



I. Projekto aprašymas ir tikslai	
Pavadinimas:	Geležinkelių jungties „Rail Baltica“ plėtra
Numeris:	CH52
Vykdytojas:	AB „LTG Infra“
Trumpas pristatymas:	„Rail Baltica“ – strateginis LTG grupės ir Europos Sąjungos bei didžiausias geležinkelių infrastruktūros projektas Baltijos šalių istorijoje, kurį įgyvendinant bus nutiestas elektrifikuotas europinio standarto geležinkelis, sujungiantis Lietuvą, Latviją ir Estiją su Vidurio bei Vakarų Europa, užtikrinsiantis regiono integraciją, civilinį ir karinį mobilumą. „Rail Baltica“ yra sudėtine Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo dalis, o bendras šio geležinkelio linijos ilgis Baltijos šalyse sieks 870 km: Lietuvoje – 392 km, Latvijoje – 265 km, Estijoje – 213 km. Idėja atstatyti tiesioginį geležinkelių susisiekimą su Vakarų Europos valstybėmis gimė praėjusio amžiaus 9-ajame dešimtmetyje, atkūrus Baltijos šalių nepriklausomybę ir tapo įmanoma po to, kai Baltijos šalis įstojo į ES.
Tikslas ir rezultatai:	<i>Integracija į Europos geležinkelių tinklą:</i> integruoti Baltijos šalis į Europos geležinkelių tinklą ir taip pagerinti susisiekimą su kitomis ES šalimis; <i>Keleivių ir krovinių vežimo paslaugų gerinimas:</i> teikti efektyvias paslaugas ir taip pagerinti susisiekimą geležinkeliu tarp projekte dalyvaujančių šalių, Vidurio ir Šiaurės Europos; <i>Tvarumas:</i> tiesiant naują elektrifikuotą geležinkelio liniją siekiama sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir prisidėti prie ES Žaliojo kurso politikos tikslų įgyvendinimo; <i>Ekonominė plėtra:</i> gerindama transporto infrastruktūrą, „Rail Baltica“ paskatins regiono ekonominę plėtrą, palengvins prekybą ir judumą; <i>Sauga ir modernizavimas:</i> naujausi saugos standartai ir technologijos, įskaitant Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS), užtikrins saugų ir efektyvų traukinių eismą; <i>Karinis mobilumas ir strateginė geopolitinė svarba:</i> „Rail Baltica“ pripažįstama kaip svarbi karinės logistikos infrastruktūra, kuri yra šiaurės-pietų geležinkelio ašis, jungianti Baltijos šalis su Vakarų Europa, naudojant standartinę europinę 1435 mm vėžę.



Nauda visuomenei:

Kaip skaičiuojama nepriklausomo vertintojo „Boston Consulting Group“ atliktame kaštų ir naudos analizės tyrime, socio-ekonominis projekto poveikis sieks 6,6 mlrd. Eur. Platesnis ekonominis poveikis svyruoja nuo 16,5 iki 22,5 mlrd. Eur, atsižvelgiant į skaičiuojamą turto gyvavimo ciklą.

Strateginė integracija į Europos geležinkelių tinklą netiesiogiai skatins Baltijos regiono BVP augimą 0,5–0,7 procentinio punkto per metus.

Perėjus nuo iškastinio kuro prie atsinaujinančios energijos, Baltijos šalyse bus padidintas energetinis saugumas ir sumažintas emisijų suvartojimas 1,5–3,3 proc.

„Rail Baltica“ pagerins aplinkos ir eismo saugą, sumažindama taršos ir nelaimingų atsitikimų pavojų.

Projekto įgyvendinimas turės įtakos ne tik Baltijos šalių gyventojams, kelionių saugumui, bet ir valstybių ekonomikoms bei nacionaliniam saugumui, įskaitant karinio mobilumo optimizavimą. Taikos metu „Rail Baltica“ gali pakeisti 7 km karinės technikos koloną vienu 40 vagonų traukiniu, kasmet iš karinio transporto generuojant pajamas.

Greitasis geležinkelis keliones padarys dar patogesnes – kelionė į Rygą nuo dabartinių 4 val. sutrumpės perpus, per 4 val. pasieksime Taliną ir Varšuvą. Geresnis susisiekimas išplės gyventojų studijų ir darbo geografiją.

Bus kuriama daug naujų darbo vietų infrastruktūros sektoriuje. Geležinkelio naudojimosi laikotarpiu naujos darbo vietos bus kuriamos infrastruktūros valdymo ir priežiūros, stočių ir terminalų valdymo srityse, taip pat visų tipų keleivių bei krovinių valdymo sferose rajonuose, išsidėsčiusiuose abipus „Rail Baltica“ trasą.

Šioje zonoje numatomi ir kiti augimo veiksniai: žemės vertės padidėjimas, turizmas, naujo verslo ir miestų plėtra.

II. Projekto etapai ir įgyvendinimo planas

Numatomas įgyvendinimo laikotarpis: 2016–2030 m.

Įgyvendinimo priemonės ir etapai:

„Rail Baltica“ projektas Lietuvoje apima keletą dalių (geografinių ruožų):

- 1) Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena;
- 2) Kauno geležinkelio mazgas;
- 3) Kaunas (Jiesia)–Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena;



	4) Kaunas–Vilnius. 2024 m. pabaigoje tarp Baltijos šalių ir Europos Komisija atlikta „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo peržiūra, nustatant įgyvendinimo darbų etapavimą bei išskiriant projekto I-ąjį etapą, kurio įgyvendinimo terminas yra iki 2030 m. Projekto I-ojo etapo apimtyje prioritetą bus teikiamas pagrindinės geležinkelio linijos nuo Talino (per Pernu, Panevėžį, Kauną) iki Varšuvos įrengimui. Projekto įgyvendinimo priemonės apima teritorijų planavimo, žemės paėmimo visuomenės poreikiams ir projektavimo procedūras bei statybos darbų vykdymą.
Pažangos statusas:	Kaunas–Lietuvos / Latvijos valstybės siena ruože pasiekta didžiausia pažanga, vykdoma 46,3 km pagrindinės geležinkelio linijos sankasos ir inžinerinių statinių statyba, planuojama iki 2025 m. pabaigos statybas išplėsti iki 114 km ilgio Kaunas–Panevėžys atkarpos. Kauno geležinkelio mazgas: baigtas teritorijų planavimo etapas, paraleliai vykdomi žemės paėmimo visuomenės poreikiams ir projektavimo etapai. Kaunas (Jiesia)–Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena – baigtas teritorijų planavimo etapas, paraleliai vykdomi žemės paėmimo visuomenės poreikiams ir projektavimo etapai. Kaunas–Vilnius – baigiama teritorijų planavimo procedūra, pasirašytos sutartys dėl žemės išpirkimo visuomenės poreikiams, vyksta projektavimo paslaugų viešieji pirkimai.
III. Projekto finansinė informacija ir kaštai	
Finansavimo šaltiniai:	Projektas bendrai finansuojamas iš Europos Sąjungos (Europos infrastruktūros tinklų priemonės fondo (angl. CEF)) ir Lietuvos (taip pat – Latvijos ir Estijos) valstybių biudžetų lėšų.
Biudžeto pokyčiai:	–
Faktinės išlaidos:	Visoms veikloms skirtas finansavimas: 1 627 mln. eurų, iš jų 1 383 mln. eurų – ES finansavimas, 244 mln. eurų – valstybės biudžeto finansavimas. Visoms veikloms panaudotas finansavimas: 246,3 mln. eurų. Statybų veiklai panaudotas finansavimas: 204,3 mln. eurų.



Bendras magistralinės linijos sankasos ilgis (km), kuriam gautas finansavimas: ~114,83 km.

IV. Projekto rizikos ir jų valdymas

Rizikos, jų vertinimas ir valdymo priemonės:

Rizika	Priežastys ir vertinimas	Priemonės rizikai mažinti
1. Projektavimo veiklų vėlavimas	Didelės projektavimo apimtys. Rinkos tiekėjų resursų ribotumas.	Veiklų prioretizavimas. Tiekėjų pritraukimas ir mobilizavimas. Proaktyvus bendravimas su tiekėjais. Veiklų įgyvendinimo strategijos peržiūra.
2. Statybos veiklų vėlavimas	Projektavimo veiklų vėlavimas. Rangovų resursų ribotumas. Statybinės veiklos vykdomos lygiagrečiai visuose ruožuose.	Veiklų prioretizavimas. Tiekėjų pritraukimas ir mobilizavimas. Proaktyvus bendravimas su rangovais. Veiklų įgyvendinimo strategijos peržiūra. Darbų spartinimas.
3. Pasirengimo eksploatacijai vėlavimas / Laiku nesuteiktas leidimas eksploatuoti infrastruktūrą	Užtrukęs infrastruktūros elementų testavimas ir leidimų eksploatacijai gavimas. AsBo/NoBo reikalavimai.	Įgyvendinimo progreso stebėseną ir pasirengimas savalaikiai koreguoti pasirengimo eksploatacijai vykdymą. Mokymo programų parengimas ir pasirengimo lygio stebėseną. Už reglamentavimą atsakingų institucijų ankstyvas įtraukimas, betarpiška ir aiški komunikacija.
4. Viešųjų pirkimų vėlavimas	Rinkos tiekėjų resursų ribotumas. Tiekėjų apskundimai, ginčai.	Tiekėjų pritraukimas ir mobilizavimas. Reikalavimų peržiūra. Išankstinės konsultacijos su rinka. Veiklų prioretizavimas.