



## **LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA**

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,

faks. (8 5) 212 4335, el. p. [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt).

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2023- Nr.

### **DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO PATEIKIMO**

Susisiekimo ministerija parengė ir pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl valstybinės reikšmės magistralinio kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Nutarimo projekto tikslas – pradėti rengti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai (toliau – kelias A8) 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-380 „Dėl „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“ 1 ir 2 straipsnių nuostatomis, „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektas yra pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu. Kelias A8 patenka į šiuo nutarimu patvirtintą „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje ruožių sąrašą.

Atsižvelgiant į tai, kad kelias A8 yra „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje dalis, numatomas rengti specialiojo teritorijų planavimo dokumentas laikytinas valstybei svarbaus projekto teritorijų planavimo dokumentu.

Transporto koridorius „Via Baltica“ yra svarbi Europos transporto koridorių tinklo dalis, jungianti Šiaurės Europos šalis su Pietvakarių Europos šalimis. Lietuvos teritoriją kelias „Via Baltica“ kerta nuo Latvijos iki Lenkijos pasienio, bendras ilgis 274 km. Kelias „Via Baltica“ Lietuvoje išsiskiria iš kitų kelių, kadangi jame ypač daug krovinio transporto – krovinio transporto eismo dalis čia sudaro daugiau nei 30 proc. viso bendro transporto priemonių srauto. Kelio A8 trasa jungia du pagrindinius tarptautinio transporto koridoriaus „Via Baltica“ logistikos centrus – Kauno ir Panevėžio miestus. Kelias pagal reikšmę ir funkciją Lietuvos kelių tinkle privalo užtikrinti greitą ir patogų transporto srautų judėjimą esant aukštam eismo kokybės lygiui.

Kelias A8 dėl nepakankamų techninių parametrų, vieno lygio sankryžų ir pėsčiųjų perėjų, vieno lygio apsisukimų, nuovažų gausos, nepakankamų eismo saugos priemonių, dažno lenkimų

išvažiuojant į priešingo eismo juostą poreikio yra nesaugus ir neužtikrina aukšto eismo kokybės lygio. Kelyje A8 2010–2022 metais užfiksuoti 585 eismo įvykiai (dominuojanti eismo įvykių rūšis – susidūrimai, kurių pasekmės yra sunkios). Iš jų 132 įskaitiniai eismo įvykiai, kurių metu 40 eismo dalyvių žuvo ir 183 buvo sužeisti. Eismo įvykių metu susidaro didelės spūstys, eismas būna paralyžiuotas arba visai uždaromas. Kelyje A8 eismo įvykių pasekmės dažnai būna labai skaudžios – per metus eismo įvykių metu žūsta 3–4 eismo dalyviai ir apie 15 būna sužeistų.

2021 m. vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEI) kelyje A8 svyravo nuo 6 447 aut. / parą (ties 35,40 km) iki 7 395 aut. / parą (ties 71,69 km), sunkiasvorio transporto priemonių eismo intensyvumo dalis visame kelyje A8 vidutiniškai sudaro 44 proc.

Prognozuojama, kad iki 2054 m. kelio A8 vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEIp) turėtų išaugti iki 19 423 aut. / parą (ruožas Panevėžys–Kėdainiai) ir 32 438 aut. / parą (ruožas Kėdainiai–Kaunas). Prognozuojama, kad iki 2024 m. lengvojo transporto srauto eismo intensyvumas sugrįš į 2019 m. lygį, 2022–2024 m. sunkiojo transporto srauto eismo augimas sudarys 4,22 proc., 2024–2054 m. lengvojo transporto srauto eismo intensyvumo augimas sudarys 2,61 proc., sunkiasvorio transporto – 4,22 proc. kasmet.

Bendras eismo kokybės lygis kelyje A8 šiuo metu yra žemesnis už vidutinį. Siekiant užtikrinti aukščiausią eismo kokybės lygį kelyje yra būtina gerinti kelio techninius parametrus ir pašalinti visus eismo saugos trūkumus, kad transporto eismas vyktų sklandžiai, patogiai ir saugiai.

Kelyje A8 įrengtos dvi eismo juostos (II kategorijos kelias) jau neužtikrina pakankamo kelio pralaidumo ir pakankamai aukšto eismo kokybės lygio, kokį turėtų užtikrinti magistralinis kelias. Pagal vidutinį eismo augimo scenarijų jau apie 2035 m. prognozuojamas eismo intensyvumas viršys kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ nustatytus ribinius dydžius. Didelis sunkiasvorio transporto skaičius skatina dažnus lenkimo manevrus ir todėl yra didelė eismo įvykių, per kuriuos susiduria priešpriešinės transporto priemonės, rizika. Taip pat eismo sąlygas apsunkina vietinis lėtaeigis transportas, kuris magistraliniu keliu naudojami vietiniam susisiekimui tarp dirbamų žemės ūkio teritorijų. Perspektyvoje dėl augančio transporto srauto eismo kokybės lygis kelyje dar mažės, o avarijų rizika augs.

Kelio sankryžos neužtikrina sklandaus, greito ir saugaus automobilių srautų pasiskirstymo. Kelyje yra gausu sankryžų su žemesnės kategorijos keliais. Esamos sankryžos yra vieno lygio su kairinio posūkio juostomis. Tokio tipo sankryžos, kai šalutiniuose keliuose yra didelis eismo intensyvumas, neužtikrina sklandaus transporto priemonių pasiskirstymo ir yra trikdomas pagrindinis srautas. Dalyje sankryžų situaciją dar pablogina papildomų eismo juostų sukantiems į kairę trūkumas. Taip pat kelyje A8 yra daug nuovažų į laukus, miškus, gyvenamąsias teritorijas.

Per visą kelio A8 ruožą suskaičiuota 250 nuovažų ir 60 sankryžų, ir tai sudaro apie 4 vnt. vienam kilometrui. Didžiausia vieno lygio sankryžų koncentracija nustatyta ties gyvenamosiomis vietovėmis: Vandžiogala, Saviečiais, Aristava, Lančiūnava, Truskava, Aukštadvariu, Ramygala, Uliūnais, Barklainiais. Dėl vietiniam eismui skirtų nuovažų ir sankryžų, esančių tarptautiniame magistraliniame kelyje, didelio skaičiaus susijungia vietiniai ir tranzitiniai srautai, atliekama daug kairiųjų posūkių, o tai kelia eismo saugumo problemų. Nesant jungiamųjų kelių, pagrindiniame kelyje vyksta lėtaeigės žemės ūkio technikos judėjimas. Dėl ypač skirtingų važiavimo greičių keliamas pavojus eismo saugumui.

Be to, itin pavojinga kelio atkarpa per Ramygalos miestą. Šioje atkarpoje yra tankus užstatymas, didelis nuovažų tankis, vyrauja intensyvus vietinis automobilių ir pėsčiųjų eismas. Kelio atkarpoje dėl minėtų sąlygų tranzitinis srautas yra trikdomas ir patiria laiko nuostolius (kelio ruože per Ramygalą greitis ribojamas iki 50 km/h). Taip pat dėl intensyvaus eismo vietiniai

gyventojai, dalyvaudami eisme, nesijaučia saugūs, negali laisvai judėti tarp miesto dalių. Siekiant užtikrinti geresnes ir saugesnes eismo sąlygas, o kartu miesto gyventojų saugumą, mažesnę miesto taršą, geresnę gyvenimo kokybę, yra tikslinga atlikti kelio trasos pakeitimus ir įrengti Ramygalos aplinkkelį.

Autobusų stotelės yra įrengtos šalia važiuojamosios dalies, autobusai, įvažiuodami į jas ir išvažiuodami iš jų, trukdo pagrindiniam automobilių srautui. Dar vienas didelis saugumo trūkumas – nesuvaldytas ir nepakankamai nuo transporto srauto izoliuotas pėsčiųjų eismas. Pėstieji, išlipę iš autobuso, į kitą kelio pusę eina bet kurioje vietoje ir sudaro netikėtas pavojingas situacijas.

Kelių transportas yra vienas pagrindinių triukšmo šaltinių. Kelyje A8 eismas itin intensyvus, todėl artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje viršijami triukšmo ribiniai dydžiai. Daugiausia pastatų, ties kurių fasadais ar kurių aplinkoje sklinda triukšmo ribinius dydžius viršijantis triukšmas, yra Ramygalos mieste ir Barklainių kaime. Kituose kelio A8 ruožuose triukšmo ribiniai dydžiai viršijami pavienių arti kelio A8 esančių gyvenamųjų pastatų aplinkoje. Didėjant eismo intensyvumui, triukšmo ribiniai dydžiai bus viršijami ir daug toliau nuo kelio esančių gyvenamųjų pastatų aplinkoje.

Šalia kelio yra teritorijų, kuriose gyvena laukiniai gyvūnai, tarp jų stambūs – stumbrai, briedžiai, taurieji elniai ir kt. Kelias tik iš dalies aptvertas tvora, todėl gyvūnai kerta kelią ir sukelia susidūrimo riziką.

Nutarimo projektas įgyvendina Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. 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 plėtros, didinant jų veiklos pajėgumus ir Lietuvos konkurencingumą.“

Priėmus Nutarimo projektą, nustatomos šios teigiamos pasekmės – bus pradėtas rengti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas, kuris bus tvirtinamas Lietuvos Respublikos Vyriausybės, ir taip sudaryta galimybė vėlesniais etapais rekonstruoti šį kelią. Priėmus Nutarimo projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

Nutarimo projektas buvo pateiktas išvadoms gauti Aplinkos ministerijai, Krašto apsaugos ministerijai, Žemės ūkio ministerijai, Nacionalinei žemės tarnybai prie Aplinkos ministerijos, Kauno rajono savivaldybei, Kėdainių rajono savivaldybei, Panevėžio rajono savivaldybei, AB Lietuvos automobilių kelių direkcijai.

Aplinkos ministerija, Krašto apsaugos ministerija, Žemės ūkio ministerija, Kėdainių rajono savivaldybė pastabų ir pasiūlymų dėl Nutarimo projekto neturėjo.

Panevėžio rajono savivaldybė ir Kauno rajono savivaldybė per nustatytą terminą išvados nepateikė.

Į AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos išvadoje pateiktą pasiūlymą atsižvelgta.

Į Nacionalinės žemės tarnybos prie Aplinkos ministerijos pasiūlymą apsvastyti galimybę papildyti Nutarimo projekto 2.1 papunktį ir po žodžio „ruožo“ įrašyti žodžius ir skaičius „nuo 7,508 km iki 87,861 km“, neatsižvelgta, nes AB Lietuvos automobilių kelių direkcija pateikė pasiūlymą Nutarimo projekto pavadinime ir 1 punkte nenurodyti tikslaus kelio ruožo – „nuo 7,508 km iki 87,861 km“, kadangi planuojamas būtų ne tik šis kelias, bet ir besiribojančios su šiuo keliu teritorijos, apimant transporto statinius valstybinės reikšmės magistraliniame kelyje A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda, taip pat įvertinus, kad planuojama rengti vieną, neskaidant jo ruožais, šio kelio

specialiojo teritorijų planavimo dokumentą (susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą).

Nutarimo projektas svarstytas 2023 m. spalio 24 d. tarpinstituciniame pasitarime ir patikslintas įvertinus Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2023 m. spalio 18 d. išvadoje Nr. NV-2540 (toliau – Išvada) pateiktas pastabas.

Dėl Išvadoje pateiktos pastabos, kad planuojama teritorija turėtų griežtai sutapti su Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarime Nr. XII-380 „Dėl „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“ (toliau – Seimo nutarimas) nurodytu „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje ruožų sąrašu, priešingu atveju nebūtų teisinio pagrindo taikyti teritorijų planavimo procedūrų, numatytų valstybei svarbių projektų planavimui, pažymime, kad planuojama teritorija atitiks Seimo nutarime nustatytas ruožo ribas. Šiuo atveju, nekonkretizuojant ruožų koordinatų, pasilieka laisvė teritorijų planavimą atlikti sklandžiai ir tiek, kiek reikia, bet neišeinant už Seimo nutarimu patvirtintų ribų.

Dėl Išvadoje pateiktos pastabos, kad iš papildomos informacijos, pateiktos prie teikimo, nėra aišku, ar į planuojamą teritoriją patenka esami statiniai (galbūt ir gyvenamieji namai), pažymime, kad į teritorijų planavimo dokumentu planuojamą teritoriją pateks žemės sklypai ir juose esantys statiniai, galimai jiems bus daroma mažesnė ar didesnė įtaka, susijusi su vienokiu ar kitokiu ūkinės veiklos ribojimu ar žemės paėmimu visuomenės poreikiams, tačiau tai bus tiksliai nustatyta teritorijų planavimo dokumento konkretizuotų sprendinių rengimo stadijoje, o dar tiksliau – žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūrų metu.

Į Išvadoje pateiktą pasiūlymą Nutarimo projekto nuostatos, pagal kurią teritorijų planavimo organizatorė yra Susisiekimo ministerija, atsisakyti kaip perteklinės, atsižvelgta.

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

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Infrastruktūros plėtros grupės (vadovas Vytautas Palevičius, tel. +370 684 18027, el. p. vytautas.palevicius@sumin.lt) patarėja Asta Balevičiūtė (tel. +370 660 31985, el. p. asta.baleviciute@sumin.lt).

**PRIDEDAMA:**

1. Nutarimo projektas, 1 lapas.
2. Planuojamos teritorijos planas, 1 lapas.
3. Suinteresuotų institucijų išvadų kopijos, 5 lapai.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis

A. Balevičiūtė, tel. +370 660 31985, el. p. [asta.baleviciute@sumin.lt](mailto:asta.baleviciute@sumin.lt)