



Projektas

NUTARIMAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMO 2013 M. BIRŽELIO 18 D. NUTARIMO NR. XII-381 „DĖL RYTŲ–VAKARŲ TRANSPORTO KORIDORIAUS LIETUVOS DALIES PROJEKTO (KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO, KELIŲ, GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS KOMPLEKSO) PRIPAŽINIMO YPATINGOS VALSTYBINĖS SVARBOS PROJEKTU“ PAKEITIMO PROJEKTO

2021-03- , Nr.

Vilnius

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 23 straipsnio 2 dalimi ir 30 straipsnio 2 dalimi, atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimą Nr. XII-381 „Dėl Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros komplekso) pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“, Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. birželio 4 d. nutarimą Nr. XIII-3021 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano valstybės teritorijos erdvinio vystymo krypties ir teritorijos naudojimo funkcinių prioritetų patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. birželio 29 d. rezoliuciją Nr. XIII-3210 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. birželio 22 d. nutarimo Nr. 651 „Dėl transeuropinio IX B transporto koridoriaus Klaipėdos geležinkelio mazgo dalies susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastuktūros vystymo planų rengimo pradžios“ ir Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2020 m. birželio 25 d. pareiškimą „Dėl transeuropinio IX B transporto koridoriaus dalies – Klaipėdos geležinkelio mazgo susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastuktūros vystymo planų rengimo pradžios“ ir siekiant įgyvendinti Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“, 7.3.1 papunktį, Klaipėdos m. tarybos 2020 m. liepos 30 d. sprendimu 2020 m. rugpjūčio 25 d. buvo pateiktas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projektas, kuriuo siūloma:

1. Pradėti rengti ypatingos valstybinės svarbos projekto transeuropinio IX B transporto koridoriaus Klaipėdos geležinkelio mazgo ir susijusių išorinių geležinkelio infrastruktūros jungčių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą (toliau – planavimo dokumentas).

2. Nustatyti šiuos planavimo dokumento tikslus:



LIETUVOS VALSTIEČIŲ IR ŽALIŲJŲ SAJUNGA ŠEŠĖLINĖ VYRIAUSYBĖ

Gedimino pr. 28, Vilnius, tel. +370 619 14335, el. p. seseline.vyriausybe@lvzs.lt

2.1. nustatyti optimalius transeuropinio IX B transporto koridoriaus Klaipėdos geležinkelio mazgo išvystymo sprendinius Rytų–Vakarų transporto koridoriaus geležinkelių infrastruktūros komplekse, diferencijuojant į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir iš jo gabenamų krovinių maršrutus;

2.2. mažinti neigiamą geležinkelių transporto (triukšmo ir vibracijos) poveikį urbanizuotoms teritorijoms Klaipėdos mieste.

3. Pavesti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai, nustatant planavimo darbų programoje planuojamą teritoriją, užtikrinti Girulių miško išsaugojimą ir Klaipėdos centrinės stoties teritorijos ir veiklų joje mažinimą, apimti ne mažiau kaip Klaipėdos geležinkelio mazgą, teritoriją iki Kopūstų kaimo ir Kretingsodžio bei kelią Radviliškis–Pagėgiai–Klaipėda, nurodyti būtinybę atlikti strateginio poveikio aplinkai vertinimą pagal Lietuvos Respublikos bendrojo plano koncepcijoje numatytas Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtros alternatyvas ir geležinkelio Radviliškis–Pagėgiai–Klaipėda plėtros alternatyvą.

Naujos redakcijos Klaipėdos m. Tarybos 2020 m. liepos 30 d. sprendimu, teikiamu Vyriausybės nutarimo projektu, siūloma plačiau išnagrinėti transeuropinio IX B transporto koridoriaus Klaipėdos geležinkelio mazgo alternatyvas, siekiant geležinkelio sąstatų judėjimą į šiaurinę uosto dalį nukreipti per Pauosčio kelyną, neužsukant į Klaipėdos centrinę geležinkelio stotį, o į pietinę uosto dalį sąstatus nukreipti geležinkelio Radviliškio–Pagėgių–Klaipėdos atšaka. Tai leistų išnagrinėti galimybę diferencijuoti į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir iš jo gabenamų krovinių maršrutus, išvengiant geležinkelio transporto judėjimo per Klaipėdos miestą į pietinėje uosto dalyje esančias uosto kompanijas. Kas atitiktų Nacionalinės susisiekimo plėtros programą, kurioje 7.3. papunktis nustato programos uždavinį: „TEN-T esančiame Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir jo prieigose pagerinti jūrų transporto sąveiką su sausumos transportu, užtikrinti jūrų transporto eismo saugą ir sumažinti neigiamą poveikį aplinkai“.

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane nagrinėjant esamą susisiekimo infrastruktūrą (II dalis, 3 skyrius, 3.2. dalis, 533 psl.) teigiama, kad „absoliučią daugumą krovinių Lietuvoje geležinkelis veža rytų–vakarų kryptimis“. Ir absoliuti dauguma šių krovinių gabenama per Radviliškį, į Klaipėdos miesto teritorijoje esantį valstybinį jūrų uostą patenkant per šiaurinę miesto dalį. Tuo tarpu šiuo metu iš visų uoste perkraunamų 46 mln. tonų per metus, 26 mln. tonų krovinių yra atvežami geležinkeliais, iš kurių 10 mln. tonų kraunami šiaurinėje uosto dalyje, 16 mln. tonų – pietinėje. Todėl beveik 2/3 krovinių į pietinę uosto dalį geležinkelio transportu gabenami iš šiaurės per Klaipėdos centrinę geležinkelio stotį ir Klaipėdos miestą bei atvirkščiai.

Klaipėdos m. Tarybos 2020 m. liepos 30 d. sprendimu siūlomas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projektas taip pat atitinka Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1278 patvirtintą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrąjį planą, kuriame numatyta, kad „atsisakant geležinkelio krovinių gabenimo iš šiaurinės dalies Klaipėdos stoties per miestą į Rimkų ir Draugystės stotis, turėtų būti naudojama geležinkelio linija Radviliškis–Pagėgiai–Rimkai–Draugystė. Šios linijos esamas 31 mln. tonų pralaidumas taip pat nepakankamas prognozuojamam krovinių kiekiui, todėl bus reikalingas jos pralaidumo didinimas, įrengiant antruosius geležinkelio kelius“ (5.3.3 p.). Tiek uosto bendrajame plane, tiek galiojančiame miesto bendrajame plane, tiek rengiamame jo keitime artimiausioje perspektyvoje suplanuota žymi uosto plėtra pietinėje miesto dalyje, tam rezervuotos



LIETUVOS VALSTIEČIŲ IR ŽALIŲJŲ SAJUNGA ŠEŠĖLINĖ VYRIAUSYBĖ

Gedimino pr. 28, Vilnius, tel. +370 619 14335, el. p. seseline.vyriausybe@lvzs.lt

teritorijos, todėl labai aktuali ir perspektyvi krovinių gabenimo galimybė iš pietų – geležinkelio linija Radviliškis–Pagėgiai–Rimkai–Draugystė.

Teigiamos pasekmės – aukščiau paminėtas pateiktas Vyriausybės nutarimo projektas numato galimybę plačiau nagrinėti transeuropinio IX B transporto koridoriaus Klaipėdos geležinkelio mazgo vystymo alternatyvas ir sudaro prielaidas parengti teritorijų planavimo dokumentą, kuriame būtų ne tik numatytos teritorijos Klaipėdos centrinės geležinkelio stoties iškėlimui už miesto ribų, neliečiant Girulių miško, bet ir realiai numatyti sprendiniai, mažinantys tranzitinį geležinkelio transporto judėjimą per Klaipėdos miestą – diferencijuojant krovinius į uostą, nukreipiant juos aplinkkeliais.

Šiam Klaipėdos m. Tarybos registruotam Vyriausybės nutarimo projektui pastabą išreiškė Susisiekimo ministerija, teigdama, kad toks Vyriausybės nutarimo projektas turėtų atitikti Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimo Nr. XII-381 „Dėl Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros komplekso) pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“ aprašomojoje dalyje ir priedėlyje išvardintai apimčiai, kurioje nėra numatytos alternatyvaus krovinių vežimo krypties Radviliškis–Pagėgiai–Klaipėda (Draugystės stotis) IA transporto koridoriuje ir linijose. Tačiau nei Seime, nei Vyriausybėje iki šiol neatsirado iniciatyvos padaryti atitinkamus Seimo nutarimo pakeitimus.

Tad susisiekimo ministro teikiamomis pataisomis papildžius Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimą Nr. XII-381 būtų užtikrintas alternatyvus krovinių gabenimas į šalies strateginį transporto mazgą – Klaipėdos uostą. Šiuo metu į uostą kroviniai geležinkelio linijomis gabenami vienintele linija iš šiaurinės uosto pusės, dalis geležinkelio kelių šia kryptimi yra vienkeliai. **Radviliškis–Pagėgiai–Klaipėda (Draugystės stotis) krypties alternatyva leistų ženkliai gerinti ekologinę situaciją Klaipėdos mieste ir Klaipėdos rajone, būtų išsaugomas Girulių miškas.** Remiantis Klaipėdos miesto gyventojų apklausos rezultatais, Klaipėdos miesto Tarybos frakcijų vadovai vieningai pritarė pozicijai – prašyti Valstybės atsakingų institucijų atsižvelgti į 15 000 gyventojų išsakytą nuomonę, kad geležinkelių plėtra nebūtų planuojama Klaipėdos Girulių miške.

Remdamasi aukščiau nurodyta informacija, LVŽS šešėlinė Vyriausybė pritaria šešėlinio susisiekimo ministro Arvydo Vaitkaus pateiktam Lietuvos Respublikos Seimo nutarimo projektui, kuriuo teikiami Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimo Nr. XII-381 „Dėl Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros komplekso) pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“ pakeitimai.

Šešėlinis Ministras Pirmininkas

Ramūnas Karbauskis

Rengė: šešėlinis susisiekimo ministras Arvydas Vaitkus