonavos prekinės stoties III alternatyvą.

Elektromagnetinė spinduliuotė

Šiuo metu nėra žinoma, ar šio Vystymo plano apimtyje sprendinių konkretizavimo metu reikės numatyti 5G ryšio bokštų statybą¹⁸. Jeigu toks poreikis išliks, įvertinus techninius aspektus rekomenduojama bokštų išdėstymą planuoti kiek galima toliau nuo gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų.

Triukšmas

Ramygalos stotelėje reikės pertvarkyti I „Rail Baltica“ etape įrengtas triukšmo užtvaras bei įrengti papildomas triukšmo užtvarų atkarpas (regioninių stočių techninio projekto rengimo metu bus iš naujo modeliuojamas triukšmas ir įvertinta galimybė įrengti bėgių slopintuvus (dempferius) sumažinant pertvarkomų triukšmo užtvarų ilgį).

Pažymėtina, kad patvirtinus alternatyvas ir rengiant konkretizuotus sprendinius bus atliekama PAV atranka, kurios metu bus detalizuojamos poveikį aplinkai mažinančios priemonės.

¹⁸ Valstybės institucijos analizuoja scenarijų, pagal kurį bus parengtas bendras Lietuvos Respublikos teritorijos 5G ryšio specialusis planas. Jei bus priimtas šis scenarijus, 5G ryšio bokštai į Vystymo planą nepateks

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas - Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. 2023 m.

8. TARPTAUTINIŲ, EUROPOS SĄJUNGOS ARBA NACIONALINIŲ LYGMENIU NUSTATYTI APLINKOS APSAUGOS TIKSLAI, SUSIJĘ SU VYSTYMO PLANU

Vystymo planas atitinka tarptautinius dokumentus:

2030 m. klimato ir energijos politikos strategija:

- strategijos veiksmą – šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimas (perkeliant prekes iš kelių transportą į elektrifikuotą geležinkelio liniją).

Transporto Baltosios knygos tikslus:

- vežant krovinius dideliais atstumais rinktis vandens ar geležinkelių transportą;
- iki 2050 metų dauguma vidutiniu atstumu vykstančio transporto turi vykti geležinkeliu;
- integruotos Europos geležinkelio rinkos sukūrimas;
- didesnė modalinių tinklų integracija.

Europos Žaliojo kurso nuostatas:

- siekti, kad iki 2050 m. ES taptų pirmuoju neutralaus poveikio klimatui žemynu. Tam reikia iki 2030 m. išmetamų teršalų kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m.;
- skatinamas mažai teršiančių ir visai netaršių transporto priemonių rinkos augimas.

Vystymo planas atitinka Lietuvos Respublikos dokumentus:

2021-2030 m. nacionalinį pažangos planą:

- Užtikrinti infrastruktūros atsparumą klimato kaitai, efektyviau naudoti transporto infrastruktūrą kroviniams vežti, plačiau naudoti viešosios infrastruktūros tinklą keleiviams vežti ir plėtoti intermodalumą (įvairių rūšių transporto tarpusavio integraciją).
- Aplinkai ir visuomenei draugiškas susisiekimas.

9. GALIMOS REIKŠMINGOS PASEKMĖS APLINKAI

Šiame skyriuje apibendrinamos galimos reikšmingos tiesioginės, netiesioginės, kaupiamosios, sąveikaujančios (sinergetinės), trumpalaikės, vidutinės trukmės, ilgalaikės, nuolatinės, laikinos, teigiamos ir neigiamos pasekmės aplinkai, įskaitant biologinę įvairovę, visuomenės sveikatą, gyvūniją, augaliją, dirvožemį, vandenį, orą, klimata, materialųjį turta, kultūros paveldą (įskaitant architektūros ir archeologijos paveldą), saugomas teritorijas, gamtos paveldo objektus, Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijas, kraštovaizdį ir šių veiksnių tarpusavio ryšius.

Pasekmės vertinamos lyginant regioninių stočių alternatyvas tarpusavyje bei „0“ alternatyvą, pagal kurią būtų įrengta „Rail Baltica“ geležinkelio linija bei šiame Vystymo plane numatoma trūkstama būtinoji infrastruktūra.

Pasekmių vertinimui priimti tokie žymėjimai:

- ++ tikėtinos labai reikšmingos teigiamos pasekmės
- + tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės.
- tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės.
- + / - tikėtinos tiek teigiamos, tiek neigiamos pasekmės.
- 0 nenumatoma nei teigiamų, nei neigiamų reikšmingų pasekmių.
- ? nepakanka informacijos.

Lentelė 37. Pasekmių aplinkai palyginamasis vertinimas

Aplinkos komponentai	Plano ar programos sprendiniai		Motyvai, pastabos
	„0“ variantas	Regioninių stočių įgyvendinimas	
	Plano ar programos sprendinių įgyvendinimo pasekmių aplinkai		
Paviršinis vanduo (visos alternatyvos)	0	0	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 (visos alternatyvos)	0	0	Reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių požeminiam vandeniui nenumatoma.
Aplinkos oras (visos alternatyvos)	0	++	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 (visos alternatyvos)	0	++	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	0	0	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)	0	0	Nagrinėjamų variantų aplinkoje nėra „Natura 2000“ teritorijų, gamtos paveldo objektų, kertinių miško buveinių, kertinių miško buveinių, saugomų rūšių augaviečių.

Aplinkos komponentai	Plano ar programos sprendiniai		Motyvai, pastabos
	„0“ variantas	Regioninių stočių įgyvendinimas	
	Plano ar programos sprendinių įgyvendinimo pasekmių aplinkai		
ir augalijai (visos alternatyvos, išskyrus Jonavos prekinės stoties I alternatyvą ir Pasraučių stotelės II alternatyvą)			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: būtiniesiems sprendiniams pagal „0“ alternatyvą bus paimta apie 29,4 ha miško (iš jo 0,52 ha EB buveinių). Stočių įrengimui papildomai reikia paimti dar apie 9,7 ha miško. Regioninių stočių teritorijos nepatenka į tyrimais nustatytas varliagyvių buveines. Siūloma stočių teritorijoje numatyti želdinius, tai turėtų ir teigiamą vizualinį poveikį
Biologinė įvairovė (Jonavos prekinės stoties I alternatyva, Pasraučių stotelės II alternatyva)		-	Ties Jonavos prekinės stotimi reikėtų panaikinti vieną požeminį praėjimą gyvūnams, numatytą „0“ alternatyvoje, o ties Pasraučių stotele iškirsti mišką, kas reiškia, kad būtų patirtos reikšmingos ilgalaikės neigiamos pasekmės
Kraštovaizdis (keleivinės stotelės, prekinės stotys)	0	+	Esamas kraštovaizdis nėra reikšmingai vertingas. Nedideli, estetiški stočių pastatai su priklausiniais pajūvairins kraštovaizdį, numatomos ilgalaikės teigiamos pasekmės
Kultūros paveldas (visos alternatyvos)	0	0	Reikšmingo teigiamo ar neigiamo poveikio kultūros paveldui nenumatoma.
Materialiniai antropogeniniai išteklių (visos alternatyvos)	0	+	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 išteklių (visos alternatyvos)	0	0	Vystymo plano teritorijose nėra naudingųjų išteklių. Vystymo plano įgyvendinimas sąlygoja neženklų dirbamos žemės praradimą: pagal „0“ alternatyvą būtų paimta apie 46 ha ŽŪ paskirties žemės, stočių įrengimui reikėtų papildomai paimti apie 34,7 ha ŽŪ paskirties žemės
Žmonių sveikata (visos alternatyvos)			Numatomos reikšmingos ilgalaikės teigiamos pasekmės žmonių sveikatai.
Fizinė sveikata	0	+	Keleivinėse stotelėse numatomos dviračių saugyklos, kas sudarys galimybę gyvenantiems žmonėms atvykti dviračiais ir gerinti savo fizinę sveikatą.
Oro tarša	0	++	Perkėlus krovinius ir keleivius nuo automobilių transporto į elektrifikuotą geležinkelį sumažės oro tarša
Triukšmas	0	0	Transporto sukeltas triukšmas neviršys higienos normoje HN 33:2011 nustatytų ribinių verčių.

Aplinkos komponentai	Plano ar programos sprendiniai		Motyvai, pastabos
	„0“ variantas	Regioninių stočių įgyvendinimas	
	Plano ar programos sprendinių įgyvendinimo pasekmių aplinkai		
Žmonių gerovė (visos alternatyvos, išskyrus Ručiūnų stotelės I alternatyvą)	0	++	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.
Ručiūnų stotelės I alternatyva		+	Mobilumo sąlygų pagerėjimas bus mažesnis, nes nebus sudarytos sąlygos persėsti iš 1520 mm į 1435 mm vėžės geležinkelį
Žmonių saugumas (visos alternatyvos)	0	++	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	0	0	Reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių aplinkos komponentams ir pasekmių jų tarpusavio sąveikai nenumatoma

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

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:

Lentelė 38. 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
Ručiūnų 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
Pasraučių keleivinė stotelė	I ir II alternatyvos turi teigiamą poveikį aplinkos orui, klimato veiksniams, žmonių sveikatai, materialiniams antropogeniniams ištekliams žmonių saugumui, žmonių gerovei	I

Stotis/Stotelė	Alternatyvų vertinimas	Palankesnė alternatyva
	I alternatyva palankesnė kraštovaizdžiui ir biologinei įvairovei	
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

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

10. PRIEMONĖS VYSTYMO PLANO SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO REIKŠMINGOMS NEIGIAMOMS PASEKMĖMS APLINKAI IŠVENGTI, SUMAŽINTI AR KOMPENSUOTI

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

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

Lentelė 39. 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 statybvietai tose teritorijose, kur yra įrengti gyvūnų praėjimai: <ul style="list-style-type: none"> o 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; o kiek įmanoma išsaugoti natūralią aplinką praėjimo vietoje įskaitant prieigas; o 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 aikštes. - 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 stačių 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 sluoksniu. Jei dėl gruntų savybių reikalingas gilesnių sluoksnių iškasimas, jį reikia atlikti atskirai ir tokį gruntą saugoti atskirai, nemišant su paviršiniu derlinguoju sluoksniu.

Aplinkos komponentas	Rekomendacijos
	<ul style="list-style-type: none"> - Nenaudoti sunkiosios technikos esant šlapiam 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 priemonės 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 20¹</i> straipsnyje bei <i>Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo VI</i> 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 vandenius 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. - 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 tiksliai 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 tylensnę 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 dulketumui mažinti.

11. VYSTYMO PLANO SVARSTOMOS ALTERNATYVOS IR PAGRINDINIAI SPRENDINIAI (VARIANTO PASIRINKIMAS)

Alternatyvų palyginimas taip pat atliktas multikriterinėje analizėje (5 priedas) bei kaštų-naudos analizėje (6 priedas).

Pagal „Rail Baltica“ geležinkeliui taikomą vertinimo metodiką, multikriterinė analizė atlikta:

- Kliento perspektyvai;
- Vežėjo perspektyvai;
- Infrastruktūros valdytojo perspektyvai;
- Projekto įgyvendinimo perspektyvai;
- Poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvai.

Kaštų-naudos analizė atlikta remiantis EK bei Lietuvos Respublikos norminiais dokumentais, reglamentuojančiais kaštų-naudos analizės atlikimą. Pagal EK dokumentuose nustatytus minimalius kriterijus Lietuvos Respublikai ekonominė vidinė gražos norma turi viršyti 5%, ekonominė grynoji dabartinė vertė turi būti teigiama, ekonominis naudos ir išlaidų santykis turi būti desenas už 1. Alternatyvų palyginamosios analizės rezultatai pateikti lentelėje.

Lentelė 40. Rezultatų, gautų skirtingais vertinimo būdais, palyginimas

Stotis/ stotelė	SPAV	Multikriterinė analizė	Kaštų-naudos analizė	
	Palankesnė alternatyva	Palankesnė alternatyva	Palankesnė alternatyva	Pastaba
Jonavos keleivinė stotelė	Abi vienodos	I	I	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Jonavos prekinė stotis	III	III	Abi vienodos	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Ručiučių keleivinė stotelė	II	II	II	Pagal II alternatyvą viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Pasraučių keleivinė stotelė	I	I	II	Pagal abi alternatyvas nepasiekiami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Ramygalos keleivinė stotelė	Abi vienodos	II	Abi vienodos	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Joniškėlio mišri stotis	Abi vienodos	II	I	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis	Abi vienodos	II	I	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams

Sudaryta Vystymo plano rengėjų

Išvada:

Remiantis rezultatais, kurie gauti taikant skirtingus vertinimo būdus, siūloma pasirinkti:

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

12. VERTINIMAS IR JO SUNKUMAI

Vertinimo būdas

Buvo taikomas socialinių bei aplinkosauginių pasekmių vertinimo būdas. Vystymo planas glaudžiai susijęs su „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano, rengiamų (parengtų) techninių projektų sprendiniais, projektavimo gairių RB-DG-MAN rinkinio reikalavimais, globalaus „Rail Baltica“ projekto studijomis ir kitais dokumentais.

Atsižvelgiant į Vystymo plano specifiką (infrastruktūra, būtina „Rail Baltica“ linijos funkcionavimui, bei pasirenkamoji infrastruktūra – regioninės stotys su jų priklausiniais) vertinimas atliktas:

- Būtinoji infrastruktūra yra būtina globalaus „Rail Baltica“ projekto dalis, jai alternatyvos nėra nagrinėjamos. Yra analizuojamos pasekmės pagal kiekvieną vertinamą aplinkos komponentą;
- Pasirenkamajai infrastruktūrai nagrinėjamos alternatyvos, kiekvienai alternatyvai analizuojamos pasekmės ir siekiama parinkti optimalias teritorijas sprendinių įgyvendinimui.

Pažymėtina, kad neįgyvendinus pasirenkamosios infrastruktūros sprendinių (keleivinių ir prekių stočių), aplinkos būklė blogėtų, nes į netaršų elektrifikuotą geležinkelį nebūtų perkelti keleiviai ir kroviniai iš automobilių kelių transporto.

Ankstyvas planavimo etapas

Specialiojo plano strateginis pasekmių aplinkai vertinimas yra prevencinis aplinkos apsaugos instrumentas, todėl vienas iš svarbiausių jo principų – užtikrinti, kad plano rengimo organizatorius bei statytojas turėtų išsamią ir patikimą informaciją apie galimas reikšmingas plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai kuo ankstyvesnio planavimo etapo metu. Pažymėtina, kad Vystymo plano apimtyje sprendiniai rengiami projektinių pasiūlymų lygmenyje, todėl atsiranda galimybė nustatyti galimas reikšmingas plano įgyvendinimo pasekmes koncepcijos rengimo metu. Sprendinių detalumas leis užtikrinti problemų išvengimo ar jų sumažinimo PAV atrankos dokumento rengimo metu, bus užtikrinta, kad visuomenė galėtų teikti motyvuotus pasiūlymus įstatymų numatyta tvarka.

Bendradarbiavimas

Kassavaitiniai pasitarimai su statytoju – dalyvaujančia pagal kompetenciją Susisiekimo ministro reguliavimo srities įmone AB „LTG Infra“, kasmėnesiniai pasitarimai su planavimo organizatoriumi Susisiekimo ministerija. Projekto koordinatoriaus RB Rail AS ir statytojo AB „LTG Infra“ pastabų analizė ir įvertinimas rengiant SPAV ataskaitą. Nuolatinis bendradarbiavimas tarp rengėjų AB „Kelprojektas“ darbuotojų, dalyvaujančių plano rengime.

Kvalifikuota darbo grupė

Kiekvienas aplinkos aspektas buvo analizuojamas tos srities kvalifikaciją turinčių specialistų.

Duomenų šaltiniai

Naudoti patikimi oficialiose duomenų bazėse esantys duomenys, duomenys, gauti iš „Rail Baltica“ projekto koordinatoriaus RB Rail AS, iš statytojo AB „LTG Infra“. Projektiniai sprendiniai alternatyvoms suderinti su plano organizatoriumi, projekto koordinatoriumi ir statytoju.

Suminis poveikis

Modeliuojant triukšmą įvertintas suminis esamų automobilių kelių, esamo 1520 mm vėžės geležinkelio, projektuojamos „Rail Baltica“ linijos triukšmas, triukšmas pagal Nacionalinio visuomenės sveikatos centro atsiųstus duomenis apie gretimybėse planuojamus objektus (vėjo jėgainės) bei šiame Vystymo plane numatomų papildomų geležinkelio bėgių bei privažiavimo kelių prie stočių sukeliamas triukšmas.

Vertinimo sunkumai

Reikšmingų vertinimo sunkumų nebuvo:

- Rengiamas Vystymo planas yra šiuo metu įgyvendinamo globalaus „Rail Baltica“ geležinkelio projekto dalis, savo apimtimi sudaranti nežymią globalaus projekto dalį. „Rail Baltica“ geležinkeliui yra parengti ir patvirtinti poveikio aplinkai vertinimo dokumentai, pagal kuriuos rengiami (arba jau parengti) atskirų ruožų techniniai projektai, vykdomi statybos darbai.
- Rengiant atskirų ruožų techninius projektus, vadovaujantis rinkinio RB-DG-MAN nuostatomis, buvo atlikti išsamūs aplinkosauginiai tyrimai, kurių metu parinktos papildomos priemonės PAV ataskaitos nuostatomis bei papildomi aplinkosauginiai reikalavimai.
- „Rail Baltica“ projekto koordinatoriaus RB Rail AS užsakymu yra rengiamos specialios studijos, kuriose nustatomi atskirų projekto etapų plėtros nuostatai, techniniai, aplinkosauginiai, procedūriniai ir kiti reikalavimai. Projektavimo gairių rinkinys RB-DG-MAN, kurio reikalavimais privaloma naudotis planavimo bei projektavimo metu, sudarytas vadovaujantis naujausiais Europos gerosios praktikos pavyzdžiais, įskaitant reikalavimus aplinkos apsaugai.
- Užsakovas Vystymo plano rengėjui pateikė tiek techninių projektų, tiek studijų medžiagą bei reikalavimus, susijusius su stočių ir inžinerinės infrastruktūros planavimu bei techniniais sprendiniais.
- Pateikti duomenys yra išsamūs ir leidžia parinkti efektyvius techninius sprendinius bei numatyti aplinkos apsaugos priemones. Pabrėžtina, kad pagrindiniai bendrieji sprendiniai, susiję su stočių (stotelių), automobilių kelių sprendiniais yra parengti detaliami, projektinių sprendinių lygmenyje.

13. NUMATYTŲ TAIKYTI STEBĖSENOS PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

Šiuo metu kiekvieno rengiamo „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ruožo techniniame projekte yra pateikiamas atskiras skyrius „Monitoringo planas“, kuris derinamas su Valstybine saugomų teritorijų tarnyba ir Aplinkos apsaugos agentūra.

Parengtų monitoringo planų pagrindu rengiama bendra „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Lietuvos teritorijoje monitoringo programa, vadovaujantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2009 m. rugsėjo mėn. 16 d. įsakymu Nr. D1-546 patvirtintomis *Ūkio subjektų aplinkos monitoringo nuostatomis*. Programą derina Aplinkos apsaugos agentūra prie Aplinkos ministerijos. Programa papildoma kiekvieną kartą, kai būna parengtas konkretaus „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ruožo techninis projektas.

„Rail Baltica“ linijos monitoringo programoje nurodyta, kad „geležinkelio linijos elektrifikavimo, geležinkelio sistemų, geležinkelio stočių ir kiti projektai bus rengiami II etape. Aplinkos monitoringo priemonės, susijusios su II etapo projektais turi būti numatytos tuose projektuose ir atitinkami papildyta monitoringo programa“, t. y. šio Vystymo plano apimtyje planuojamos infrastruktūros monitoringas turi būti numatytas techninių projektų rengimo metu. Atsižvelgiant į projekto specifiką, numatoma vertinti:

- poveikį kraštovaizdžiui;
- poveikį gyvūnų migracijai ties Jonavos prekinė stotimi;
- triukšmą ties Ramygalos stotimi.

14. LITERATŪROS SĄRAŠAS

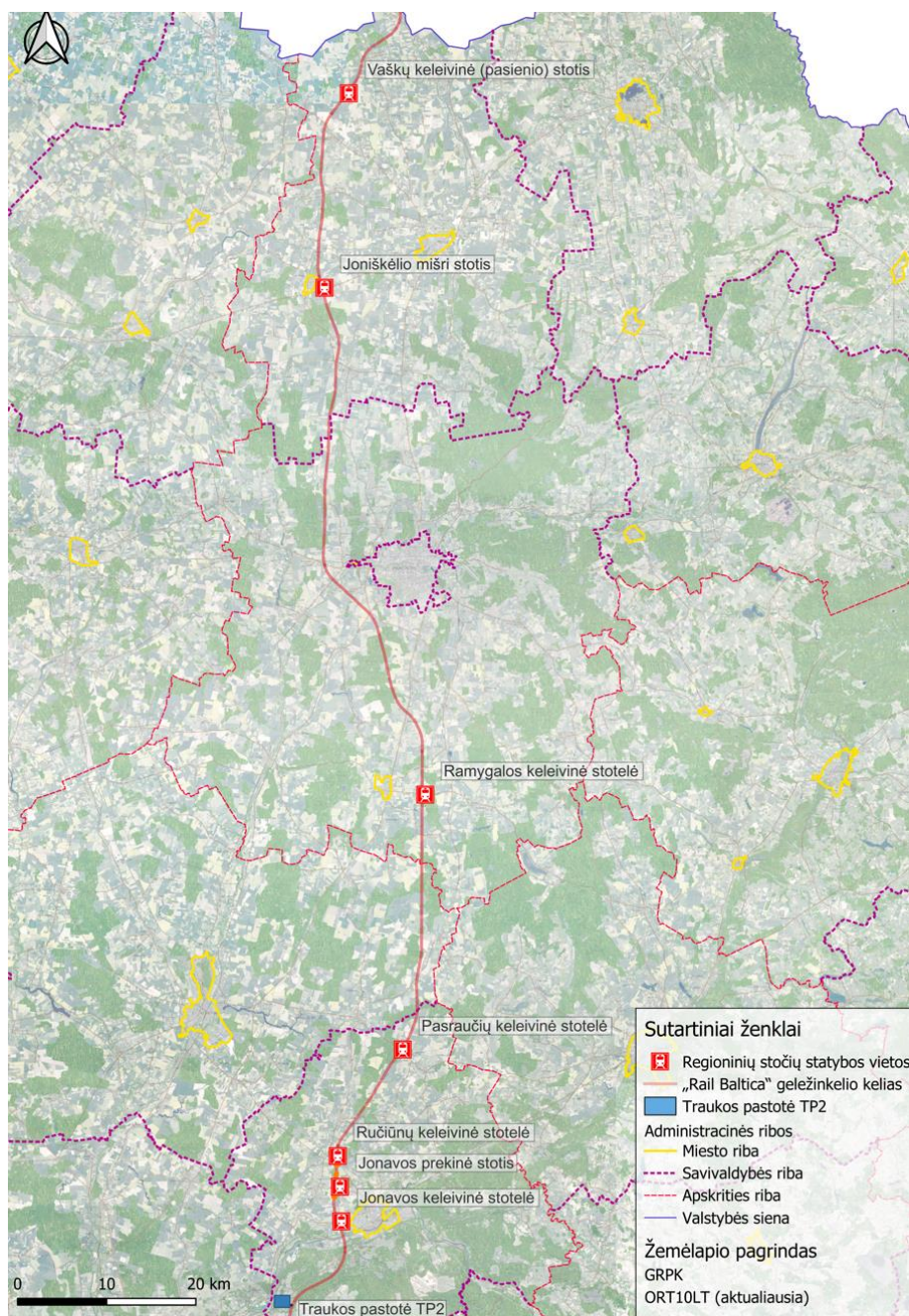
1. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo vadovas. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija. Suomijos aplinkos institutas.
https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/PP%20SPAV%20vadovas_GALUTINIS.pdf
2. Kultūros paveldo registras <https://kvr.kpd.lt/#/>
3. Kraštovaizdžio formavimo gairės valstybiniams keliams ir geležinkeliams, Aplinkos ministerija. UAB Infrapalans. 2013
4. Rail Baltica. Geležinkelio veiklos planas (angl. Rail Baltica: Preparation of the Operational Plan of the Railway. COWI, 2018.
5. Rail Baltica transporto poreikio modelis (tarpinė ataskaita) (angl. Rail Baltica Transport Demand model. TRT, 2022.
6. Energetika, transportas ir ŠESD emisijos. Tendencijos iki 2050 m. (angl. Energy, Transport and GHG emissions – Trends to 2050. European Commission, 2021.
7. Techniniai projektai:
 - „Naujos geležinkelio linijos Kaunas–Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ (IDOM Consulting, Engineering, Architecture SAU ir UAB „Kelprojektas“): esamos aplinkos sąlygos (4 vnt. ataskaitų); techninių projektų aplinkosauginės dalys (7 vnt.);
 - „Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ (IDOM ir UAB „Kelprojektas“): esamos aplinkos sąlygos (4 vnt.), techninių projektų (4 vnt.) tarpinės ataskaitos.
8. Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena tiesimas ir eksploatacija. PAV ataskaita, AECOM. Interneto svetainė: <https://rail-baltica.lt/wp-content/uploads/2023/01/RB-SP-PAV-ataskaita-20161216-v.4.00-signed.pdf>);

15. SANTRAUKA

IVADAS

Šiuo metu rengiami „Rail Baltica“ geležinkelio I etapo techniniai projektai Lietuvos teritorijoje: „Naujos geležinkelio linijos Kaunas-Ramygala statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“ ir „Naujos geležinkelio linijos Ramygala – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena statybos projektavimas ir projekto vykdymo priežiūra“. Projektai yra suskirstyti į 11 atskirų „Rail Baltica“ geležinkelio ruožų projektų, dalis projektų jau pabaigta, sudarytos sutartys su rangovais ir vykdomi statybos darbai.

Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas apimtyje („Rail Baltica“ plėtros II etapas) numatoma įrengti 7 regionines stotis ar stotelės: Jonavos kelevinė stotelė; Jonavos prekinė stotis; Ručiūnų kelevinė stotelė; Pasraučių kelevinė stotelė; Ramygalos kelevinė stotelė; Joniškėlio mišri kelevinė ir prekinė stotis; Vaškų kelevinė (pasienio) stotis.



Regioninių stočių vietos

Regioninės keleivinės stotys bei stotelės yra skirtos vietiniam keleiviniam susisiekimui ir yra orientuotos į kasdienines keliones tarp „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje išsidėsčiusių regioninių stočių ir stotelių bei tarptautinių keleivinių stočių. Tokia kasdieninių kelionių alternatyva galėtų ženkliai išplėsti patogių ir greitų kasdieninių kelionių geografiją, nes leistų patogiau pasiekti Kauną, Panevėžį bei Vilnių. Planuojamos „Rail Baltica“ regioninės stotys pagerintų administracinių ar komercinių objektų pasiekiamumą bei padidintų galimybes verslo subjektams pritraukti darbuotojus iš geografiškai nutolusių regionų.

VYSTYMO PLANO TIKSLAS

- numatyti projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena regioninių stočių plėtrą;
- 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;
- numatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas ir sudaryti sąlygas šios infrastruktūros darniai plėtrai.

VYSTYMO PLANO ALTERNATYVOS

Šiame Vystymo plane planuojamą infrastruktūrą galima santykinai suskirstyti į:

- pasirenkamąją infrastruktūrą, t. y. regionines keleivines ir krovines stotis su privažiavimais, kuriai vertinamos alternatyvos;
- būtinąją infrastruktūrą, t. y. trūkstantį traukos pastotę, geležinkelių transporto eismo kontrolės, valdymo ir signalizacijos sistemas ir jų įrenginius, privažiuojamuosius prie jų automobilių kelius. Šie sprendiniai yra fiksuoti projektuose, projektavimo gairėse, jiems alternatyvos nenagrinėjamos.

Pasirenkamoji infrastruktūra

Kiekvienai stotiai (stotelei) analizuojama po dvi alternatyvias vietas. Galimos trijų tipų stotys (II tipas – pagrindinė stotis, III tipas – bazinė stotis, IV tipas – stoginė).



Stočių tipai ir II tipo pavyzdys

Privažiavimui prie stočių planuojami vietinės reikšmės privažiuojamieji keliai.

Būtinoji infrastruktūra

Dauguma blokpostų, būtinųjų privažiuojamųjų kelių ir kt. yra projektuojama jau paimtuose žemės sklypuose, į šį Vystymo planą jie nepatenka. Tačiau rengiant I etapo techninius projektus paaiškėjo, kad kai kuriose vietose paimtų sklypų nepakanka, reikia papildomos žemės, todėl šie blokpostai, privažiuojamieji keliai, traukos pastotė ir pan. įtraukti į Vystymo plano apimtį, alternatyvos nesvarstomos.

Būtiniosios infrastruktūros sprendiniai traktuojami kaip „0“ alternatyva („0“ variantas).

PASEKMĖS APLINKAI

Paviršinis vanduo

Iš viso planuojama kirsti upes 9 vietose (iš jų 6 - įgyvendinant būtinuosius sprendinius, 1 – įgyvendinant Joniškėlio stoties II alternatyvą; 2 – įgyvendinant Vaškų stoties II alternatyvą). Vadovaujantis Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatomis, keliai neprasideda ir nepasibaigia paviršinių vandenų pakrantės apsaugos juostoje. Reikšmingos neigiamos pasekmės nenumatomos.

Požeminis vanduo

Požeminio vandens vandenvietės nuo planuojamų objektų nutolusios keletą šimtų metrų ir daugiau, reikšmingos neigiamos pasekmės nenumatomos

Dirvožemis

Vystymo plano objektų teritorijoje vyrauja gero našumo (Jonavos, Ručiūnų, Pasraučių) ir labai gero/geriausio našumo (Ramygalos, Joniškėlio, Vaškų žemės ūkio naudmenos. Traukos pastotės teritorijoje vyrauja prastos arba labai prastos žemės ūkio naudmenos. Vystymo plano įgyvendinimas sąlygoja neženklių dirbamos žemės praradimą (pagal „0“ alternatyvą būtų paimta apie 46 ha ŽŪ paskirties žemės, įrengiant regionines stotis – dar papildomai apie 34,7 ha), todėl reikšmingos neigiamos pasekmės nenumatomos.

Geologinė sandara, užterštos teritorijos

2022 m. atliktų žvalgomųjų geologinių tyrimų duomenimis, sudėtingų reljefo formų regioninių stočių vietose nėra. Statybos darbus rekomenduojama atlikti sausuoju metų laikotarpiu, kad po dirvožemiu esantys moliniai gruntai neįmirktų. Įmirkęs gruntas apsunkintų sunkios statybinės technikos judėjimą bei ženkliai sumažintų stiprumines savybes. Rekomenduojama nepalikinėti atidengtų natūralių gruntų ilgiems laikotarpiams. Hidrogeologinės sąlygos yra vidutinio sudėtingumo. Rekomenduojama numatyti priemones paviršinio ir podirvio vandens nuvedimui nuo planuojamų statinių.

Pavojingi aplinkai taršos židiniai nuo Vystymo plano sprendinių nutolę daugiau nei 500 m., reikšmingos pasekmės nenumatomos.

Remiantis dokumentu „*Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena sprogmenimis užterštų teritorijų išvalymo ir sprogmenų neutralizavimo planą aprašanti ataskaita*“, nustatytos teritorijos, kurios prieš pradėdant statybos darbus turi būti išvalytos. Į užterštas standartiniais sprogmenimis teritorijas patenka Jonavos prekinė stotis bei 12 būtinųjų privažiuojamųjų kelių.

Naudingosios iškasenos

Vystymo plano teritorijose nėra naudingųjų išteklių. Artimiausi naudingųjų iškasenų smėlio ir žvyro telkiniai yra nutolę apie 2 km. Iš eksploatuotas Maimainių žvyro telkinys nuo planuojamos Pasraučių keleivinės stotelės nutolęs apie 0,6 km. Apie 400 m atstumu yra prognoziniškas naudingųjų iškasenų telkinys. Reikšmingos neigiamos pasekmės naudingųjų iškasenų telkiniams nenumatomos.

Kraštovaizdis

Remiantis kraštovaizdžio tvarkymo zonų žemėlapiu visos stotys, išskyrus Pasraučių, patenka į agrarinio kraštovaizdžio teritorijas. Pasraučių stotelė patenka į miškingo agrarinio kraštovaizdžio teritoriją; teritorijos naudojimas – intensyvus. Remiantis Vertingiausių Lietuvos kraštovaizdžio panoramų apžvalgos taškų, ypač saugomo kraštovaizdžio teritorijų ir arealų, nacionalinių saugomų teritorijų, Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijų ribų žemėlapiu, planuojamos regioninės stotys ir traukos pastotės nutolusios nuo vertingiausių Lietuvos kraštovaizdžio panoramų apžvalgos taškų. Pažymėtina, kad keleivinės stotys, kita inžinerinė infrastruktūra yra nedidelio aukščio ir negali sudaryti neigiamo poveikio kraštovaizdžiui. Atvirkščiai, kompaktiškos, estetiškai įrengtos ir apželdintos stočių teritorijos pajvairins daugeliu atveju monotonišką „Rail Baltica“ trasos kraštovaizdį.

Prekinės stotys su savo įranga pagal abi Jonavos stoties alternatyvas neišvengiamai darys neigiamą poveikį kraštovaizdžiui. Pasraučių keleivinės stotelės II alternatyva būtų svetimkūnis miške ir turėtų neigiamą poveikį kraštovaizdžiui ir biologinei įvairovei.

Iš nagrinėjamų 5G ryšio bokštų vienas patenka į ypač raiškios ir vidutinės vertikaliosios sąskaidos atvirų ir pusiau atvirų erdvių kraštovaizdį. Atstumas nuo artimiausios apžvalgos vietos Velniakalnio (Pasvalio r. sav., Vaškų sen., Kriaušiškių k.) iki planuojamo bokšto sudaro apie 2,2 km. Kiti bokštai nuo apžvalgų vietų nutolę keletą ir daugiau kilometrų. 5G bokštai panoramų apžvalgos taškams bei kraštovaizdžiui reikšmingo neigiamos poveikio neturės. Šiuo metu nėra nuspręsta, ar 5G bokštų išdėstymą reikės planuoti šiame Vystymo plane. Jeigu

tą reikės numatyti, rekomenduojama sprendinių konkretizavimo metu atitolinti bokšto vietą maksimaliu techniškai leistinu atstumu.

Gamtinis karkasas

Jonavos prekinės stoties I alternatyva 6,2 ha teritorijoje, III alternatyva 5,73 ha teritorijos patenka į regioninės svarbos vidinio stabilizavimo arealą. Pasraučių keleivinės stotelės II alternatyva 3,02 ha plote patenka į regioninės svarbos vidinio stabilizavimo arealą (Pasraučių mišką). Regioninės stotys, jų infrastruktūra, taip pat būtinieji sprendiniai įskaitant vietinės reikšmės automobilių kelius planuojami palei „Rail Baltica“ geležinkelio liniją atsižvelgiant į geležinkelio linijos sprendinius. Kertamose upėse bus užtikrinta žuvų migracija. Sprendiniai nesudarys kliūčių kitų gyvūnų migracijai. Vystymo plano sprendiniai dėl savo apimties negali sudaryti reikšmingo neigiamo poveikio gamtiniam karkasui.

Mišakai

Pasirenkamieji sprendiniai. Pagal Jonavos prekinės stoties I alternatyvą reikia paimti 6,2 ha, pagal III – 5,73 ha miško žemės (Marvilės miškas, miškų pogrupis IV, ūkiniai miškai). Pagal II alternatyvą Ručiūnų stotelėje privažiuojamasis kelias ir dalis blokposto patenka į miškų ūkio paskirties žemę (Marvilės miškas). Bendras privažiuojamojo kelio ir blokposto sprendinys parinktas taip, kad būtų paimama kuo mažiau miško bei būtų išvengta apsauginių miškų kirtimo: paimamas plotas sudaro tik 0,52 ha. Pagal I alternatyvą Pasraučių stotelės privažiuojamojo kelio pertvarkymui reikia apie 1,52 ha miško žemės Pasraučių miške, pagal II alternatyvą iš viso reikėtų paimti apie 3,02 ha miško žemės (miškų pogrupis – IV. Ūkiniai miškai).

Būtiniesiems sprendiniams reikia paimti apie 29,4 ha miško žemės. Privažiuojamiesiems keliams miškas bus kertamas šalia jau iškirto miško „Rail Baltica“ geležinkelio sklype. Remiantis „Rail Baltica“ techninio projekto patirtimi, numatoma, kad rengiant techninius projektu bus identifikuotos statybos darbų ribos, ir medžiai bei krūmai bus kertami ne visame nusavintame sklype, o tik statybos darbų ribose.

Dėl nedidelių kertamo miško plotų reikšmingas neigiamas poveikis nenumatomas.

Saugomos teritorijos ir EB svarbos buveinės

Vystymo plano objektai nepatenka į saugomų teritorijų, įskaitant „Natura 2000“, ribas. Du būtinieji privažiuojamieji keliai priartėja 23 m atstumu iki BAST *Nevėžis žemiau Panevėžio*, vienas 52 m atstumu iki BAST *Lepšynės miškas*. Reikšmingas poveikis „Natura 2000“ ir kitoms saugomoms teritorijoms nenumatomas. Vystymo plano apimtyje numatoma sunaikinti apie 0,52 ha EB svarbos buveinių teritorijos miškų ūkio paskirties žemėje. Sprendiniai yra skirti būtinųjų reikalavimų (privažiuojamųjų vietinės reikšmės automobilių kelių) įgyvendinimui, todėl EB svarbos buveinių sunaikinimas neišvengiamas. Rengiant Vystymo plano techninius projektus rekomenduojama įvertinti kertamų plotų būtinybę ir numatyti medžių kirtimą ne visame paimtame plote, o tik statybos darbų ribose.

Saugomos rūšys

Vertinamos teritorijos, esančios iki 0,25 km nuo nagrinėjamų objektų. Remiantis SRIS duomenimis, <0,25 km atstumu ties Pasraučių keleivine stotele stebėtas juodasis gandraus (~230 m atstumu nuo stotelės), virš planuojamos stotelės teritorijos stebėtas praskrendantis raudonkojis sakalas). Apie 150 m atstumu nuo Ramygalos stotelės nustatytas gandalizdis. 2022 m. gruodžio mėn. apie 210 m atstumu nuo Jonavos keleivinės stotelės I alternatyvos stebėtas gandalizdis. Poveikis juodajam gandrui įvertintas PAV ataskaitoje. Pasirinkus Pasraučių stotelės I alternatyvą vystymo plano sprendiniai nesudarytų papildomų reikšmingų neigiamų pasekmių saugomoms rūšims.

Gyvūnų migracija

Gyvūnų migracijos sprendiniai įgyvendinant PAV ataskaitos nuostatas yra tikslinami atskirų „Rail Baltica“ linijos ruožų techniniuose projektuose. Pabrėžtina, kad šame Vystymo plane numatomos stotys (stotelės) įrengiamos teritorijose, kuriose 2019 m. atliktų tyrimų metu nenustatytos herpetofaunos buveinės ar migracija. Vystymo plano sprendiniai, išskyrus Jonavos prekinės stoties I alternatyvą, nekeičia techninių projektų sprendinių ir nebloginą gyvūnų migracijos sąlygų ar buveinių.

Siekiant pagal naujus reikalavimus įrengti Jonavos prekinę stotį, pagal I alternatyvą įrengtas požeminis praėjimas ties 3+690 km patektų į stotį (prekinių krovinių bei karinės technikos sandėliavimo ir iškrovimo teritorijas), todėl neliktų galimybės jį išsaugoti. Pagal III alternatyvą požeminį praėjimą reikėtų prailginti nuo 30,3 m iki ~70 m bei praplatinti nuo 16 iki ~34 m užtikrinant reikalavimus erdvumo koeficientui. Rekomenduojama, jei nėra kitų svarių argumentų, sprendinių konkretizavimui pasirinkti Jonavos prekinės

stoties III alternatyvą. Pasirinkus Jonavos prekinės stoties I alternatyvą, būtų patirtos reikšmingos neigiamos pasekmės gyvūnų migracijai.

Kultūros paveldas

Vystymo plano objektai nepatenka į kultūros paveldo teritorijas ir jų apsaugos zonas. 2019 m. „Rail Baltica“ trasoje buvo atlikti žvalgomieji archeologiniai tyrimai, kurie ribojasi su Vystymo plano objektais: su planuojamu Jonavos traukos pastotės sklypu, su Ručiūnų keleivinės stotelės I alternatyva, taip pat su privažiavimo keliais ORPN31M01, ORPN27GP, ORPN28GP. Techninio projekto metu šių objektų teritorijose turės būti atlikti archeologiniai žvalgymai. Archeologinių žvalgymų metu turi būti nustatytas žvalgomųjų archeologinių tyrimų poreikis. Vadovaujantis Paveldo tvarkybos reglamentu PTR 2.13.01:2022 „Archeologinio kultūros paveldo tvarkyba“ visuose Vystymo plano objektuose viršutinio grunto (kultūrinio sluoksniu) nukasimo darbų metu turi būti atliekami (vykdomi) archeologiniai žvalgymai. Jų metu aptikus archeologiškai vertingas struktūras, būtini detalieji archeologiniai tyrimai. Vystymo plano sprendiniai nesudarys reikšmingų neigiamų kultūros paveldui įskaitant neatskleistą archeologinį paveldą.

Aplinkos oras

Vienas iš pagrindinių projekto tikslų – perkelti krovinius nuo sunkvežimių į elektrifikuotą geležinkelį, perkelti keleivius iš automobilių transporto į elektrifikuotą geležinkelį, tuo būdu sumažinant emisijas. Prognozuojama, kad per projekto ataskaitinį laikotarpį (2030 – 2056 m.) dėl projekto įgyvendinimo emisijų sumažėjimas Lietuvos Respublikoje sudarys:

- azoto oksido – apie 173 000 kg,
- lakiųjų angliavandenilių – apie 5 600 kg;
- sieros dioksido – apie 1400 kg;
- kietųjų dalelių 2,5µ dydžio – apie 2700 kg;
- kietųjų dalelių 10µ dydžio – apie 3100 kg.

Projektas prisidės prie oro taršos sumažėjimo.

Klimato kaita

Apskaičiuota, kad per projekto ataskaitinį laikotarpį (2030-2056 m.) šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų sumažėjimas sudaro apie 118 000 tonų. Projektas ženkliai prisidės prie Klimato ir energijos politikos strategijos, Transporto Baltosios knygos, Žaliojo kurso tikslų įgyvendinimo.

Visuomenės sveikata

Vibracija yra normuojama gyvenamųjų namų viduje higienos normoje HN 50:2016 „Visą žmogaus kūną veikianti vibracija: didžiausi leidžiami dydžiai ir matavimo reikalavimai gyvenamosiose, specialiosiose ir visuomeninėse patalpose“. Vibracija nuo „Rail Baltica“ geležinkelio linijos vertinama tos linijos techniniuose projektuose. Kaip nurodyta projektavimo gairėse rinkinyje RB-DG-MAN, visoje „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje nepriklausomai nuo atstumo iki gyvenamųjų namų nurodyta įrengti padėklus po pabėgiais (USP). Šie elementai, be kitų paskirčių, taip pat tam tikruose dažniuose veikia kaip vibracijos mažinimo priemonės. Šiame Vystymo plane galimos vibracijos nuo automobilių kelių. Literatūros duomenimis, vibracijų lygis žemėje (t. y. nevertinant namo pamatų poveikio vibracijai) 20 m atstumu nuo automobilių kelio eismo juostos vidurio nepriklausomai nuo grunto tipo neviršija HN 50:2016 nustatytų ribinių verčių. Planuojami automobilių keliai nuo artimiausių namų nutolę daugiau nei 100 m, vibracijų viršijimų nebus. Planuojami sprendiniai neturės reikšmingos įtakos sveikatai dėl vibracijų.

Triukšmas yra normuojamas remiantis higienos normos HN 33: 2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ reikalavimais. Atlikus suminio triukšmo modeliavimą nustatyta, kad Vystymo plano sprendiniai, išskyrus Ramygalos keleivinę stotelę, nesukels viršnorminio triukšmo. Siekiant užtikrinti norminius triukšmo dydžius, Ramygalos stotelėje pagal I alternatyvą reikės įrengti apie 409 m triukšmą mažinančių sienelių, pagal II - apie 400 m triukšmą mažinančių sienelių, kas užtikrins, kad planuojami sprendiniai neturės reikšmingų pasekmių sveikatai dėl triukšmo (techninio projekto metu turi būti atliekamas papildomas triukšmo modeliavimas ir įvertinta galimybė dalyje atkarpos įrengti bėgių slopintuvus (dempferius) tuo sumažinant pertvarkomos triukšmą mažinančios sienutės ilgį).

Elektromagnetinę spinduliuotę sukels 5G ryšio bokštai. Šiuo metu nėra žinoma, ar šio Vystymo plano apimtyje sprendinių konkretizavimo metu reikės numatyti 5G ryšio bokštų statybą. Jeigu toks poreikis išliks, įvertinus

techninius aspektus rekomenduojama bokštų išdėstymą planuoti kiek galima toliau nuo gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų.

STEBĖSENOS PRIEMONĖS

Šiuo metu kiekvieno rengiamo „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ruožo techniniame projekte yra pateikiamas atskiras skyrius „Monitoringo planas“, kuris derinamas su Valstybine saugomų teritorijų tarnyba.

Parengtų monitoringo planų pagrindu rengiama bendra „Rail Baltica“ linijos monitoringo programa vadovaujantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2009 m. rugsėjo mėn. 16 d. įsakymu Nr. D1-546 patvirtintomis Ūkio subjektų aplinkos monitoringo nuostatomis. Programą derina Aplinkos apsaugos agentūra prie Aplinkos ministerijos. Programa papildoma kiekvieną kartą, kai būna parengtas konkretaus „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ruožo techninis projektas.

„Rail Baltica“ linijos monitoringo programoje nurodyta, kad „geležinkelio linijos elektrifikavimo, geležinkelio sistemų, geležinkelio stočių ir kiti projektai bus rengiami II etape. Aplinkos monitoringo priemonės, susijusios su II etapo projektais turi būti numatytos tuose projektuose ir atitinkami papildyta monitoringo programa“, t. y. šio Vystymo plano apimtyje planuojamos infrastruktūros monitoringas turi būti numatytas techninių projektų rengimo metu. Atsižvelgiant į projekto specifiką, numatoma vertinti poveikį kraštovaizdžiui, gyvūnų migracijai ties Jonavos prekinė stotimi, bei triukšmui ties Ramygalos stotele.

ALTERNATYVŲ PALYGINIMAS

SPAV, multikriterinės analizės ir kaštų-naudos analizės palyginimas alternatyvoms pateiktas lentelėje:

Stotis/ stotelė	SPAV	Multikriterinė analizė	Kaštų-naudos analizė	
	Palankesnė alternatyva	Palankesnė alternatyva	Palankesnė alternatyva	Pastaba
Jonavos keleivinė stotelė	Abi vienodos	I	I	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Jonavos prekinė stotis	III	III	Abi vienodos	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Ručiučių keleivinė stotelė	II	II	II	Pagal II alternatyvą viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Pasraučių keleivinė stotelė	I	I	II	Pagal abi alternatyvas nepasiekiami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Ramygalos keleivinė stotelė	Abi vienodos	II	Abi vienodos	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Joniškėlio mišri stotis	Abi vienodos	II	I	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams
Vaškų keleivinė (pasienio) stotis	Abi vienodos	II	I	Pagal abi alternatyvas viršijami EK nustatyti minimalūs reikalavimai rodikliams

Išvada:

Remiantis rezultatais, kuri gauti taikant skirtingus vertinimo būdus, siūloma pasirinkti:

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

16. PRIEDAI

- 1 priedas.** Raštai iš subjektų
- 2 priedas.** Pasiūlymų vertinimas
- 3 priedas.** Situacijos schema
- 4 priedas.** Triukšmo sklaidos žemėlapiai
- 5 priedas.** Multikriterinė analizė
- 6 priedas.** Kaštų – naudos analizė