

TEISĖS AKTO PROJEKTO DALYKINIO VERTINIMO PAŽYMOS FORMA

2023-10-19 Nr. NV-2553

VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTAS Nr.: TAP-23-1387 TAIS-23-12865(2)		DĖL VALSTYBINĖS REIKŠMĖS MAGISTRALINIO KELIO A10 PANEVĖŽYS–PASVALYS–RYGA SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANO RENGIMO PRADŽIOS IR PLANAVIMO TIKSLŲ		
		Rengėjas	Svarstyta	Siūloma
Įstatymo įgyvendina- masis teisės aktas	Pasirenkama <input type="checkbox"/> Taip <input checked="" type="checkbox"/> Ne Priėmimo Terminas Data iš kalendoriaus	Susisiekimo ministerija	Pasirenkama <input type="checkbox"/> TAP <input type="checkbox"/> LRV pasitarimas <input type="checkbox"/> LRV posėdis <input checked="" type="checkbox"/> Nesvarstyta	Pasirenkama <input checked="" type="checkbox"/> Svarstyti TAP <input type="checkbox"/> Svarstyti LRV pasitarime <input type="checkbox"/> Svarstyti LRV posėdyje <input type="checkbox"/> Grąžinti tobulinti
Įgyvendina Vyriausybės programą	Pasirenkama <input checked="" type="checkbox"/> Taip <input type="checkbox"/> Ne			

SPRENDŽIAMA PROBLEMA

Magistralinis kelias A10 Panevėžys-Pasvalys-Ryga yra „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto, kuris Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-380 yra pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu, ruožas.

Kelias A10 yra šio svarbaus automobilių transporto koridoriaus dalis Šiaurės Lietuvoje, o kelio pabaigoje jis jungiasi su Latvijos magistraliniu keliu A7, jungiančiu Rygą, Iecavą, Bauskę ir Grenctalę.

Kelyje A10 yra daug eismo saugos problemų keliančių konfliktinių taškų, atsirandančių dėl esamų infrastruktūros ir kelio techninių parametrų trūkumų (vieno lygio sankryžos ir apsisukimai, pavojingi kairiniai posūkiai ir dažni dešininiai įvažiavimai ir išvažiavimai, lenkimų poreikis dėl didelio eismo intensyvumo ir kita), kas sukuria sąlygas eismo įvykiams įvykti ir daro tiesioginę įtaką eismo įvykio pasekmių sunkumui bei nesukuria aukšto eismo kokybės lygio:

- 2010–2021 m. šiame kelyje viso įvyko 685 eismo įvykiai, iš jų 154 įskaitiniai eismo įvykiai (kurių metu žuvo 46 žmonės, sužeistas 201 žmogus) ir 531 techninis eismo įvykis (vyraujantys užvažiavimas ant gyvūno (193 įvykiai), nes dėl laukinių gyvūnų judėjimo valdymo inžinerinių priemonių trūkumo gyvūnai patenka į magistralinio kelio važiuojamąją dalį, sukelia avarines situacijas ir eismo įvykius, žūsta patys);
- didžiojoje dalyje kelio ruožo priešpriešiniai eismo srautai nėra fiziškai atskirti, dėl to, esant intensyviu transporto priemonių eismui, yra didelė tikimybė įvykti priešpriešiniams susidūrimams;
- kelyje A10 yra 73 sankryžos su valstybinės ir vietinės reikšmės keliais, taip pat 213 nuovažų į sodybas, privažiuojamuosius kelius, laukus, miškus, degalines, poilsio ir sustojimo aikšteles, kavines ir pan. Jų tankis yra per didelis ir netenkina šiam keliui keliamų reikalavimų, taip pat visi šie susikirtimai, esantys viename lygyje su keliu A10, sukuria daug konfliktinių taškų pagrindiniame kelyje, o tai lemia žemą eismo kokybės (komforto) ir eismo saugumo lygį;
- urbanizuotose vietovėse nėra įrengtos saugios perėjos ir (ar) pervažos, trūksta infrastruktūros, užtikrinančios saugų susisiekimą pažeidžiamiausiems eismo dalyviams, t. y. pėstiesiems ir dviratininkams;
- 2021 m. šiame magistralinio kelio ruože vidutinis metinis paros eismo intensyvumas buvo nuo 4417 aut. / parą iki 8 480 aut. / parą., o transporto priemonių eismo pralaidumas sudaro nuo 29 iki 57 proc. nuo II kategorijos magistraliniams keliams numatomo maksimalaus vidutinio metinio paros eismo intensyvumo, siekiančio iki 15 000 aut. / parą; Vertinant 2012–2021 m. duomenis, sunkiojo transporto priemonių eismo intensyvumo dalis vidutiniškai sudarė 32 proc., o maksimali krovininių transporto priemonių dalis fiksuota 2021 m. sudarė net 63,93 proc. bendro transporto srauto.
- prognozuojama, kad didėjant eismo intensyvumui, triukšmo ribiniai dydžiai bus viršijami ir toliau nuo kelio esančių gyvenamųjų pastatų aplinkoje;

Prognozuojama, kad perspektyvoje dėl augančio transporto srauto eismo kokybės lygis kelyje dar mažės, o

TEISĖS AKTO PROJEKTO DALYKINIO VERTINIMO PAŽYMOS FORMA

avarijų rizika augs, todėl būtina pašalinti visus eismo saugos trūkumus, kad eismas vyktų komfortiškai, sklandžiai ir saugiai.

PROBLEMOS SPRENDIMO PRIEMONĖS

Problemą spęsti Vyriausybės nutarimo projekte siūlomos šios priemonės:

- Pradėti rengti valstybei svarbaus projekto valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą.
- Nustatyti šiuos planavimo tikslus:
 - valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga teritorijoje nustatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo ir įgyvendinimo gaires;
 - numatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas ir sudaryti sąlygas šios infrastruktūros darniai plėtrai.
- Paskirti Susisiekimo ministeriją teritorijų planavimo organizatore.

Atsižvelgiant į tai, kad kelias A10 yra „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje dalis, numatomas rengti specialiojo teritorijų planavimo dokumentas laikytinas valstybei svarbaus projekto teritorijų planavimo dokumentu.

Pasiūlytos priemonės laikytinos iš esmės tinkamomis, atliepiančiomis Seimo ir Vyriausybės priimtus sprendimus ir kitas nuostatas dėl infrastruktūros vystymo ir saugių eismo sąlygų sudarymo valstybinės reikšmės magistraliniame kelyje A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga.

ĮGYVENDINIMO MECHANIZMAS

Priėmus Vyriausybės nutarimą, būtų prisidedama įgyvendinant Vyriausybės programos 141.8 papunkčio nuostatą – „Valstybinės reikšmės susisiekimo projektų sklandus įgyvendinimas. Sieksime sparčiai įgyvendinti tarptautinį geležinkelį projektą „Rail Baltica“, automobilių kelių jungties „Via Baltica“, oro ir jūrų uostų tolesnės plėtros, didinant jų veiklos pajėgumus ir Lietuvos konkurencingumą.“

Pritarus Susisiekimo ministerijos pateiktiems pasiūlymams ir priėmus Vyriausybės nutarimą, bus pradėtas rengti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas, kurį turės patvirtinti Vyriausybė, ir taip sudaryta galimybė vėlesniais etapais rekonstruoti šį kelią. Susisiekimo ministerija, kaip teritorijų planavimo organizatorė, kartu su kitomis institucijomis bus atsakinga už tinkamą plano parengimą.

TEISĖS AKTO PROJEKTO DERINIMAS

Aplinkos ministerija, Žemės ūkio ministerija, Krašto apsaugos ministerija, Pasvalio rajono savivaldybė pastabų ir pasiūlymų neturėjo. Per nustatytą terminą išvados dėl Nutarimo projekto nepateikė Panevėžio rajono savivaldybė. Į AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos išvadoje pateiktą pasiūlymą atsižvelgta.

Į Nacionalinės žemės tarnybos prie Aplinkos ministerijos pasiūlymą apsvastyti galimybę papildyti Nutarimo

projektą įrašant konkretų kelio ruožo ilgį („nuo 9,0 km iki 66,098 km“), neatsižvelgta, nes AB Lietuvos automobilių kelių direkcija pateikė pasiūlymą nenurodyti tikslaus kelio ruožo, kadangi planuojamas būtų ne tik šis kelias, bet ir besiribojančios su šiuo keliu teritorijos.

Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės išvadoje teikiamos pastabos, kurias Susisiekimo ministerija turi įvertinti.

PAŽYMĄ PARENGĖ

Arvydas Nevas

Ekonomikos politikos grupė, patarėjas