

## ŽEMĖS VALDŲ POKYČIAI VYKDANT ŽEMĖS PAĖMIMO VISUOMENĖS POREIKIAMS „RAIL BALTICA“ PROJEKTĄ PANEVĖŽIO RAJONO SAVIVALDYBĖJE

**Andrius MURAUSKAS**, Vytauto Didžiojo universitetas, Žemės ūkio akademija, Inžinerijos fakultetas, el. paštas: [andrius.murauskas@vdu.lt](mailto:andrius.murauskas@vdu.lt)

**Daiva JUKNELIENĖ**, Vytauto Didžiojo universitetas, Žemės ūkio akademija, Inžinerijos fakultetas, el. paštas: [daiva.jukneliene@vdu.lt](mailto:daiva.jukneliene@vdu.lt)

### Santrauka

Pastaruoju metu daug dėmesio skiriama geležinkelio transporto infrastruktūros projektui „Rail Baltica“. Šis projektas yra plyno lauko projektas, dėl to paliečia daug žemės sklypų savininkų. Keičiasi žemės valdų struktūra, ūkininkavimo sąlygos, dėl geležinkelio ir jo įrenginių apsaugos zonų ribojama ūkinė veikla. Geležinkelio tiesimui reikalinga žemė išperkama iš žemės savininkų pagal Lietuvoje patvirtintą žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūrą. Šio straipsnio tikslas – išanalizuoti žemės valdų pokyčius, vykdant ypatingos valstybinės svarbos projektą „Rail Baltica“ Panevėžio rajono savivaldybės teritorijoje. Šiame tyrime atlikta žemės sklypų erdvinė analizė, lyginant žemės sklypus prieš ir po projekto. Projekte „Rail Baltica“ suprojektuota geležinkelio vėžė palietė daugiau kaip 500 ha žemės sklypų, iš kurių 76 % skirta geležinkelio vėžei ir 24 % vietiniams keliams šalia geležinkelio vėžės. Geležinkelio vėžė padalina žemės sklypą į du ir daugiau sklypų, todėl žemės sklypai sumažėjo ir žemės valdų struktūra tapo neracionali. Siekiant efektyviai panaudoti neracionalius žemės sklypus tikslinga rengti kompleksinius žemės konsolidacijos projektus, išpirkti mažo ploto žemės sklypus.

**Reikšminiai žodžiai:** ypatingos valstybinės svarbos projektas, žemės valda, „Rail Baltica“.

### Įvadas

„Rail Baltica“ – geležinkelio transporto infrastruktūros projektas, kuris svarbus Lietuvai integruojant Baltijos šalis į Europos geležinkelių tinklą. „Rail Baltica“ trasa – elektrifikuota europinės vėžės geležinkelio linija, kuri sujungs Varšuvą, Kauną, Rygą ir Taliną. Bendras geležinkelio linijos ilgis Baltijos šalyse siekia 870 km, iš jų Lietuvoje – 392 km. Geležinkelio linijos trasa suprojektuota naujose teritorijose, atsižvelgiant į gyventojų, verslo poreikius ir valstybės strateginius tikslus. Projekto tikslai skatina ekonominį vystymąsi regioniniu ir nacionaliniu lygiu ir yra susieti su gyventojų mobilumo ir kelionių galimybių gerėjimu, verslo plėtojimu, turizmo atsigavimu, karinio mobilumo poreikiais, kurie svarbūs viso regiono saugumui užtikrinti (Rail Baltica, 2024). Lietuvoje „Rail Baltica“ projektas pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu (Lietuvos Respublikos..., 2011).

„Rail Baltica“ projekto rezultatas daugiausia paliečia žemės ir miškų sklypų savininkus. Ypatingai keičiasi žemės ir miškų valdų struktūra, kinta ūkininkavimo sąlygos. Geležinkelio tiesimui reikalinga žemė išperkama iš žemės savininkų pagal Lietuvoje patvirtintą žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūrą. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymu (2011), už paimamą žemę savininkams yra atlyginama pagal rinkos kainas, kurias nustato turto vertintojai. Tačiau dėl žemės paėmimo visuomenės poreikiams proceso žemės savininkai susiduria ir su trikdžiais: nuo to momento, kai žemės savininkui ir (ar) kitam naudotojui nustatyta tvarka yra pranešta apie pradedamą žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūrą, žemės sklypo savininkai neturi teisės perleisti, įkeisti ar kitaip suvaržyti daiktinių teisių į žemės sklypus, pertvarkyti (atidalyti, padalyti, perdalyti, sujungti) šių žemės sklypų, taip pat žemės savininkas ir (ar) kitas naudotojas negali kliudyti projektą įgyvendinančiai institucijai (ar) jos atstovams įgyvendinti Įstatyme nustatytą žemės paėmimo (išpirkimo) visuomenės poreikiams procedūrą (Lietuvos Respublikos..., 2011).

Žemės paėmimo visuomenės poreikiams numatytos teisinės procedūros yra vienos daugiausiai laiko užimančios, palyginus su kitais žemėtvarkos projektais žemėtvarkos planavimo dokumentų sistemoje (Nacionalinė žemės tarnyba..., 2023). Neretai tenka pertvarkyti žemės sklypus, juos padalyti į kelis žemės sklypus, kurie dažnai tampa neracionalaus dydžio ir formos. Įgyvendinant šiuos projektus taip pat dažnai suardomas esamas kelių tinklas, kuris pablogina patekimą į žemės sklypus, todėl gali tekti ieškoti naujų sprendinių gerinant žemės sklypų pasiekiamumą.

Žemės valdų smulkinimas dėl „Rail Baltica“ geležinkelio vėžės tiesimo yra aktualus ir kitoms Baltijos šalims. Estų ir Nyderlandų mokslininkai Piik ir Spijkerboer (2020), įvertinę kitų šalių patirtį, atlikę tyrimus siūlo įvairias priemones ir būdus žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinti. Kaip pagrindinė priemonė nurodoma žemės konsolidacija. Žemės konsolidacijos proceso metu kompleksiskai pertvarkomos tam tikroje teritorijoje esančių žemės sklypų ribos, šiuos žemės sklypus sujungiant taip, kad būtų suformuotos racionaliai tvarkomos žemės ūkio valdos, pagerinta jų struktūra, sutvarkytos viešosios erdvės ir viešoji infrastruktūra bei įgyvendinami kiti žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos apsaugos politikos tikslai ir uždaviniai. Šios priemonės gali sušvelninti naujos geležinkelio trasos neigiamą poveikį dabartinei žemėnaudai. Tuo pačiu žemės konsolidacijos įgyvendinimas galėtų palengvinti derybų procesą valstybės institucijoms, nes tai suteikia papildomą kompensavimo būdą.

Jürgenson, Sikk ir Maasikamäe (2021) teigia, kad „Rail Baltic“ įgyvendinimo projektai Estijoje daro įtaką žemės nuosavybės ir žemės naudojimo struktūrai bei kelia žemės savininkų nepasitenkinimą. Autoriai situacijos gerinimui taip pat siūlo naudoti žemės konsolidaciją kaip įrankį, mažinantį žemės nuosavybės ir jos naudojimo kliūtis.

Lietuvoje „Rail Baltica“ geležinkelio vėžė nuo Kauno iki Latvijos sienos driekiasi per penkis Lietuvos rajonus – Kauno, Jonavos, Kėdainių, Panevėžio bei Pasvalio. 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 (Lietuvos Respublikos..., 2017). Pagal šiame plane pateiktą informaciją Panevėžio rajono savivaldybės teritorijoje yra 395 žemės sklypai, kurie pateko į „Rail Baltica“ projektą, iš jų 77 % priklauso fiziniams asmenims, 19 % – juridiniams asmenims ir 4 % žemės sklypų priklauso valstybei (Aecom, 2017).

**Tyrimo tikslas** – išanalizuoti žemės valdų pokyčius Panevėžio rajono savivaldybės teritorijoje vykdant žemės paėmimo visuomenės poreikiams „Rail Baltica“ projektą.

Išsikeltam tikslui pasiekti sprendžiami šie **uždaviniai**:

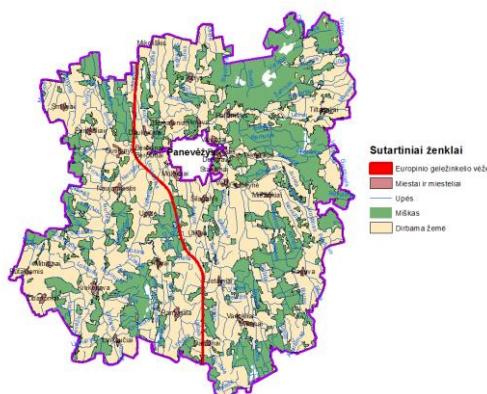
1. Įvertinti žemės sklypų struktūrinius pokyčius „Rail Baltica“ projekto teritorijoje.
2. Pateikti galimas žemės valdų naudojimo gerinimo alternatyvas.

## Tyrimų objektas ir metodai

Tyrimų objektas – suformuoti žemės sklypai po žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros „Rail Baltica“ projekto Panevėžio rajono savivaldybės teritorijoje.

Panevėžio rajono savivaldybė – Lietuvos Respublikos teritorijos administracinis-teritorinis vienetas, esantis šiaurės ir vidurio Lietuvos teritorijoje. Panevėžio miesto teritorija į rajono savivaldybės teritoriją neįeina, nes turi atskiros savivaldybės statusą.

Panevėžio rajono savivaldybėje (žr. 1 pav.) yra išplėtotą žemdirbystę: žemės ūkio naudmenos sudaro 56 % rajono ploto, miško žemė užima 35 % rajono žemės naudmenų ploto, o mažiausią dalį rajono savivaldybės teritorijos ploto sudaro keliai – vos 1 % rajono ploto (Žemės informacinė..., 2022). Europinės geležinkelio vėžės ilgis – apie 50 km. Vėžė kerta du magistralinius kelius (A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai ir A9 Panevėžys–Šiauliai), krašto, rajoninius ir vietinės reikšmės kelius, geležinkelio liniją (Linkaičiai–Šapeliai–Valstybės siena), mažesnes ir didesnes (Nevėžis) upes. Geležinkelio vėžė eina per penkias seniūnijas, aplenkia didesnes gyvenvietes (žr. 1 pav.).



**1 pav.** Panevėžio rajono savivaldybės teritorija (GDR250LT © NŽT prie Aplinkos ministerijos) ir „Rail Baltica“ geležinkelio vėžė  
**Fig. 1.** Panevėžys district municipality territory (GDR250LT © NŽT at the Ministry of the Environment) and Rail Baltica railway track

Tyrimo metu taikomi šie metodai: mokslinės literatūros analizė ir sintezė, statistinių duomenų analizė, erdvinė analizė, loginis – analitinis bei apibendrinimo metodai.

Tyrimo metu analizuoti žemės valdų pokyčiai rajono savivaldybės geležinkelio infrastruktūros „Rail Baltica“ projekto dalyje iki ir po žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros. Tyrimo metu naudojami Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano sprendinių duomenys, Geoportal.lt nekilnojamojo turto kadastro žemėlapis (sklypų duomenys), VĮ Registrų centro įrankio REGIA pateikta informacija apie nekilnojamojo turto objektų (pavyzdžiui, sklypų) geografinę padėtį, sklypų konfigūraciją, atliktų kadastrinių matavimų duomenys.

Atlikta žemės sklypų erdvinė analizė naudojant ArcGIS programinę įrangą ir žemės valdos suklasifikuotos į 10 rėžių pagal žemės sklypų plotus. Pateikiamos galimos alternatyvos racionalaus žemės naudojimui (dėl geležinkelio trasa paimitos žemės) žemės valdų savininkams.

## Tyrimų rezultatai ir jų aptarimas

Europos geležinkelio tinklo projektas „Rail Baltica“ dar vadinamas geležinkelio transporto infrastruktūros projektu (Rail Baltica, 2024). Tai ypatingos valstybinės svarbos projektas – neabejotinos svarbos infrastruktūros plėtros planas, susijęs su socialiniais-ekonominiais, geopolitiniais aspektais, kurie yra aktualūs ne tik tiek Lietuvai, tiek Baltijos

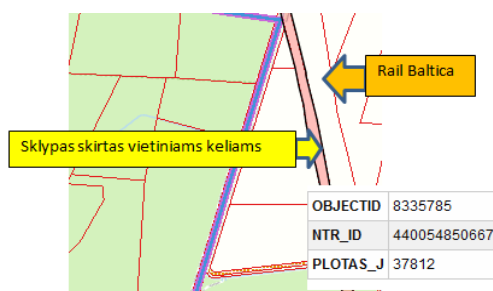
šalims, bet ir visai Europos Sąjungai. Projektuojant geležinkelio vėžę „Rail Baltica“ siekiama užtikrinti europiniam geležinkeliui keliamų parametru atitiktį, kaip projektinis keleivinių traukinių greitis (249 km/val.).

Daugiausia rūpesčių ir problemų turi žemės valdų savininkai ir naudotojai, kurių nuosavybė susijusi su geležinkelio vėžės teritorija. Vadovaujantis reglamentuojančiais dokumentais visi žemės sklypų ir kitų nekilnojamojo turto, esančio tokiuose žemės sklypuose, savininkai ir naudotojai informuojami tiesiogiai – registruotais laiškais.

Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialiojo plano sprendinių nustatymo eigoje yra suformuoti žemės sklypai, atsižvelgiant į kadastro vietovių ribas, geležinkelį ir automobilių kelius, platesnes upes (žr. 2 pav.). Panevėžio rajono savivaldybės teritorijoje (Geoportal.lt, 2024):

- „Rail Baltica“ geležinkelio vėžei suformuotas 21 žemės sklypas, kurių bendras plotas 399,06 ha;
- vietiniams keliams šalia geležinkelio vėžės suformuoti 95 sklypai ir skirtas 126,69 ha plotas.

Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena dalyje Panevėžio rajono savivaldybės teritorijos atkarpoje visuomenės poreikiams paimta: privačios ir valstybės nuosavybės valdomas žemės plotas – 380,63 ha, laisvos valstybinės žemės plotas – 18,43 ha. „Rail Baltica“ geležinkelio linijos statybai suformuotų ir įregistruotų žemės sklypų naudojimo paskirtis – kita, žemės naudojimo būdas – susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.

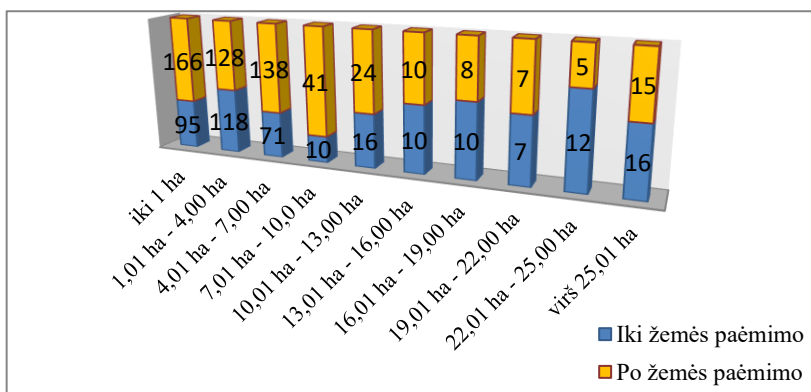


Šaltinis: © Geoportal.lt: Nekilnojamojo turto kadastro žemėlapis (sklypų duomenys), 2024  
 Source: © Geoportal.lt: Real estate cadastre map (plot data), 2024

**2 pav.** Suformuotų sklypų geležinkelio vėžei ir vietiniams keliams informacijos pavyzdys Panevėžio rajono savivaldybės teritorijoje  
**Fig. 2.** An example of information on plots formed for railway tracks and local roads in Panevėžys district. in the territory of the municipality

Vietinės reikšmės automobilių keliai suprojektuoti kuo arčiau Europinio standarto geležinkelio linijos, kad neliktų neracionalių žemės sklypų tarp vietinės reikšmės automobilių kelių ir Europinio standarto geležinkelio linijos. Visuomenės poreikiams paimta: privačios ir valstybės nuosavybės teise valdomas žemės plotas – 118,35 ha, laisvos valstybinės žemės plotas – 8,34 ha. Vietiniams keliams (šalia geležinkelio) skirtų žemės sklypų naudojimo paskirtis – kita, naudojimo būdas – susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos. Šiam projektui vykdyti iš žemės sklypų savininkų paimama žemė visuomenės poreikiams. Paimti žemės sklypai ar jų dalys yra sujungti ir suformuoti valstybinės žemės sklypai (juose ar jų dalyse – tiesiama geležinkelio linija), nustatant bei pakeičiant pagrindinę žemės naudojimo paskirtį ir naudojimo būdą. Į teritoriją patenka 387 žemės sklypai (365 privatūs ir 17 valstybei priklausančių žemės sklypų).

Išanalizavus privačios žemės sklypų plotus iki žemės paėmimo visuomenės poreikiams ir po žemės paėmimo visuomenės poreikiams matyti, kad žemės valdų skaičius padidėjo nuo 365 vnt. iki 542 vnt. (žr. 3 pav.).



**3 pav.** Žemės sklypų ploto pasiskirstymas skaičiais Panevėžio rajono savivaldybės „Rail Baltica“ projekto teritorijoje iki ir po žemės paėmimo visuomenės poreikiams.

**Fig. 3.** The distribution of land plots in numbers in the area of the Panevėžys district municipality "Rail Baltica" project before and after land acquisition for public needs.

Analizuojant žemės sklypų plotus taip pat matyti, kad sklypų skaičiai, atsižvelgiant į jų užimamus plotus po „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo, taip pat kito: iki 1 ha žemės sklypų skaičius padidėjo 81 %, žemės sklypų skaičius nuo 1,01 iki 4,00 ha padidėjo tik 8,5 %, beveik 95 % padidėjo žemės sklypų skaičius nuo 4,01 ha iki 7,00 ha, ypatingai daug



– net 310 % – pakito žemės sklypų skaičius nuo 7,01 iki 10,00 ha. Žemės sklypų skaičiaus padidėjimas rodo, kad po „Rail Baltica“ projekto Panevėžio rajono savivaldybės teritorijoje sklypai yra susmulkinti į mažesnius žemės sklypus bei apsunkintas racionalus žemės sklypų naudojimas, tai daro įtaką ir žemdirbystės veiklos sektoriui.

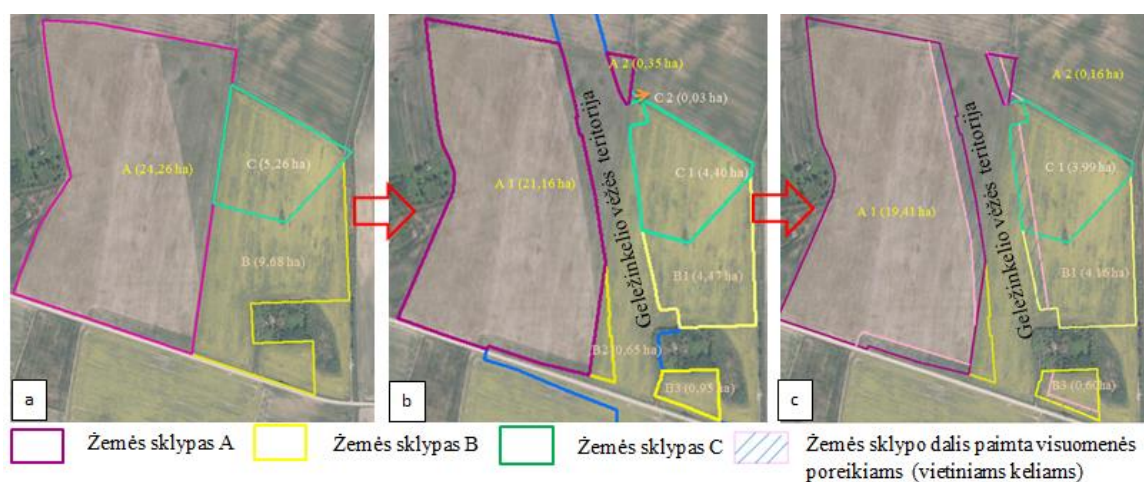
Siekiant detaliau įvertinti žemės valdų struktūrą įgyvendinus „Rail Baltica“ vėžės projektą, atliktas trijų žemės valdų (A, B, C) pokyčių sekos analizavimas Panevėžio rajono savivaldybės Barklainių kadastro vietovėje. Bendras nagrinėjamų žemės valdų plotas – 39,2 ha (žr. 4 a pav.).

Įvertinus nagrinėjamų žemės valdų pokyčius matyti, kad po žemės paėmimo visuomenės poreikiams (po geležinkelio vėžės ir vietiniams keliams skirtos žemės) liekantis sklypų skaičiai ir jų plotai yra:

– žemės valdos (A) plotas 24,26 ha., iš kurio žemės savininkui lieka 19,57 ha žemės sklypas. Žemės valda padalijama į didesnio ploto A1 (19,41 ha) ir mažo ploto A2 (0,16 ha) žemės sklypus. Žemės valdos plotas sumažėjo 19,3 % (žr. 4c pav.).

– žemės valda (B), kurios plotas 9,68 ha, sumažėjo iki 4,76 ha ploto ir tai sudaro 50,8 %. Po geležinkelio vėžei paimtos teritorijos žemės valda skyla į tris neracionalius žemės sklypus B1 (4,47 ha), B2 (0,65 ha) ir B3 (0,95 ha) (žr. 4b pav.), o po žemės paėmimo vietiniams keliams skirtos žemės liko du sklypai B1 (4,16 ha) ir B3 (0,60 ha) (žr. 4c pav.). Žemės sklypas B2 (0,65 ha) žemės sklypas paimtas visuomenės poreikiams.

– žemės valda (C) – plotas 5,26 ha. Po geležinkelio vėžei skirtos teritorijos žemės valda padalijama į dvi dalis C1 (4,40 ha) ir C2 (0,03 ha) (žr. 4 b pav.), o po vietinių kelių projektavimo sprendinių lieka tik vienas sklypas C1, kurio plotas 3,99 ha (žr. 4 c pav.). Žemės valdos plotas sumažėjo 24,1 %.



Šaltinis: © Geoportal.lt: Nekilnojamojo turto kadastro žemėlapis (sklypų duomenys), 2024

Source: © Geoportal.lt: Real estate cadastre map (plot data), 2024

**4 pav.** Žemės valdų pokyčiai: a – prieš žemės paėmimą visuomenės poreikiams, b – po geležinkelio vėžei paimtos žemės visuomenės poreikiams,

c – po geležinkelio vėžės ir vietiniams keliams paimtos žemės visuomenės poreikiams.

**Fig. 4.** Changes in land holdings: a – before land was taken for public needs, b – after the railway was taken for public needs, c – land taken under the railway track and for local roads for public needs.

Po žemės paėmimo visuomenės poreikiams kitoje geležinkelio vėžės pusėje esantis žemės ūkio paskirties žemės sklypas A2 (0,16 ha) yra per mažo ploto vykdyti žemės ūkio veiklą, todėl būtų tikslinga sklypą išpirkti valstybei arba parduoti plotą kaimynystėje esantiems savininkams. B3 (0,60 ha) žemės sklypo konfigūracija yra neracionali, nes per mažas sklypo plotas vykdamas augalų sėjomainos reikalavimus, turintis žemės apribojimus.

Atlikus tyrimą nustatyta, kad Panevėžio rajono savivaldybėje „Rail Baltica“ geležinkelio vėžė pakeitė iki tol buvusią žemės valdų struktūrą, nes buvę suformuoti sklypai dažniausiai buvo taisyklingos formos arba susieti su upių, kanalų ar kelių geoobjektais. Suprojektuota geležinkelio vėžės teritorija ir vietinės reikšmės kelių statybai, ir rekonstrukcijai skirta teritorija skiria žemės valdas į kelis smulkesnius sklypus. Geležinkelio vėžės kertami vietinės reikšmės keliai pertvarkomi: juos apjungiant, prijungiant prie esamo valstybinės reikšmės kelių tinklo, įrengiant dviejų lygių susikirtimus geležinkelio viadukus. Vietinės reikšmės keliai (5,5 m pločio) skirti žemės sklypų pasiekiamumui užtikrinti. Visa tai kelia žemės savininkų ir naudotojų susirūpinimą dėl prarastų teisių į žemės nuosavybę, nustatytų naujų servitutų ir specialiųjų žemės naudojimo apribojimų, taip pat dėl žemės sklypų suskaidymo bei nekilnojamojo turto vertės. Žemės savininkai įpratę vykdyti ir planuoti žemės ūkio veiklas turės galvoti, ką daryti su nedidelio ploto ir įvairios konfigūracijos sklypais.

Taigi, „Rail Baltica“ projektas Panevėžio rajono savivaldybės teritorijoje paliečia daug žemės sklypų savininkų, kurie susiduria su žemės valdų struktūros pokyčiais ir ribojimais dėl ūkinės veiklos. Todėl tolimesnis suskaidytų žemės sklypų panaudojimas gali būti sprendžiamas rengiant žemės konsolidacijos projektus arba svarstant galimybę apie mažų žemės sklypų išpirkimo galimybę. Svarbu atsižvelgti į žemės savininkų pageidavimus ir įtraukti juos į sprendimų priėmimo procesą, siekiant užtikrinti ilgalaikį ir tvarų žemės naudojimą. Siekiant išvengti arba sumažinti neigiamas pasekmes žemės savininkams, būtina surinkti informaciją apie galimas alternatyvas, kurias gali pasiūlyti projektą

vykdančios organizacijos bendradarbiaujant su žemės savininkais, kad tinkamai išnaudotų likusią žemę, kuri jiems lieka po geležinkelio vėžės tiesimo.

## Išvados

1. Nustatyta, kad Panevėžio rajono savivaldybėje „Rail Baltica“ geležinkelio vėžė pakeitė iki tol buvusią žemės valdų struktūrą, nes buvę iki tol suformuoti sklypai dažniausiai buvo taisyklingos formos arba susieti su upių, kanalų ar kelių geoobjektais. Suprojektuota geležinkelio vėžės teritorija ir vietinės reikšmės kelių statybai bei rekonstrukcijai skirta teritorija padalina žemės valdas į kelis smulkesnius sklypus.

2. Tinkamesnis susmulkintų žemės valdų išsidėstymas ir jų panaudojimas vienoje ir kitoje geležinkelio pusėje savininkui kelia papildomų rūpesčių ir iššūkių. Susidariusioms problemoms spręsti žemės valdų savininkams galima pasiūlyti: inicijuoti kompleksinius žemės konsolidacijos projektus pasinaudojant nacionalinio biudžeto ir Europos Sąjungos parama; išpirkti neracionalius mažo žemės ploto sklypus; vykdyti žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo projektus.

## Literatūra

1. Aecom. 2017. Europinio standarto geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena specialusis planas. *Bendrujų sprendinių konkretizavimo studija*. Prieiga per internetą: [https://map.tpdri.lt/tpdri-gis/index.jsp?action=tpdri\\_Portal](https://map.tpdri.lt/tpdri-gis/index.jsp?action=tpdri_Portal) (žiūrėta 2023 11 15).
2. Geoportal.lt. 2024. Nekilnojamojo turto kadastro žemėlapis (sklypų duomenys) Prieiga per internetą: <https://www.geoportal.lt/map/#> (žiūrėta 2024 02 26).
3. Jürgenson, E., Maasikamäe, S., Sikk, K. 2017. Uuring: Rail Balticu mõju maaomandile ja põllumajanduslikule maakasutusele.
4. Lietuvos Respublikos Žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymas. 2011. Valstybės žinios, 2011 04 28, Nr. 49-2362. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.396644/asr> (žiūrėta 2023 12 11).
5. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimas. 2011. Dėl projekto „Rail Baltica“ pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu 2011 m. spalio 11 d. Nr. XI-1612.
6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas. 2017. 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. 2017 m. sausio 11 d. Nr. 31.
7. Nacionalinė žemės tarnyba prie Aplinkos ministerijos. 2023. Žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo projektai. Prieiga per internetą: <https://sena.nzt.lt/go.php/lit/Zemes-sklypu-formavimo-ir-pertvarkymo-projektai> (žiūrėta 2024 02 20).
8. Piik, R., Spijkerboer, J. 2020. Rail Baltica in Estonia, a Challenging Land Acquisition Project. *FIG Working Week 2020. Smart surveyors for land and water management*. Prieiga per internetą: [https://www.fig.net/resources/proceedings/fig\\_proceedings/fig2020/papers/ts05j/TS05J\\_piik\\_spijkerboer\\_10395.pdf](https://www.fig.net/resources/proceedings/fig_proceedings/fig2020/papers/ts05j/TS05J_piik_spijkerboer_10395.pdf) (žiūrėta 2024 01 12).
9. Rail Baltica, oficiali svetainė. 2024. Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena. Prieiga per internetą: <https://rail-baltica.lt/projekto-igyvendinimas/kaunas-lietuvos-ir-latvijos-valstybiu-siena/> (žiūrėta 2024 02 07).
10. Žemės informacinė sistema. 2022. Žemės apskaita. Prieiga per internetą: <https://zis.lt/statistika/zemes-apskaita/> (žiūrėta 2023 11 16).

## CHANGES IN LAND OWNERSHIP DURING THE ACQUISITION OF LAND FOR THE PUBLIC NEEDS OF THE "RAIL BALTICA" PROJECT IN THE MUNICIPALITY OF PANEVEZYS DISTRICT

### Summary

Recently, a lot of attention has been paid to the railway transport infrastructure project "Rail Baltica". This project is a greenfield project, therefore it affects a lot of land plot owners. The structure of land holdings is changing, farming conditions are changing, economic activity is being restricted due to the protection zones of the railway and its facilities. The land needed for the construction of the railway is purchased from the landowners according to the procedure of acquiring land for public needs approved in Lithuania. The purpose of this article is to analyze the changes in land holdings during the implementation of the project of special national importance "Rail Baltica" in the territory of Panevezys district municipality. In this study, a spatial analysis of land plots was carried out, comparing land plots before and after the project. The railway designed in the "Rail Baltica" project touched more than 500 ha of land plots, of which 76 percent. dedicated to railway track and 24 percent for local roads near the railway track. The railway track divides the plot of land into two or more plots, as a result of which the plots of land decreased and the structure of land holdings became irrational. In order to effectively use irrational land plots, it is appropriate to prepare complex land consolidation projects, to buy out small land plots.

**Keywords:** project of special national importance, land holding, „Rail Baltica“.