

**Susisiekimo ministro Rimanto Sinkevičiaus kalba 2015 metų Baltijos
Asamblėjos sesijoje
2015 m. lapkričio 20 d.**

Gerbiami Baltijos Asamblėjos nariai, mieli kolegos, ponios ir ponai,

šiandien susirinkome aptarti itin aktualius Baltijos šalių partnerystės klausimus – bendrų transporto infrastruktūros projektų tolesnį įgyvendinimą. Ta proga sveikinu ir dėkoju Latvijos ir Estijos kolegoms, ekspertams ir partneriams už sėkmingą bendradarbiavimą. Linkiu nesustoti mūsų valstybėms itin svarbių projektų plėtros pusiaukelėje, dirbti ranka rankon, juolab kad šioje srityje, kaip ir mūsų lauke, vienas – ne karys.

Vienas svarbiausių EK mobilumo politikos siekių, kuriuos įgyvendina ir trys Baltijos valstybės, – pagerinti keleivių ir krovinių judėjimo srautus, transportavimo sąlygas tarp šalių. Pripažinkim, kad mūsų valstybėse transporto infrastruktūros kokybė vis dar atsilieka nuo ES šalių senbuvių, todėl nenuostabu, kad Baltijos šalių regionui ir jo infrastruktūros plėtrai skiriamas didelis dėmesys.

Baltijos valstybių, o kartu ir ES skiriamos paramos ir investicijų tikslas – Centriniam Baltijos regione Šiaurės–Pietų ir Rytų–Vakarų kryptimis pagerinti transporto koridorių būklę, integruoti skirtingas transporto rūšis, sutrumpinti keleivių ir krovinių pervežimų laiką ir sumažinti CO2 emisiją. Tačiau šiems tikslams pasiekti susiduriame su nemenkais iššūkiais, kurių pagrindinis – pakankamo finansavimo projektams plėtoti trūkumas.

Praėjusiu, 2007–2013 m., ES finansiniu laikotarpiu Lietuvoje daugiausiai buvo investuojama į kelių ir geležinkelių transportą. Kita vertus, mūsų valstybėje, kaip ir visoje ES, stengiamasi kuo didesnę dalį krovinių ir keleivių vežimų perkelti iš automobilių kelių į ekologiškesnį geležinkelių transportą. Tad nieko nuostabaus, kad svarbiausia užduotimi šiuo metu laikome ekonomiškai pagrįstos, greitos ir saugios europinės geležinkelio vėžės „Rail Baltica“ tiesimą.

RAIL BALTICA

Be abejo, šis išskirtinio masto projektas turi būti įgyvendintas itin atsakingai ir kokybiškai, juolab kad jo svarba – įvairialypė. „Rail Baltica“ projektas – viso Baltijos jūros regiono tvaraus ekonominio augimo būtina sąlyga. Mūsų valstybėms tai reiškia dar didesnę integraciją į ES ir ekonominio saugumo didinimą. Verslo atstovams naujoji vėžė atvers kelius greitam krovinių gabenimui į Europą ir verslo plėtrai, gyventojams leis kokybiškiau, greičiau ir saugiau keliauti visoje Europoje.

Tuo pat metu tai ne tik trijų Baltijos šalių, bet ir kaimyninių valstybių – Lenkijos ir Suomijos – projektas, kurį įgyvendinus verslas ir apskritai mūsų visuomenė pajus realią naudą:

- bus sukurta naujų darbo vietų (numatoma, kad investicijos į projektą sieks apie 5 mlrd. eurų ir prisidės prie 12 tūkst. darbo vietų atsiradimo);
- Baltijos valstybių sujungimas geležinkelių transporto jungtimis su likusia Vakarų Europa leis patogiai ir greitai pasiekti administracinius, kultūrinius ir politinius centrus, tai bus mūsų valstybių gyventojams labai priimtinas susisiekimo būdas. Šiandien nuo Lietuvos ir Lenkijos sienos iki Talino kelionė geležinkeliu užtrunka apie 10 valandų, naująja linija ji sutrumpės perpus;
- naujoji vėžė paskatins verslo plėtrą regionuose, esančiuose šalia geležinkelio, Lietuvos atveju – ypač Marijampolės ir Kauno laisvosios ekonominės zonos teritorijose;
- projekto kuriama papildoma investicijų pridėtinė vertė turės įtakos ir darbo jėgos augimui (apskaičiuota, kad geležinkelių sektoriuje įsteigta nauja darbo vieta sukuria papildomai 1,14 darbo vietų kitose pramonės šakose);
- „Rail Baltica“ suteiks papildomų galimybių plėtoti miestų, esančių šalia geležinkelių linijos, turizmą;
- šalia geležinkelių linijos atsirasantys intrermodalūs terminalai skatins transporto ir logistikos verslo plėtrą ir aptarnaus krovinių gabenimo poreikius regione;
- šiuolaikinės geležinkelių transporto modos atsiradimas regione leis efektyviau naudoti kitas transporto rūšis (krovininius automobilius), pagerins krovinių transportavimo ir muitinės tarnybų veiklą, taip pat leis sumažinti krovinių transportavimo kaštus.

Lietuvoje projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimas šiomet jau gerokai įsibėgėjo.

Rugpjūčio 27 d. įvyko pirmasis bandomasis važiavimas be sustojimo ir lokomotyvų keitimo geležinkelio linija nuo Bialystoko iki Kauno. Praėjusį mėnesį oficialiai užbaigtas sudvigubintos 1435 mm europinės vėžės linijos nuo Lenkijos/Lietuvos sienos iki Kauno centrinės geležinkelių stoties tiesimas. Spalio 16-ąją įvyko minėto ruožo pabaigai skirtas renginys, kuriame dalyvavo Europos Komisijos transporto komisarė Violeta Bulc, Baltijos šalių ir Lenkijos atstovai.

Šiuo metu baigiame Specialaus plano, įskaitant ir aplinkosaugos poveikio vertinimą, geležinkelio ruože nuo Kauno iki Lietuvos/Latvijos sienos parengimą. Netrukus bus parengtas ir geležinkelio ruožo Jiesia–Palemonas–Centrinė Kauno geležinkelio stotis techninis planas. Šią liniją planuojama nutiesti per 4 metus, taip pat atlikti žemės paėmimo visuomenės reikmėms, techninio projektavimo ir pirmosios fazės statybos darbų procedūras geležinkelio ruože nuo Kauno iki Lietuvos/Latvijos sienos.

Pakankamas ES finansavimas – būtina ir kertinė sąlyga, kuriai esant mūsų valstybės pasiryžo įgyvendinti „Rail Baltica“ projektą apskritai. Mūsų šalių poreikiai šia prasme labai panašūs. Iki 2025 m. vien Lietuvoje reikės apie 2 mlrd. eurų investicijų.

Pirmasis kvietimas pagal metinę ir daugiametę Europos infrastruktūros tinklų priemonės (CEF) programą teikti paraiškas projekto finansavimui gauti buvo paskelbtas dar 2014-ųjų lapkritį. Šių metų birželio 29 d. EK paskelbė, o liepos 10 d. CEF komitetas patvirtino paramos prašytojams siūlomą finansavimo sprendimą.

Pagal šį sprendimą, Lietuva, Latvija ir Estija su Bendra įmone priešakyje jau sekančią savaitę pasirašys finansavimo sutartį su Europos Komisija. Tai labai svarbus žingsnis pradedant ES paramos naudojimą „Rail Baltica“ projektui šioje finansinėje perspektyvoje. Pasakysiu dar daugiau – tai esminis įrodymas, kad mūsų projektas yra brandus ir patenka į svarbiausių transnacionalinių projektų sąrašą ES mastu.

Tačiau mes nesustojame ir žengiame toliau. 2015 m. lapkričio 6 d. EK paskelbus antrąjį kvietimą teikti paraiškas finansavimui iš CEF fondo gauti, Baltijos šalys planuoja teikti kitų projektų paketą, kuris šiuo metu jau yra rengiamas, ir taip išnaudoti likusias Baltijos šalims tenkančias CEF fondo „nacionalinio voko“ sumas. Galutinis paraiškų pateikimo terminas numatomas 2016 m. vasario mėn. viduryje.

Kitas labai svarbus dalykas – turime sutvirtinti bendradarbiavimą tarp mūsų šalių tarpvyriausybine sutartimi dėl projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo. Projektas teiks apčiuopiamą naudą tik tada, jeigu bus įgyvendintas visose trijose projekto partnerėse Baltijos valstybėse. Šiam tikslui pasiekti visos trys Baltijos šalys turi priimti įsipareigojimus, įskaitant ir finansinius, pabaigti šį didelį projektą.

Apie Lietuvos vidaus klausimus išsamiau nekalbėsiu, tik paminėsiu, kad Lietuvos Respublikos Seimui būtų tikslinga priimti specialųjį „Rail Baltica“ įstatymą, kuriame būtų nustatyti projekto įgyvendinimo reikalavimai, įskaitant teises, finansines ir organizacines sąlygas.

Dar vienas nemažas iššūkis mums – įrodyti naujai Lenkijos Vyriausybei, koks svarbus „Rail Baltica“ projektas ir Lenkijai, ir visam regionui. Šiuo metu Lenkijos teritorijoje esantis „Bialystokas–Lenkijos–Lietuvos valstybių siena“ ruožas yra tikrai prastos būklės, vietomis greitis gali siekti vos 30 km/val. Jei šioje atkarpoje nebus užtikrintas pakankamas traukinių greitis, ja geležinkelių transportu keliauti žmonėms į kitas Europos valstybes bus nepatrauklu.

Verslas taip pat suinteresuotas savo krovinius nuo taško A iki taško B nugabenti per kuo trumpesnę laiką ir naudotis saugos standartus atitinkančia infrastruktūra. Taigi, mums būtina ir toliau derinti veiksmus su kaimyninėmis valstybėmis ir Europos Sąjungoje kalbėti vienu balsu.

VIA BALTICA

Neabejoju, kad didelę socialinę ir ekonominę naudą sukuria ir įgyvendinti kelių infrastruktūros plėtros bei modernizavimo projektai. Mano manymu, pirmenybė turi

būti teikiama tiems kelių sektoriaus projektams, kurie leis sukurti didžiausią pridėdamąją vertę.

Viena pagrindinių Lietuvos transporto arterijų yra tarptautinė magistralė „Via Baltica“, kuri priklauso pagrindiniam transeuropiniam kelių tinklui ir I tarptautiniam transporto koridoriui ir yra svarbiausias automobilių kelias, jungiantis Baltijos šalis su Lenkija ir kitomis Europos valstybėmis. Čia sukoncentruota krovininio transporto priemonių, kurių srautai kasmet auga, didžiausioji dalis.

Pagrindinis sėkmės garantas tolesnei sėkmingai jau du dešimtmečius vykdomai „Via Baltica“ projekto plėtrai – pakankamas finansavimas tiek iš europinių fondų, tiek iš nacionalinių valstybių biudžeto lėšų. Šiuo metu finansavimas „Via Baltica“ projektui yra gaunamas iš ES CEF lėšų ir Sanglaudos fondo, o Europos regioninės plėtros fondo ir Europos teritorinio bendradarbiavimo tikslo programos (Interreg) lėšomis Baltijos valstybėse kofinansuojami kiti pasienio kelių ruožai.

Modernizuoti automobilių keliai užtikrins efektyvų susisiekimą sausuma tarp Baltijos ir Vakarų bei Centrinės Europos šalių, taip pat pagerins susisiekimą su Baltijos valstybėmis ir skatins greitesnę Baltijos jūros regioninę plėtrą. Bus sumažintos automobilių transporto spūstys, pagerinta transporto paslaugų kokybė, sutrumpintas kelionių laikas ir galiausiai – padidinti tiek keleivių, tiek krovinijų srautai.

Dar vienas ne mažiau svarbus mūsų tikslas, skatinantis nesustoti ir toliau įgyvendinti projektą, – eismo saugumo didinimas šiame kelyje. Palyginimui pateiksiu statistiką: vien Lietuvos „Via Baltica“ kelio ruože pernai užfiksuota 7,5 proc. žūčių, kai tuo tarpu „Via Baltica“ kelias sudaro tik 1,2 proc. viso valstybinių kelių tinklo. Tai dideli ir nemalonūs skaičiai, kurie neleidžia abejoti, ar investicijos į šį projektą naudojamos tikslingai.

Akivaizdu, kad investicijos į šio kelio infrastruktūrą yra būtinos, juolab kad nesant galimybės keleiviams keliauti ir krovinius vežti geležinkeliais magistralė „Via Baltica“ yra pagrindinė eismo arterija Šiaurės–Pietų kryptimi. Atlikus projekte numatytus darbus, kuriuos planuojama finansuoti ES investicijų ir Lietuvos biudžeto lėšomis, pagerės eismo sąlygos ne tik vietos, bet ir tarptautiniam transportui, sumažės eismo įvykių skaičius.

Baigdamas norėčiau palinkėti Asamblėjos dalyviams produktyvaus darbo, inovatyvių minčių ir vertingų idėjų, sėkmingų ir naudingų projektų įgyvendinimo!

Ačiū už dėmesį!