



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2023-03- Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus iki Kauno rajono savivaldybės teritorijos ribos susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal Magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus iki Kauno rajono savivaldybės teritorijos ribos susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius procedūros pradžios“ projekto patikslintą teikimą (toliau – Teikimas).

Teikimas patikslintas atsižvelgiant į 2023 m. kovo 14 d. Tarpinstitucinio pasitarimo ir 2023 m. kovo 15 d. Vyriausybės kanceliarijos ir Susisiekimo ministerijos atstovų pasitarimo metu išdėstytas pastabas ir pasiūlymus.

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožas nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus iki Kauno rajono savivaldybės teritorijos ribos (ruožas nuo 16,465 km iki 23,32 km) (toliau – kelio ruožas) yra Europos I transporto koridoriaus šiaurės–pietų kryptimi sudėtinė dalis. I koridorių formuoja tarptautinis greitkelis „Via Baltica“ (Europos kelias E67), jungiantis Taliną, Rygą, Kauną ir Varšuvą. Pagal 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010, greitkelis „Via Baltica“, įskaitant valstybinės reikšmės magistralinį kelią A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai, priskirtas pagrindiniam transeuropiniam kelių tinklui TEN–T.

Planuojama teritorija apima sparčiai besiplėtojančią ir urbanizuojamą zoną šalia magistralinio kelio A5 arti Kauno ir Garliavos miestų ir yra priskirta intensyvios urbanizacijos funkcinėms zonoms, kuriose vadovaujantis galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais abipus magistralinio kelio A5 ir geležinkelio koridoriaus numatytos ištisinės komercinės paskirties, pramonės ir sandėliavimo teritorijos, generuosiančios ženklus automobilių transporto srautus. Esama ir planuojama urbanistinė situacija sąlygoja transporto srautų augimą ir naujų susisiekimo ryšių atsiradimą bei lemia kairėje magistralinio kelio pusėje jungiamojo kelio, kurio pagrindinis tikslas – atskirti tranzitinio ir vietinio transporto srautus, planavimą vadovaujantis geriausio ekonominio, saugaus ir patogaus eismo kriterijais. Nagrinėjamame kelio ruože, kuris yra vienas

intensyviausių „Via Baltica“ greitkelyje, remiantis atliktais tyrimais eismo intensyvumas 2010–2019 m. padidėjo atitinkamai nuo 14 957 transporto priemonių iki 20 641, o iki 2040 m. prognozuojama, kad dar didės apie 90 proc. Dėl kelio ruože esančio didelio sankryžų (nuovažų) į verslo objektus, gyvenamųjų namų kvartalus ar pavienes gyvenamąsias namų valdas skaičiaus, leistinas važiavimo greitis šiuo metu yra 90 km/val., o ruože 18,8–19,15 km, kur dėl esamo apsisukimo kairėje kelio pusėje leistinas važiavimo greitis ribojamas net iki 70 km/val. Taip pat šalia kairiosios kelio ruožo pusės esančiose namų valdose gyvenantys žmonės patiria viršnorminį triukšmo bei oro taršos lygį. Dėl minėtų apribojimų fiziniams asmenims ir verslo subjektams susidaro nemenki kelionės laiko nuostoliai, taip pat, magistraliniame kelyje apsisukimo manevrą atliekantys daugiausia vietinių gyventojų valdomos transporto priemonės kelia didelį pavojų saugiam eismui bei kelio ruožas neatitinka magistraliniam keliui keliamų norminių dokumentų reikalavimų. Atsižvelgiant į tai, kas aukščiau išvardinta ir siekiant užtikrinti geras ir saugias susisiekimo sąlygas tiek magistraliniu keliu A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai važiuojančioms tranzitinėms transporto priemonėms, tiek vietinių gyventojų ir verslo subjektų transporto priemonėms, važiuojančioms į kelio ruožo kairėje pusėje esančius objektus, būtina panaikinti nesaugų apsisukimą 19,15 km (įrengiant dviejų lygių sankryžą – viaduką) ir įrengti jungiamąjį kelią (vietiniam eismui) kairėje kelio ruožo pusėje. Saugaus eismo sąlygoms užtikrinti taip pat būtina panaikinti kairėje kelio ruožo pusėje daugumą esančių nuovažų ir visas sankryžas, greta jungiamojo kelio įrengti pėsčiųjų ir dviračių taką, taip pat siekiant pagerinti žmonių gyvenimo kokybę, kelio ruožo kairėje pusėje būtina įrengti triukšmą mažinančias priemones, užtikrinančias Lietuvos higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ reikalavimus.

Nutarimo projektas parengtas vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 7 straipsnio 2 dalies 3 punktu ir Lietuvos Respublikos žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymo 4 straipsnio 1 ir 2 dalimis.

Nutarimo projekto tikslas – patvirtinti Magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus iki Kauno rajono savivaldybės teritorijos ribos susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą (toliau – Specialusis planas) ir pradėti žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal Specialiojo plano sprendinius procedūrą. Minėtas procedūras įgyvendina Susisiekimo ministerija kartu su AB Lietuvos automobilių kelių direkcija.

Įvykdžius toliau nurodytus uždavinius bus įgyvendinta magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus iki Kauno rajono savivaldybės teritorijos ribos susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtra Kauno rajono savivaldybėje.

Specialiajam planui keliami uždaviniai:

- važiavimo greitį padidinti iki 130 km/val.;
- sumažinti avaringumą ir pagerinti eismo saugą;
- tranzitinį transportą atskirti nuo vietinio;
- panaikinti visas vieno lygio sankryžas ir nuovažas;
- sankryžas rengti išlaikant 5 km atstumą tarp jų;
- įgyvendinti nustatytus aplinkosaugos reikalavimus;
- numatyti susisiekimo komunikacijoms funkcionuoti reikalingus servitutus;
- numatyti susisiekimo komunikacijų infrastruktūros ir jos plėtrai reikalingų teritorijų apsaugos zonas, nurodyti specialiąsias žemės naudojimo sąlygas.

Siekiant visapusiškai užtikrinti visų aukščiau minėtų uždavinių įgyvendinimą, buvo parengtos trys bendrųjų sprendinių (konceptijos) alternatyvos. Įvertinus socialinio-ekonominio

vertinimo kaštų ir naudos analizės ataskaitos duomenis, kur buvo išnagrinėti kiekvienos alternatyvos privalumai ir trūkumai, taip pat atlikus konsultacijas su vietos bendruomenėmis ir savivalda bei atliepiant vietos gyventojų prašymus pagerinti pėsčiųjų ir dviratininkų susisiekimo saugą, užtikrinti Lietuvos higienos normas HN 33:2011, kelio ruožo 19,15 km panaikinti apsisukimą greitkelyje ir įrengti viaduką (I alternatyvos atveju tunelį, tačiau dėl esamo reljefo būtų reikalinga įrengti siurblinę, kurios eksploatavimas yra brangus, o liūčių ar kitų ekstremalių situacijų metu jos darbas gali sutrikti ir net sukelti pavojų nepertraukiamo eismo užtikrinimui tunelyje; II alternatyva nenumato dviejų lygių sankryžos), jungiamąjį kelią įrengti kuo arčiau pagrindinio greitkelio ir tokiu būdu užtikrinti žemės sklypų savininkų valdomų sklypų vientisumą, taip pat į Kauno rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniuose numatytos komercinės paskirties, pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos kairėje kelio ruožo pusėje plėtrą, rizikos veiksnius, gamtinę ir kultūros paveldo aplinką buvo priimtas sprendimas kaip optimaliausia pasirinkti III alternatyvą. Pažymėtina, kad oro taršos skaičiavimai parodė, kad pagal I ir II alternatyvas, neiškeliant gyventojų iš trijų namų, jokiais priemonėmis nebūtų galimybių užtikrinti teisės aktų reikalavimus pagal azoto oksido koncentracijos ribinę vertę (prieštaravimų išsiskraustyti nėra gauta). Visų trijų alternatyvų atveju žemės poreikis sprendinių įgyvendinimui atitinkamai nežymiai skiriasi (III alternatyva – 24,9 ha, I alternatyva – 24,3 ha, II alternatyva – 19,8 ha), numatoma paimti tik apie 100 žemės sklypų (nuosavybės išpirkimui 2024 m. planuojamų KPPP lėšų poreikis sudarys apie 275 tūkst. eurų ir bus patikslintas turto vertinimo procedūrų metu; atitinkamai lėšų poreikis I alternatyvos atveju sudarytų 248 tūkst. eurų, o II alternatyvos atveju 222 tūkst. eurų), todėl žemės paėmimo procedūrų įgyvendinimui laiko prasme įtakos nebus. Vietos visuomenė teigiamai vertina kelio ruožo plėtrą ir tikisi, kad kuo greičiau rekonstravus kelio ruožą bus baigta įgyvendinti greitkelio „Via Baltica“ atkarpa Kauno rajono savivaldybės teritorijoje ir bus užtikrintos saugios ir darnios gyvenimo sąlygos.

Socialinio-ekonominio vertinimo kaštų ir naudos analizės rezultatai parodė, kad Specialiojo plano sprendinių III alternatyvos įgyvendinimas yra ekonomiškai naudingas, prognozuojama naudos vertė (vidutinė gražos norma 8,7 proc.) (atitinkamai I alternatyvos 9,6 proc., II alternatyvos rodikliai neigiami) padengs ir viršys prognozuojamas 15,9 mln. eurų sąnaudas (atitinkamai I alternatyva 16,2 mln. eurų, II alternatyva 14,2 mln. eurų) (statybos ir griaunamų statinių sąnaudas neskaičiuojant žemės paėmimo): bus užtikrinamas mažesnis kelionės laikas, ženkliai padidės eismo sauga, vietinis transportas iš magistralinio kelio bus nukreipiamas į jungiamąjį kelią, bus užtikrintas pėsčiųjų ir dviratininkų eismas, sudaroma palankios galimybės plėtoti šalia kelio jungties esančias teritorijas, pagerinta aplinkos kokybė, sudarytos palankios sąlygos investicijoms pritraukti (šiuo metu jau intensyviai plėtojama 76 ha teritorija kairėje kelio ruožo pusėje) ir prielaidos papildomoms darbo vietoms sukurti statybos bei verslo subjektų veiklos laikotarpiu.

Minėtus sprendinius (rekonstruoti magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožą nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus iki Kauno rajono savivaldybės teritorijos ribos (ruožas nuo 16,465 km iki 23,32 km) numatoma įgyvendinti Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšomis iki 2026 m. gruodžio 31 d.

Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimo stebėseną periodiškai (kas mėnesį) vykdys Susisiekimo ministerija kartu su AB Lietuvos automobilių kelių direkcija.

Pažymėtina, kad Specialusis planas buvo derinamas Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje (toliau – TPDRIS¹) su visomis institucijomis, parengusiomis ir išdavusiomis planavimo sąlygas: Vidaus reikalų ministerija, Krašto apsaugos ministerija, Ekonomikos ir inovacijų

¹ [Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje \(TPDRIS\) Teritorijų planavimo dokumento Nr. S-NC-52-18-459.](#)

ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija, Aplinkos ministerija, Žemės ūkio ministerija, Kultūros ministerija, Susisiekimo ministerija ir Kauno rajono savivaldybės administracija.

Valstybinė teritorijų planavimo ir statybos inspekcija prie Aplinkos ministerijos patikrino ir 2022 m. rugsėjo 13 d. patikrinimo aktu Nr. REG241404 nurodė, kad planavimo tikslai, planavimo procedūros ir teritorijų planavimo dokumento sprendiniai atitinka teritorijų planavimą reglamentuojančių teisės aktų nuostatas ir kad inspekcija pritaria teikimo tvirtinimui.

Nutarimo projektas buvo paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje. Pastabų ir pasiūlymų iš visuomenės negauta.

Nutarimo projektas buvo pateiktas derinti Vidaus reikalų ministerijai, Krašto apsaugos ministerijai, Ekonomikos ir inovacijų ministerijai, Sveikatos apsaugos ministerijai, Aplinkos ministerijai, Žemės ūkio ministerijai, Kultūros ministerijai, Kauno rajono savivaldybės administracijai ir AB Lietuvos automobilių kelių direkcijai.

Nutarimo projektas be pastabų suderintas su Vidaus reikalų ministerija, Krašto apsaugos ministerija, Ekonomikos ir inovacijų ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija, Žemės ūkio ministerija, Kultūros ministerija ir AB Lietuvos automobilių kelių direkcija. Aplinkos ministerija ir Kauno rajono savivaldybės administracija išvadų dėl Nutarimo projekto per nustatytą terminą nepateikė, todėl laikoma, kad pastabų ir pasiūlymų neturi.

Nutarimo projekto numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas neatliekamas vadovaujantis Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 26 d. nutarimu Nr. 276 „Dėl Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“, 4 punktu.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Infrastruktūros plėtros grupės vadovas Vytautas Palevičius (tel. +370 684 18 027, el. p. vytautas.palevicius@sumin.lt) ir vyriausiasis specialistas Darius Sriubas (tel. +370 660 31 979, el. p. darius.sriubas@sumin.lt).

Lydimoji dokumentacija buvo pateikta kartu su 2023 m. kovo 2 d. teikimu Nr. 2-793.

Energetikos ministras,
pavadojantis susisiekimo ministrą

Dainius Kreivys