



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01103 Vilnius, tel. +370 5 261 2363,
faks. +370 5 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2024- Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) parengė ir pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl valstybei svarbaus projekto Klaipėdos pietinio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų“ projekto (toliau – Nutarimo projektas), pateikto Lietuvos Respublikos Vyriausybei 2024 m. balandžio 30 d. (Reg. Nr. TAIS 24-3331(2)), teikimą.

Nutarimo projekto tikslas – pradėti rengti valstybei svarbaus projekto Klaipėdos pietinio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą, taip pat nustatyti planavimo tikslus. Nutarimo projektu numatomas rengti inžinerinės infrastruktūros vystymo planas, vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 2 straipsnio 5 dalimi ir 5 straipsnio 4 dalimi, laikytinas specialiojo teritorijų planavimo dokumentu, kuriame numatomas inžinerinės infrastruktūros objektų išdėstymas, šių objektų, gretimų teritorijų naudojimo ir apsaugos priemonės.

Vadovaujantis 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“ 1 ir 2 straipsnių nuostatomis, Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektas (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros kompleksas) yra pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu. Klaipėdos pietinio aplinkkelio (toliau – pietinis aplinkkelis) 6,8 km ilgio kelio ruožas patenka į šiuo nutarimu patvirtintą Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje ruožų sąrašą, todėl pietinis aplinkkelis priskiriamas ypatingos valstybinės svarbos projektui.

Atsižvelgiant į tai, kad pietinis aplinkkelis yra Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje dalis, numatomas rengti specialiojo teritorijų planavimo dokumentas laikytinas valstybei svarbaus projekto teritorijų planavimo dokumentu.

Pietinis aplinkkelis sujungs Klaipėdos miesto gatvių tinklą ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – Klaipėdos uostas) teritoriją su valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 141 Kaunas–Jurbarkas–Šilutė–Klaipėda, o per jį ir su kitais transeuropinio tinklo keliais.

Pietinė jungtis yra svarbi užtikrinant Klaipėdos uosto veiklą bei veiklos plėtrą. Klaipėdos uostas yra vienas iš pagrindinių Rytų–Vakarų (IXB) transporto koridoriaus objektų, kuris jungia šios krypties kelių, geležinkelių ir jūrų maršrutus. Šio transeuropinio transporto koridoriaus plėtra yra vienas iš svarbiausių įvairiarūšio transporto plėtros projektų Lietuvoje siekiant, kad

Lietuvos keliai ir geležinkeliai atsidurtų tarp pirmaujančių tranzitinių magistralių Europos Sąjungos ir Rytų (įskaitant Aziją) prekybiniais mainams. Rytų–Vakarų transporto koridoriaus infrastruktūros plėtra leistų įsilieti ir į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Danijos, Švedijos, Vokietijos uostus, ir į kitų Europos Sąjungos valstybių narių transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) tinklus.

Nutarimo projektas parengtas atsižvelgiant į Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, patvirtintos 2020 m. gruodžio 11 d. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. XIV-72 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, 141.8 papunkčio nuostatą: „Valstybinės reikšmės susisiekimo projektų sklandus įgyvendinimas. Sieksime sparčiai įgyvendinti tarptautinį geležinkelių projektą „Rail Baltica“, automobilių kelių jungties „Via Baltica“, oro ir jūrų uostų tolesnės plėtos, didinant jų veiklos pajėgumus ir Lietuvos konkurencingumą.“

Taip pat Nutarimo projektas parengtas atsižvelgiant į 2022–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtos programos (toliau – Plėtos programa), patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245 „Dėl 2022–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtos programos patvirtinimo“, 5.3.1 ir 10.2.1 papunkčius.

Susisiekimo ministerija pažymi, kad Plėtos programos 5.3 uždaviniu numatoma gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą, o minėto uždavinio nustatytas rodiklis 5.3.1 – Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pagrindinio tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus (2016 m. – 7 proc., 2025 m. – 50 proc., 2030 m. – 100 proc.).

Kaip jau minėta, pietinis aplinkkelis, priskiriamas ypatingos valstybinės svarbos projektui, patenka į Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje ruožų sąrašą, o Rytų–Vakarų transporto koridoriaus infrastruktūros plėtra leistų įsilieti ir į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Danijos, Švedijos, Vokietijos uostus, ir į kitų Europos Sąjungos valstybių narių transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) tinklus.

Miestų aplinkkelių tiesimas yra identifikuojamas kaip vienas iš būdų pasinaudoti galimybe savo transporto tinklo elementus tinkamai integruoti į Europos Sąjungos pagrindinį ir bendrąjį transeuropinį transporto tinklą (TEN-T), ko ir siekiama Plėtos programos 5.3 uždaviniu. Viena iš silpnųjų vietų yra TEN-T esantys miestai, nes juose sumažėja kelio (gatvės) laidumas ir eismo sauga. Siekiant to išvengti tiesiami miestų aplinkkeliai, kurie atskiria TEN-T srautus nuo vietinio transporto srauto.

Susisiekimo ministerija pažymi, kad Plėtos programos 10.2 uždaviniu numatoma sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui, o minėto uždavinio nustatytas rodiklis 10.2.1 – TEN-T tinklo geležinkelių ir sausumos kelių infrastruktūros dalis, atitinkanti karinio mobilumo reikalavimus (2019 m. – n. d., 2030 m. – 20 proc.). Kaip vienas iš būdų, numatytų Plėtos programoje, pasiekti nustatytus reikalavimus yra susisiekimo kelių transportu gerinimas. Todėl siekiama tiesti miestų aplinkkelius. Pietinis aplinkkelis taip pat bus pritaikytas karinio mobilumo tikslams – atgabenant ar išgabenant karinę techniką laivais į Klaipėdos uostą, taip pat užtikrinti karinės technikos judėjimą į gretimai esantį 55 ha Krašto apsaugos ministerijos sklypą.

Pietinio aplinkkelio poreikis buvo analizuotas Klaipėdos miesto transporto sektoriaus vystymo galimybių studijoje (VGTU, prof. habil. dr. P. Juškevičius, 2004 m.), Klaipėdos uosto krovinių gabenimo per Klaipėdos miestą galimybių studijoje (VGTU, prof. habil. dr. P. Juškevičius, V. Valeika, 2006 m.). Pagal parengtų studijų rezultatus buvo sukurtos teisinės prielaidos detalizuoti pietinės jungties sprendinius rengiant teritorijų planavimo dokumentus.

Sprendimas statyti pietinę jungtį buvo priimtas 2007 m., patvirtinus Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrąjį planą, kuris dar kartą įtvirtintas 2021-09-30 Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T2-191, patvirtinus Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimą, taip pat 2011 m. patvirtinus Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrąjį planą.

2009 m. buvo parengta galimybių studija „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX B transporto koridoriaus pietinės jungties eismo prognozė“ (prof. habil. dr. P. Juškevičius, V. Valeika, 2009 m.), kurioje konstatuota, kad pietinė jungtis būtų reikalinga ne tik Klaipėdos uosto reikmėms, bet kartu būtų sukurtas išbaigtas Klaipėdos miesto gatvių tinklas, sudarysiantis sąlygas optimaliam transporto sistemos funkcionavimui, būtų sumažintas Klaipėdos uosto generuojamo transporto srauto neigiamas poveikis gyventojams ir sumažinta vidinio miesto gatvių tinklo apkrova.

2015 m. parengta Klaipėdos miesto susisiekimo plėtros galimybių studija (UAB „Eurointegracijos projektai“, UAB „Archimetras“ ir UAB „Lyderio grupė“), kurioje konstatuota, kad darnaus judumo ir Klaipėdos uosto konkurencingumo požiūriu yra būtina užtikrinti sklandų ir greitą krovinių sausumos keliais patekimą į Klaipėdos uostą ir iš jo, todėl ateityje būtina išplėtoti Klaipėdos uostą su užmiesčio keliais jungiančius koridorius. Ypač tai svarbu pietinėje Klaipėdos uosto dalyje, kurioje numatoma intensyviausia plėtra.

2015 m. parengtas ir Klaipėdos miesto bei rajono savivaldybių tarybų sprendimais (atitinkamai 2015-09-09 sprendimas Nr. AD1-2624 ir 2015-09-24 sprendimas Nr. T11-288) patvirtintas Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX B transporto koridoriaus detalusis planas.

Pakartotinai pietinio aplinkkelio poreikis buvo identifikuotas ir įtvirtintas patvirtinus aukščiausio lygmens teritorijų planavimo dokumentus: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrąjį planą (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019-12-11 nutarimas Nr. 1278); Klaipėdos rajono bendrojo plano koregavimą (Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2020-08-20 sprendimas Nr. T11-333), Klaipėdos miesto bendrojo plano keitimą (Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2021-09-30 sprendimas Nr. T2-191).

Pietinio aplinkkelio statyba yra įtraukta į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano (toliau – Bendrasis planas) sprendinių įgyvendinimo priemonių planą (priemonė Nr. 1.1.3). Pagal šiame plane pateiktą būklės vertinimą, didžiausias krovinių transporto eismo į Klaipėdos uostą ir iš jo intensyvumas koncentruojasi centrinėje ir pietinėje miesto dalyse. Pietinėje uosto dalyje įsikūrę įvairiarūšių krovinių terminalai. Ateityje transporto srautas į šią Klaipėdos uosto dalį gali gerokai padidėti dėl planuojamos pietinės Klaipėdos uosto dalies plėtros bei Klaipėdos uosto rezervinės teritorijos panaudojimo uosto krovos ir (ar) kitai pridėtinę vertę kuriančiai veiklai. Siekiant sumažinti tiek esamų, tiek ateityje planuojamų krovinių transporto srautų per pietinę Klaipėdos miesto dalį neigiamą poveikį (spūstis, taršą, triukšmą ir kt.), vadovaujantis Bendrojo plano sprendiniais, numatyta galimybė įrengti pietinį aplinkkelį.

Pietinis aplinkkelis gerokai sumažins sunkiasvorių ir lengvųjų automobilių eismą nuo centrinės Klaipėdos miesto dalies, kas leis sumažinti miesto taršą ir pagerins verslo ir gyventojų gyvenimo kokybę. Taip pat mažės transporto spūstys, kas didins mobilumą ir Klaipėdos uosto konkurenciją regione. Pietinis aplinkkelis taip pat bus naudojamas ir sunkiasvoriams kroviniams transportuoti į Klaipėdos uostą ir iš jo. Kaip minėta, pietinis aplinkkelis bus pritaikytas ir karinio mobilumo tikslais atgabenant ar išgabenant karinę techniką laivais į Klaipėdos uostą, kas aktualu nūdienos geopolitiniame kontekste. Įgyvendinant projektą bus svarstomos galimybės numatyti patekimą ir į kitas pietinėje Klaipėdos miesto dalyje esančias pramonines teritorijas, numatyti saugius

susijungimus su jau esama infrastruktūra, taip pagerinant susisiekimą su miestu (tikėtina gerokai mažės Rimkų geležinkelio pervažos problematika (spūstys) rytinio ir vakarinio piko valandomis.

Priėmus Nutarimą, nustatomos šios teigiamos pasekmės – bus pradėtas rengti valstybei svarbaus projekto Klaipėdos pietinio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas, kurį tvirtins Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Priėmus Nutarimą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

Susisiekimo ministerija, kaip teritorijų planavimo organizatorė, bus atsakinga už tinkamą valstybei svarbaus projekto Klaipėdos pietinio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano parengimą ir vykdys Klaipėdos pietinio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinių įgyvendinimo stebėseną.

Nutarimo projektas buvo pateiktas išvadoms gauti Klaipėdos miesto savivaldybės administracijai, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai, AB „Via Lietuva“ (buvęs pavadinimas – AB Lietuvos automobilių kelių direkcija), Aplinkos ministerijai, Finansų ministerijai, Krašto apsaugos ministerijai, Kultūros ministerijai, Energetikos ministerijai, Ekonomikos ir inovacijų ministerijai, Sveikatos apsaugos ministerijai, Vidaus reikalų ministerijai, Žemės ūkio ministerijai.

Krašto apsaugos ministerija, Kultūros ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos Klaipėdos priešgaisrinė gelbėjimo valdyba ir Žemės ūkio ministerija pastabų ir pasiūlymų dėl Nutarimo projekto neturėjo.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija bei Ekonomikos ir inovacijų ministerija per nustatytą terminą išvadų nepateikė.

Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, atsižvelgdama į Klaipėdos mieste galiojantį Klaipėdos miesto darnaus judumo planą, patvirtintą Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2018 m. rugsėjo 13 d. sprendimu Nr. T2-185, pateiktoje išvadoje siūlė Nutarimo projekto 2.1 papunktį papildyti darnios plėtros principu: *2.1. valstybei svarbaus projekto Klaipėdos pietinio aplinkkelio teritorijoje nustatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo ir įgyvendinimo gaires, siekiant vientisų darnaus judumo teritorinių sprendimų. Į pasiūlymą atsižvelgta.*

Aplinkos ministerija ir Energetikos ministerija pateikė pastabų dėl pridėtame pietinio aplinkkelio planuojamos teritorijos plane (schemoje) nenurodytų sutartinių žymėjimų. Į pastabas atsižvelgta – pridėtas pietinio aplinkkelio planuojamos teritorijos planas, papildytas sutartiniais ženklais, remiantis Klaipėdos miesto bendrojo plano Gatvių tinklo ir kategorijų bei infrastruktūros plėtros brėžiniu, patvirtintu Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2021-09-30 sprendimu Nr. T2-191.

AB „Via Lietuva“ informavo, jog pagal kompetenciją pastabų dėl Nutarimo projekto neturi, tačiau siūlo numatyti, kad pietinio aplinkkelio projektas būtų įgyvendinamas ne tik Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšomis, bet ir pasitelkiant kitus lėšų šaltinius. Į pastebėjimą atsižvelgiama.

Finansų ministerija išvadoje pateikė pastabų dėl pietinio aplinkkelio projekto įgyvendinimui finansuoti numatomų lėšų šaltinių ir įgyvendinimo kaštų. Atsižvelgdama į Finansų ministerijos pastebėjimus, Susisiekimo ministerija pažymi, kad pietinio aplinkkelio projekto įgyvendinimui finansuoti numatomos Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos yra pagrindinis valstybinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir tvarkyti finansavimo šaltinis Lietuvoje, kurio lėšos 2024, 2025 ir 2026 metams jau yra patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2024 m. sausio 17 d. nutarimu Nr. 59¹. Tačiau finansavimas kelių infrastruktūrai yra ribotas ir, Vyriausybei nepriėmus kitų

¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2024 m. sausio 17 d. nutarimas Nr. 59 „Dėl Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų naudojimo 2024–2026 metų sąmatos patvirtinimo“.

sprendimų, minėtos lėšos preliminariai gali siekti tik 364 mln. eurų per metus. Todėl numatoma, kad pietinio aplinkkelio projektas bus įgyvendinamas ne tik Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšomis, bet ir bus siekiama pritraukti naujų finansavimo šaltinių.

Susisiekimo ministerija, matydama ekonomines Lietuvos regionų plėtros tendencijas bei poreikius ir vertindama Kelių priežiūros ir plėtros programos finansines galimybes, yra pateikusi pasiūlymą AB „Via Lietuva“ imtis konkrečių veiksmų naudojant inovatyvias finansines priemones, visų pirma, viešojo ir privataus sektorių partnerystės (toliau – VPSP) modelio taikymą įgyvendinant kelių infrastruktūros projektus. Pažymėtina, kad VPSP būdu sėkmingai įgyvendinami kelių infrastruktūros plėtros projektai kaimyninėse valstybėse, pavyzdžiui, 2023 m. pabaigoje buvo nutiestas Kekavos aplinkkelis Latvijoje. VPSP matome kaip vieną iš alternatyvių būdų užtikrinti konkrečių valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros projektų įgyvendinimą.

Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Susisiekimo ministerija atkreipia dėmesį, kad AB „Via Lietuva“ ėmėsi veiksmų, reikalingų galimybėms VPSP būdu įgyvendinti valstybei svarbius projektus, tarp jų ir Klaipėdos pietinio aplinkkelio (6,8 km ilgio ruožo) statybos projektą, kuris, kaip minėta, dar 2013 m. birželio 18 d. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. XII-381 įtrauktas į ypatingos valstybinės svarbos projektų sąrašą, įvertinti. Šiuo metu AB „Via Lietuva“ atlieka parengiamuosius darbus. Pradėtos konsultacijos su rinkos dalyviais siekiant parengti investicijų projektą. Sprendimai dėl projektų įgyvendinimo VPSP būdu priimami tik parengus investicinį projektą, kuriame galimos alternatyvos įvertinamos ir grindžiamos, remiantis Centrinės projektų valdymo agentūros (CPVA) nustatytais analizės metodais (sąnaudų ir veiksmingumo analizės (SVA) arba sąnaudų ir naudos analizės (SNA), įtraukiant ir kitus būtinus elementus (finansinė analizė, finansiniai rodikliai, socialinė-ekonominė nauda ir pan.)

Susisiekimo ministerija pažymi, jog valstybei svarbaus projekto Klaipėdos pietinio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano numatoma preliminarai parengimo kaina sudarys tarp 0,5–1,0 mln. eurų, žemės išpirkimo visuomenės poreikiams kaina – apie 7–9 mln. eurų (bus žinoma atlikus numatomo paimiti visuomenės poreikiams turto vertinimą) ir rangos darbų kaina – apie 25–35 mln. eurų.

Nutarimo projektas skelbiamas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Infrastruktūros plėtros grupės patarėjas, vykdomasis grupės vadovo funkcijas, Darius Sriubas (tel. +370 660 31979, el. p. darius.sriubas@sumin.lt) ir vyriausioji specialistė Justyna Bacevič (tel. +370 695 18148, el. p. justyna.bacevic@sumin.lt).

Energetikos ministras, pavaduojantis
susisiekimo ministrą

Dainius Kreivys