



VALSTYBĖS ĮMONĖ LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJA

Susisiekimo ministerijai

Nr. _____
 Į 2022-12-06 Nr. 2-5013

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija (toliau – Kelių direkcija, įmonė) Susisiekimo ministerijos 2022-12-06 raštu Nr. 2-5013 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo Nr. XIII-2166 18 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIVP 2176(2)“ gavo Susisiekimo ministerijos parengtą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo dėl Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 18 straipsnio pakeitimo projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Minėtu Nutarimo projektu, kuris parengtas dėl pritarimo Lietuvos Respublikos Seimo nario Gintauto Kindurio pateiktam pasiūlymui urbanizuotose užstatytose teritorijose sumažinti valstybinės reikšmės krašto, rajoninių ir vietinės reikšmės I, II ir III kategorijos kelių apsaugos zonas, nustatytas Lietuvos Respublikos specialiųjų sąlygų įstatymo 18 straipsnyje (toliau – Seimo nario pasiūlymas), ne tik kad iš esmės pritariama minėtam pasiūlymui, tačiau *pateikiamas dar ir naujas (papildomas) pasiūlymas, kuris urbanizuotose teritorijose išvis panaikintų visų valstybinės reikšmės (įskaitant ir magistralinių) kelių apsaugos zonas.*

Manome, kad Nutarimo projektu nepagrįstai siūloma urbanizuotose teritorijose, išskyrus planuojamas teritorijas, neužstatytas pastatais ir (ar) turinčiais stogą inžineriniais statiniais, visų valstybinės reikšmės kelių apsaugos zonas sutapatinti su nustatytomis kelio (gatvės ribomis), tai yra praktiškai visiškai atsisakyti kelių apsaugos zonų.

Toks pasiūlymas leistų iškart už valstybinės reikšmės kelių statinių (miestuose tai dažniausiai jau nuo asfalto dangos krašto ar kelio borto) ribų statyti bet kokius pastatus ir vykdyti kitokią veiklą.

Nors Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatyme ir nenurodyta kokiam tikslui nustatomos kelių apsaugos zonos, tačiau Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 12 straipsnyje nustatyta, kad kelių apsaugos zonos nustatomos siekiant sudaryti saugias eismo sąlygas.

Saugios eismo sąlygos sudaromos užtikrinant laisvą nuo kliūčių zoną, matomumą, eismo pralaidumą, o tam keliai rekonstruojami ir kapitaliai remontuojami, įrengiami šaligatviai ir pėsčiųjų ir dviračių takai, įdiegiamos greičio mažinimo, aplinkosauginės priemonės. Dėl to kelių apsaugos zonos negali būti užstatytos pastatais ir statiniais prie pat kelio (inžinerinio statinio) ribos.

Šiuo metu kelių apsaugos zonos nustatytos jau įvertinant kelių plėtros perspektyvas. Jeigu jau nuo kelio statinio ribų bus pastatyti pastatai ir kiti statiniai, nebus užtikrinta laisva nuo kliūčių zona, o bet kokie kelių plėtros darbai pareikalaus papildomų lėšų, kadangi visuomenės poreikiams reikės paimti jau ne užstatytą žemę, tačiau ir pastatus, statinius ir įrenginius.

Be to, pagal Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymą, valstybinės reikšmės keliai priskirti prie nacionaliniam saugumui užtikrinti strateginę reikšmę turinčios infrastruktūros.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. lapkričio 12 d. nutarimu Nr. 1252 „Dėl nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įrenginių ir turto apsaugos zonų nustatymo“

magistraliniams ir krašto keliams ir jų statiniams pasienio ruože nustatomos netgi nacionaliniam saugumui užtikrinti strateginę reikšmę turinčios infrastruktūros apsaugos zonos.

Kaip žinoma Susisiekimo ministerijai iš žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūrų, už visuomenės poreikiams paimamoje žemėje esančius pastatus ir statinius dažnai reikalaujama tokio atlyginimo dydžio, kad kai kuriais atvejais kelio projekto nebūtų galima išvis įgyvendinti dėl privalomos kaštų ir naudos analizės neigiamų rodiklių.

Atkreipiame dėmesį, kad Seimo nario pasiūlyme dėl Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 18 straipsnio pakeitimo projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad urbanizuotose užstatytose teritorijose „nustačius siauresnes kelių apsaugos zonas, įvairūs apribojimai būtų taikomi mažesnėms teritorijoms, todėl žemės savininkai patirtų mažiau suvaržymų, mažėtų įvairių derinimų ir leidimų išdavimų, todėl tai mažintų administracinę naštą kelių (valstybei ir savivaldybėms) ir žemės savininkams. Numatyti apribojimai nesudarytų sąlygų kaip nors bloginti kelių techninę būklę ir kelių transporto eismo saugumą bei neturėtų įtakos žmonių sveikatai“.

Manome, kad toks Seimo nario pasiūlymas nepagrįstai iškelia žemės savininkų interesą aukščiau visuomenės intereso saugiai naudotis valstybinės reikšmės keliais.

Valstybinės reikšmės kelių priežiūra ir plėtra yra visos visuomenės ar jos dalies interesai, kuriuos valstybė, atlikdama savo funkcijas, pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją yra įpareigota užtikrinti ir tenkinti (Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2001 m. balandžio 2 d., 2002 m. gegužės 10 d., 2002 m. rugsėjo 19 d. nutarimai).

Teisingumo negalima pasiekti tenkinant tik vieno asmens ar vienos grupės ir paneigiant kitų interesus (Lietuvos Respublikos Konstitucinio teismo 2003 m. kovo 4 d. nutarimas).

Be to, Seimo nario pasiūlymo aiškinamajame rašte nepagrįstai teigiama, kad toks pasiūlymas sumažinti kelių apsaugos zonas neturėtų įtakos žmonių sveikatai. Priešingai, įtaka sveikatai būtų dėl neleistino transporto priemonių keliamo triukšmo prie pat kelio pastatytose gyvenamuosiuose namuose ar visuomeniniuose pastatuose.

Negana to, tas pats Seimo narys (ir iš esmės tais pačiais motyvais – privačios nuosavybės gynimo) yra pateikęs pasiūlymą ir dėl Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 11 straipsnio pakeitimo, kuriuo urbanizuotose užstatytose teritorijose siūloma susiaurinti valstybinės reikšmės kelių juostas (žemės sklypus). Kadangi valstybinės reikšmės keliai (inžineriniai statiniai) ir taip iš esmės sutampa su kelio juostomis, tai manytina, kad tuo pačiu siūloma siaurinti ir pačius inžinerinius statinius.

Tuo tarpu pagal Lietuvos Respublikos Konstitucijos 47 straipsnį, valstybinės reikšmės keliai yra išimtinė valstybės nuosavybė, todėl Seimo nario pasiūlymas siaurinti valstybinės reikšmės kelių juostas ir tuo pačiu valstybinės reikšmės kelius (inžinerinius statinius) ir taip leisti juos privatizuoti (ar įteisinti jau įvykusį privatizavimą) vertintinas kaip galimai neatitinkantis šios nuostatos.

Pažymėtina, kad urbanizuotose teritorijose (ypač kaimų ir kai kurių miestelių) valstybinės ir vietinės keliai dažnai neturi būtinų tokiose teritorijose kelio elementų (šaligatvių, pėsčiųjų ir dviračių takų, apšvietimo, vandens nuleidimo sistemų ir kita). Tokiose teritorijose susiaurinus kelių juostas (ir tuo pačiu inžinerinius statinius) ir dar tokiems susiaurintiems keliams netaikant kelių apsaugos zonos reikalavimų, nebūtų jokių galimybių juos įrengti. Dėl to, įgyvendinus Seimo nario pasiūlymus, būtų gautas priešingas rezultatas, negu teigiama, tai yra tose teritorijose būtų užkirstas kelias bet kokiai tų kelių pertvarkai ir plėtrai.

Dėl nurodytų priežasčių Kelių direkcija nepitaria nei Seimo nario Gintauto Kindurio, nei Nutarimo projekte pateiktiems pasiūlymams dėl Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 18 straipsnio keitimo (projekto Nr. XIVP-2176(2), kadangi, įmonės nuomone, visi minėti pasiūlymai parengti neįsigilinus nei į esamas problemas, nei į jų mastą, nei į teisinį reglamentavimą, nei į teikiamų pasiūlymų pasekmes.

Pagal kompetenciją teikiame pastabas ir pasiūlymus:

1. Iš esmės Nutarimo projekte numatyta kelių apsaugos zonų urbanizuotose teritorijose netaikyti, tai yra nustatyti jas mažesnes nei atstumas nuo kelio briaunos iki kelio juostos (žemės sklypo) ribos (taikyti jas tik dalyje kelio žemės sklypo ir statinio) arba sutapatinti su kelio juostos ribomis.

Tuo tarpu tiksliai nustatyti urbanizuotos teritorijos (vadovaujantis Teritorijų planavimo įstatymo 2 straipsnio 37 dalimi, urbanizuotos teritorijos – pastatais užstatytos miestų, miestelių, kompaktiškai užstatytų kaimų teritorijos su inžinerinių komunikacijų koridoriais ir neužstatytais bendrai naudoti pritaikytais želdynais, viešosiomis erdvėmis ir valstybiniais miškais miestuose) ribas galimybės praktikoje yra labai ribotos, o šis klausimas iš esmės visada yra ginčo objektas (juolab, kad skirtingos institucijos (kiekvienos savivaldybės administracija, Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija prie Aplinkos ministerijos (ar netgi skirtingi jos departamentai), Aplinkos ministerija, Susisiekimo ministerija, ir t. t.) šią sąvoką supranta, aiškina ir taiko skirtingai). Neretai dar kitą nuomonę turi teritorijų plėtra suinteresuoti fiziniai ir juridiniai asmenys (šalia valstybinės reikšmės kelių esančių žemės sklypų savininkai, verslo subjektai, teritorijų planavimo dokumentų rengėjai).

Paminėtina ir tai, kad urbanizuotos teritorijos iš esmės niekur nėra tiksliai nustatytos. Teritorijų planavimo dokumentuose dažnai urbanizuotos teritorijos nėra atskirtos nuo urbanizuojamų teritorijų (tai yra toms pačioms teritorijoms priskiriami ne tik faktiškai užstatyti žemės sklypai, bet ir žemės ūkio paskirties žemės sklypai (dirbami žemės plotai, pievos ir t.t.) ir kiti žemės sklypai, kuriuose jokių pastatų nėra). Neretai tokioms teritorijoms priskiriama iš esmės vos ne visa savivaldybės teritorija (tai yra neurbanizuojamos teritorijoms priskiriant (paliekant) tik dalį didelių miškų ir didelių vandens telkinius).

Urbanizuotoms teritorijoms (patvirtintuose teritorijų planavimo dokumentuose) priskiriami ir tie žemės sklypai, kuriuose esantys pastatai yra toli nuo kelių (neretai net esantys už to kelio apsaugos zonos ribų). Atitinkamai, pagal pateiktus siūlymus, tokiuose žemės sklypuose (nesvarbu kiek esamas užstatymas nutolęs nuo kelių) būtų įteisinama galimybė vykdyti naujas veiklas (statyti naujus pastatus ar kitus statinius, įrengti įrenginius, kasti atvirus vandens telkinius ir kita) nesilaikant kelio apsaugos zonos apribojimo (iš esmės iki pat kelio sklypo ribos).

Net ir tose vietose, kur kelio apsaugos zona būtų taikoma visa apimtimi (jos nemažinant), pastačius pastatus už kelio apsaugos zonos ribų, žemės sklypas būtų priskirtas urbanizuotoms teritorijoms. Atitinkamai, pagal pateiktus siūlymus, kelio apsaugos zonos apribojimas tokiam žemės sklype nebegalėtų būti taikomas, ir visos minėtos veiklos būtų galimos iš esmės iki pat sklypo ribos.

Tai neabejotinai turėtų neigiamos įtakos eismo saugai keliuose, būtų apsunkintos kelių plėtros galimybės, priežiūros sąlygos, saugaus eismo priemonių įgyvendinimas, galimybės užtikrinti higienos normose nustatytus transporto priemonių eismo sukeliama triukšmo ribinius dydžius, neretai tektų dar labiau riboti leistiną važiavimo greitį ir t.t. Iš esmės būtų sukuriama naujos problemos ir ten, kur jų šiuo metu nėra.

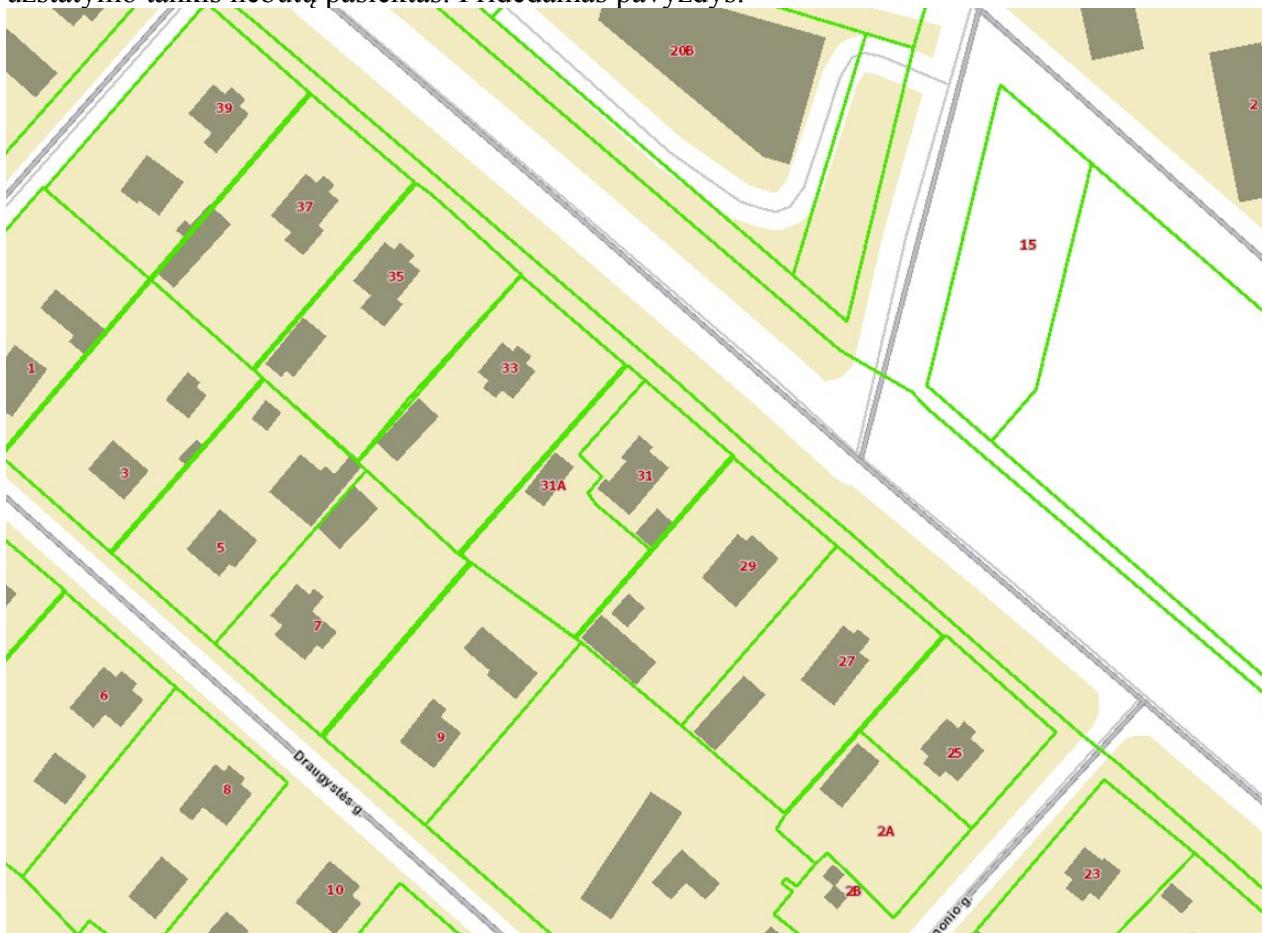
2. Paminėtina ir tai, kad miestų ir miestelių ribos yra keičiamos iš esmės pagal suteikiamus adresus ir gyventojų pageidavimą (apklausas). Todėl miestams ir miesteliams priskirtos teritorijos yra kelis ar net kelias dešimtis kartų didesnės nei realiai urbanizuotos (užstatytos) miestų ir miestelių teritorijos.

Teritorijos, kurios nepatenka į miestų ir miestelių ribas, yra priskirtos kaimo gyvenamosios vietovėms (gyvenamosioms vietovėms nepriskirta tik labai maža Lietuvos teritorijos dalis – ypač dideli vandens telkiniai (marios), dalis girių ir pan., kuriose paprastai valstybinės reikšmės kelių ir nėra). Todėl nepriimtinas siūlymas tokiose teritorijose nustatyti mažesnę kelių apsaugos zonų dydį, nei kelių, esančių už gyvenamųjų vietovių ribų (t. y. nustatyti mažesnę kelių apsaugos zonų dydį iš esmės visiems keliams).

3. Urbanizuotos teritorijos sąvokoje nurodytos kompaktiškai užstatytų kaimų teritorijos. Pagal Teritorijų planavimo įstatymo 2 straipsnio 7 dalį, kompaktiškai užstatyta teritorija – didesnė kaip 5 ha užstatyta teritorija (pastatų, kiemų, aikštelių užimta žemė, kita tiesioginiam statinių eksploatavimui naudojama žemė), kurioje užstatymo tankis ne mažesnis kaip 20 procentų. Pagal Teritorijų planavimo įstatymo 2 straipsnio 40 dalį, užstatymo tankis – pastatų ir turinčių stogą inžinerinių statinių antžemine dalimi užstatomo ploto, nustatomo pagal išorinių sienų ar kitų atitvarų projekciją į žemės paviršių, santykis su žemės sklypo plotu.

Atsižvelgiant į tai, visai neaišku kodėl kompaktiškai užstatytos teritorijos sąvokoje minimi kiemai, aikštelės ir kita tiesioginiam statinių eksploatavimui naudojama žemė (kuri net nėra aiškiai apibrėžta), jei reikia vertinti tik užstatymo tankį (pastatų ir turinčių stogą inžinerinių statinių užimamą plotą). Šiuo klausimu skirtingos institucijos pasisako taip pat skirtingai. Atitinkamai tai jau ir dabar yra nuolatinių ginčų objektas.

Negana to, net tose teritorijose, kuriose vyrauja 6 arų ploto žemės sklypai su juose esančiais gyvenamaisiais namais, kurių projekcija į žemės paviršių dažniausiai neviršija 100 m², 20 procentų užstatymo tankis nebūtų pasiektas. Pridedamas pavyzdys.



Atitinkamai tokia teritorija negalėtų būti priskirta kompaktiškai užstatytai teritorijai, tačiau praktikoje yra priešingai – priskiriama, nesilaikant Teritorijų planavimo įstatyme nustatytų rodiklių (nepagrįstai teigiama, kad tuo atveju, jei sklype yra pastatas, tai sklypas jau yra kompaktiškai užstatytas).

Be to, visai nėra apibrėžta nuo kur ir kaip matuoti ne mažesnę kaip 5 ha teritoriją. Dėl tokio kompaktiškai užstatytos teritorijos apibrėžimo ta pati teritorija (priklausomai nuo taško, nuo kurio būtų pradama matuoti, kokia kryptimi ir koku pločiu), vienu atveju pateks į kompaktiškai užstatytą teritoriją, o kitu atveju – nepateks. Atitinkamai, pagal pridedamą pavyzdį, suinteresuoti asmenys gali pagrįstai teigti, kad žemės sklypai A ir B (nors juose nėra jokių pastatų) yra kompaktiškai užstatytoje teritorijoje (raudonas kontūras), tačiau taip pat pagrįstai būtų galima teigti, kad tie patys žemės sklypai (A ir B) nepatenka į kompaktiškai užstatytą teritoriją (mėlynas kontūras).



Atsižvelgiant į tai, praktikoje nustatyti kompaktiškai užstatytų teritorijų ribas iš esmės neįmanoma. Dėl to, jeigu netoliese yra užstatytų teritorijų, į kompaktiškai užstatytas teritorijas galima įtraukti ir naujas, dar neužstatytas teritorijas (taip pat ir esančias kelių apsaugos zonose, nors jose jokių pastatų nėra) (žr. šio rašto priedą). Be to, sudaromos prielaidos vis praplėsti kompaktiškai užstatytų teritorijų ribas plečiant užstatymą gretimose teritorijose.

Tuo tarpu pateikti siūlymai niekaip nespirstų nedidelių kaimų, nors gyvenamaisiais namais ir užstatytų ypač arti kelių juostų ribų, apsaugos zonų nustatymo klausimo, jeigu užstatyta teritorija mažesnė nei 5 ha (pagal apibrėžimą kompaktiškai užstatyta teritorija laikoma tik didesnė kaip 5 ha užstatyta teritorija). Šiuo atveju nauji pastatai turėtų būti statomi už kelių apsaugos zonų ribų, o juos pastčius už kelių apsaugos zonų ribų (užstatytai teritorijai pasiekus bent 5 ha plotą), atsirastų galimybė statyti ir kelių apsaugos zonų ribose (nors tai ir neturėtų būti nei priimtina, nei siekiamybė) apsaugos zonų reikalavimų tiesiog nebetaikant.

Dėl šio rašto 1, 2 ir 3 punktuose nurodytų priežasčių, jei būtų pritarta Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 18 straipsnio keitimo projektui, iš esmės visur (taip pat ir kelių apsaugos zonose) būtų įteisinta teritorijų plėtra.

4. Visai nesuprantama Susisiekimo ministerijos siūloma išimtis „išskyrus planuojamas teritorijas, neužstatytas pastatais ir (ar) turinčiais stogą inžineriniais statiniais“. Pagal Teritorijų planavimo įstatymo 2 straipsnio 12 dalį, planuojama teritorija – teritorija, kuriai rengiamas teritorijų planavimo dokumentas.

Atkreipiamė dėmesį, kad, pavyzdžiui, rengiant Lietuvos Respublikos teritorijos bendrąjį planą, planuojama teritorija yra visa šalies teritorija. Rengiant ar keičiant savivaldybės teritorijos bendrąjį planą, planuojama teritorija yra visa rajono teritorija. Taip pat rengiami inžinerinės infrastruktūros vystymo planai (dažnai apimantys didelę dalį šalies teritorijos) ir kiti. Pažymėtina, kad šiuo metu teritorijų planavimo dokumentais kelių apsaugos zonų taikymo/netaikymo klausimai nėra ir negali būti nagrinėjami (to nenumato teisės aktų nuostatos). Dėl nurodytų priežasčių, Kelių direkcijos nuomone, kelių apsaugos zonų taikymo/netaikymo klausimas niekaip nesusijęs su faktu, kad teritorijai rengiamas teritorijų planavimo dokumentas, todėl nurodyta išimtis ne tik netikslinga, bet ir klaidinanti.

5. Nutarimo projekto siūlymai keisti Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 18 straipsnį (urbanizuotose teritorijose nustatyti mažesnes kelių apsaugos zonas nei atstumas nuo kelio briaunos iki kelio juostos (žemės sklypo) ribos (taikyti jas tik dalyje kelio žemės sklypo ir statinio) arba sutapatinti su kelio juostos ribomis) parengti visai neatsižvelgiant į to paties įstatymo 19 straipsnio nuostatas.

Įstatymo 19 straipsnyje nurodyta, kad kelių apsaugos zonose miestuose, miesteliuose ir kaimų kompaktiškai užstatytose teritorijose leidžiama statyti ir (ar) rekonstruoti pastatus (jeigu rekonstravimo metu didėja pastato išorės matmenys), kurie nesusiję su kelių transporto priemonių ir

eismo dalyvių aptarnavimu. Atitinkamai, pagal pateiktus siūlymus, Įstatymo 19 straipsnyje būtų nurodyta galimybė statyti gyvenamuosius namus, pramonės ir sandėliavimo, komercinius objektus ir kitus pastatus išskirtinai tik pačiuose kelių žemės sklypuose (juostose) ir statiniuose. Atsižvelgiant į tai, kad šiuo atveju kelių apsaugos zonos būtų nustatytos tik pačiuose kelių statiniuose ir žemės sklypuose, juose būtų leidžiamos (gavus kelio valdytojo sutikimą) ir visos kitos Įstatymo 19 straipsnio 2 dalyje nurodytos veiklos (įrengti karjerus, atvirus vandens telkinius, įrengti paminklinius akcentus, sandėliuoti bet kokias medžiagas ir t.t.).

Dėl nurodytų priežasčių pateikti pasiūlymai keisti tik Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 18 straipsnį, nekeičiant šio įstatymo 19 straipsnio nuostatų, nepriimtini. Be to, yra akivaizdu, kad Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatyme galimybė vykdyti veiklas kelių apsaugos zonose miestuose, miesteliuose ir kaimų kompaktiškai užstatytose teritorijose jau yra numatyta (leidžiama).

5. Kelių direkcijos nuomone, net ir tuo atveju, jeigu kelių apsaugos zonose yra pastatų ir kitų statinių ar įrenginių, apsaugos zona neturėtų būti visai panaikinama, jeigu esami pastatai yra bent kažkiek nutolę nuo tų kelių juostų ribų (10, 15, 20 ar 30 metrų). Tai yra, neturėtų būti įteisinama chaotiška pastatų plėtra kelio atžvilgiu, dar labiau ribojant kelių plėtros galimybes, matomumo sąlygas, taip pat nepaliekant galimybės užtikrinti transporto priemonių eismo keliamo triukšmo ribinius dydžius gyvenamuosiuose namuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje (tokiu atveju esamų pastatų plėtra ir naujų pastatų statyba galėtų būti vykdoma ir kelių apsaugos zonų ribose, tačiau neartinant esamo (susiformavusio užstatymo) į kelio pusę).

6. Manome, kad Nutarimo projekte išdėstytas pasiūlymas netaikyti kelių apsaugos zonų (jas sutapatinti su kelių juostų ribomis) galėtų būti svarstomas tik tuo atveju, jeigu iškart už kelio juostos ribų jau yra esami pastatai (toks užstatymas susiformavęs paprastai tik senamiesčiuose, centrinėse gyvenamųjų vietovių dalyje, kuriose pastatai yra iškart už šaligatvio). Netaikomos kelių apsaugos zonos galėtų būti ir pavieniauose įsiterpusiuose neužstatytuose žemės sklypuose, jei kelio plėtra jau ir taip yra ribota dėl kitų šalia esančių pastatų. Tuo tarpu tokių teritorijų kraštinuose žemės sklypuose (nors ir esančiuose šalia užstatytų teritorijų) kelių apsaugos zonos turėtų būti taikomos visa apimtimi (tai yra nenumatant galimybės plėsti gyvenamųjų vietovių išorinių ribų, nesilaikant kelio apsaugos zonos apribojimo).

Apibendrinant, Kelių direkcijos nuomone, Nutarimo projekte pateikti pasiūlymai išdėstytos problemos neišspręstų, o tik įvestų dar daugiau neaiškumų ir suteiktų pagrindo ginčams, apsunkintų Kelių direkcijos veiklą, turėtų neigiamos įtakos eismo saugai, visuomenės sveikatai, kelių plėtros galimybėms.

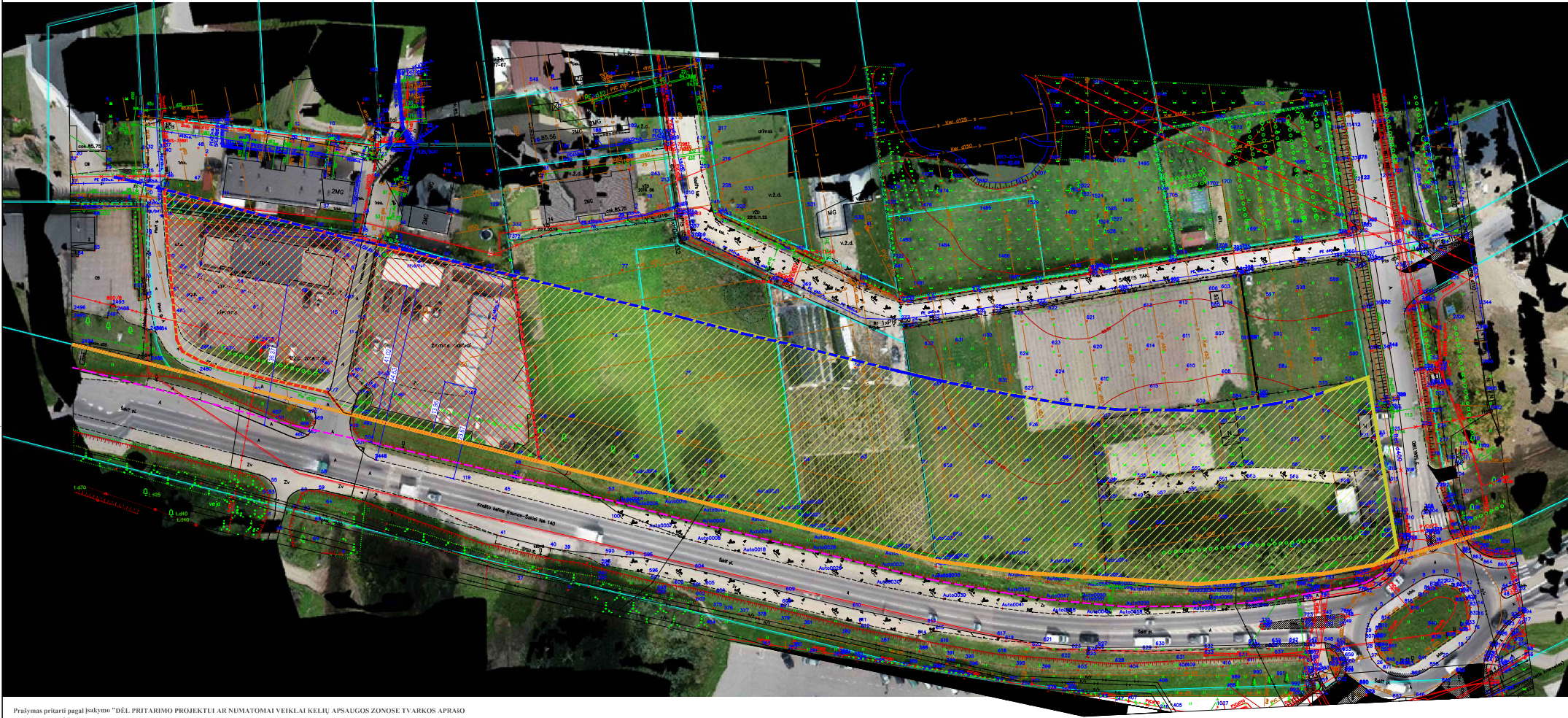
Šiuo atveju būtų būtina pirmiau peržiūrėti ir pakoreguoti Teritorijų planavimo įstatymo 2 straipsnyje nurodytas sąvokas „urbanizuotos teritorijos“, „urbanizuojamos teritorijos“, „kompaktiškai užstatyta teritorija“ ir „užstatymo tankis“, parengti ir patvirtinti poįstatyminį teisės aktą, kuriame būtų detalizuotas jų taikymas, parengti tokių teritorijų nustatymo principai, priskirtos atsakingos institucijos, kurios pagal aiškius, vieningus kriterijus privalėtų šias teritorijas nustatyti ir patvirtinti.

Manome, kad tik po to būtų galima grįžti prie Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatų keitimo (keičiant ne tik Įstatymo 18 straipsnį, bet ir 19 straipsnį).

PRIDEDAMA. Teritorijos užstatymo analizė, parengta statyba suinteresuoto asmens, 1 lapas.

D. Munščinskas, tel. (8 5) 232 9600, el. p. donatas.munscinskas@lakd.lt

N. Bautrėnienė, tel. (8 5) 232 9600, el. p. nijole.bautreniene@lakd.lt



Pratymas pritariti pagal įsakymą "DĖL PRITARIMO PROJEKTUI AR NUMATOMAI VEIKLAI KELIŲ APSAUGOS ZONOSE TVARKOS APRASO PATVIRTINIMO" 5.1 punktą.

Analizuojama teritorijos dalis, patenkanti tarp Šakių plento su Obelynės gatvės bei Šakių plento su Plevų gatvės sankryžų bei ribojama Šakių plento apsaugos zonos.

Iš viso tarp sankryžų apsaugos zonoje esančių sklypų plotas sudaro 15980 m². Šioje teritorijos dalyje yra vienas pilnai užstatytas sklypas, kuriame esantys visi statiniai patenka į Šakių plento 50m apsaugos zoną.

Pagal NTR lietuja Nr. 44/010350 sklype, adresu Kauno r. Sav., Ringaudų sen., Ringaudų k., Plevų g. 1, sklypo kad. Nr. 5250/0005-367 yra registruoti šie pastatai:

Administracinis pastatas 582g (užstatymo plotas 38m²), administracinis pastatas 682g (užstatymo plotas 42m²), administracinis pastatas 782g (užstatymo plotas 41m²), viešojo maitinimo pastatas 8M2b (užstatymo plotas 354m²). Viso pastatų užima 475m² plotą.

Pagal tą patį NTR šilumą sklype registruoti kiti pastatai: savivaldos automobilų plovykla 1H1g (užstatymo plotas 55m²), savivaldos automobilų plovykla 2H1g (užstatymo plotas 63,20m²), taip pat pagal oro foto yra matomos kitiems objektams, kurios sudaro 2639m² analizuojamos teritorijos plotą.

Iš viso statiniai sklype užima 3232m², t.y. 23% apsaugos zonoje patenkiančių analizuojamos teritorijos.

ĮSVADA: Analizuojama teritorija atitinka įsakymo 5.1 punktą, t.y. teritorijos dalis esanti apsaugos zonoje tarp sankryžų yra kompaktiškai užstatyta (užstatymo tankis didesnis nei 20%).

EKSPLIKACIJA	
	TERITORIJOS DALIS NUO KURIOS SKAIČIUOJAMAS UŽSTATYTAS 13980m ²
	UŽSTATYTA TERITORIJOS DALIS 3232m ² 23%
	KRATO KELIO APSAUGOS ZONA 50M
	KELIO JUOSTA (SUTAMPA SU SKLYPŲ RIBOMIS)
	KELIO BRIAUNIA

0	2020-03-09	STATYBOS LEIDIMUI	
LAIŠKA	DATA	LAIŠKOS STATUSAS, KEITIMŲ PREZISITIS	
ATLETO	NR.	STATYBOS PROJEKTO PAVADINIMAS	
		TERITORIJOS TARP ŠAKIŲ PLENTO SANKRYŽŲ SU OBELYNĖS IR PLEVŲ, GATVĖMS UŽSTATYMO ANALIZĖ	
1450	PV	A. MACIŪNAS	DOKUMENTO PAVADINIMAS
A.2241	PDV	R. VALIULIENE	SKLYPO PLANAS M 1:500 SITUACIJOS SCHEMA
			DOKUMENTO ŽYMIO
LT	STATYTOJAS / UŽSAKOVAS	L. P.	2020-195-A-PP-SP-01
			1

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija 188710638, J. Basanavičiaus g. 36, LT-03109 Vilnius, Lietuva
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO
Dokumento registracijos data ir numeris	2022-12-12 Nr. 2-18421
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	2022-12-12 Nr. 1-12206
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Aivaras Vilkelis, Departamento direktorius
Sertifikatas išduotas	AIVARAS VILKELIS LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-12-12 16:08:00 (GMT+02:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2022-12-12 16:08:33 (GMT+02:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2019-05-04 16:18:12 – 2024-05-02 23:59:59
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija, Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija, į.k. 188710638 LT", sertifikatas galioja nuo 2022-04-25 13:44:51 iki 2023-04-25 13:44:51 "Gauto dokumento registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, į.k. 188620589 LT", sertifikatas galioja nuo 2021-12-20 11:01:47 iki 2024-12-19 11:01:47
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	1
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	DocLogix v12.8.7.0
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2022-12-12 16:56:16)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2022-12-12 16:56:16 Dokumentų valdymo sistema Avilys