LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJA

VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PLĖTROS IR PRIEŽIŪROS 2021–2035 M. STRATEGIJOS PROJEKTAS

Projektas aptarimui

2021 m. gruodžio 3 d.



Turinys

1. Įžanga. Valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros 2021-2035 m. gairių paskirtis 5

2. Glaustas valstybinės reikšmės kelių tinklo ir jo būklės įvertinimas 6

2.1.Valstybinės reikšmės kelių tinklas ir kelių tinklo naudojimo intensyvumo tendencijos 6

2.2. Valstybinės reikšmės kelių tinklo būklė ir eismo sauga 11

3. Svarbiausi veiksniai, darantys įtaką valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros 2021-2035 m. prioritetų nustatymui ir jų įgyvendinimui 13

3.1. Politiniai veiksniai 14

3.2. Ekonominiai veiksniai 14

3.3. Socialiniai veiksniai 15

3.4. Technologiniai veiksniai 15

3.5. Aplinkosaugos veiksniai 16

3.6. Teisiniai veiksniai 17

4. Subjektai, dalyvaujantys prižiūrint ir plėtojant Lietuvos kelius 17

5. Pagrindiniai uždaviniai, nustatyti 2021-2030 m. Nacionalinėje susisiekimo plėtros programoje valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros bei eismo saugos didinimo sritims 18

6. Valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros bei eismo saugos didinimo strateginiai prioritetai ir planuojami veiksmai 2021-2035 m.....23

6.1. Pagrindinio (angl. core) TEN-T kelių tinklo išvystymas 24

6.2. Magistralinių ir krašto kelių tinklo išvystymas užtikrinant tinklo junglumą 27

6.3. Valstybinės reikšmės kelių būklės gerinimas, siekiant atitikti patvirtintus dangos būklės indekso (DBI) rodiklius, gerinant eismo saugą ir užtikrinant aplinkosauginius reikalavimus ...30

6.4. Tiltų ir viadukų rekonstrukcijos ir remontai 33
6.5. Pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo atnaujinimas ir plėtra....33
6.6. Ekonomiškai atsiperkančių valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas....34
7. Kiti svarbūs valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros projektai 35
7.1. Eismo saugos didinimas bei ITS diegimas....35
7.2. Aplinkosaugos priemonių diegimas....35
7.3. Aplinkkelių plėtra....36
7.4. Patogumų viešojo transporto naudotojams sukūrimas: autobusų sustojimo aikštelės, paviljonai 37
7.5. Horizontalus kelių ženklinimas 38
7.6. Bendradarbiavimo su savivaldybėmis projektai....38
7.7. Elektroninės kelių rinkliavos įdiegimas (Žaliojo kurso projektas)....38
8. Apibendrinta informacija apie visus strateginius projektus ir veiksmus 39
9. LR bendrojo plano sprendiniai....43
10. Valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros projektų finansavimo poreikis 2021-2035 m. 434

SANTRUMPOS

Kelių direkcija	Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija
AEI-T	Atsinaujinantys energijos ištekliai transporto ir logistikos sektoriuje
ES	Europos Sąjunga
Keliai	Valstybinės reikšmės keliai (magistraliniai, krašto, rajoniniai) šių Gairių tekste
TEN-T	Transeuropinis transporto tinklas
KPPP	Kelių priežiūros ir plėtros programa
BVP	Bendrasis vidaus produktas
EB	Europos ekonominė bendrija
EK	Europos Komisija
LR	Lietuvos Respublika
ŠESD	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
ITS	Intelektinės transporto sistemos
NPP	Nacionalinis pažangos planas
PDT	Pėsčiųjų ir dviračių takai
PP	Nacionalinės susisiekimo plėtros programos
eFTI	Elektroninė krovinių vežimo informacija
E-tolling	Elektroninė kelių rinkliavos sistema

1. Įžanga. Valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros 2021-2035 m. gairių paskirtis

Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių transporto infrastruktūra yra neatsiejama vieningos ir integruotos Europos Sąjungos (toliau – ES) susisiekimo infrastruktūros dalis ir svarbi prielaida Lietuvos bendrajam nacionaliniam produktui kurti, eksportui bei tarptautiniams ekonominiams santykiams plėtoti. Lietuvos visuomenės ir visų valstybinės reikšmės kelių naudotojų poreikiai skatina didinti Lietuvos susisiekimo sistemos junglumą, integralumą, vientisumą, kelių kokybę ir eismo saugą. Valstybinės reikšmės keliai (toliau – keliai) yra didesnės nei 2,5 mlrd. eurų ilgalaikis materialus valstybės turtas, todėl kelių infrastruktūros išsaugojimas ją laiku ir kokybiškai prižiūrint, jos būklės gerinimas ir tolesnė plėtra yra itin svarbi Lietuvos transporto ir logistikos sektoriaus plėtojimui, asmenų judumo užtikrinimui, užsienio investicijų pritraukimui, ekonominių ir socialinių skirtumų tarp Lietuvos regionų mažinimui bei darbo vietų kūrimui.

Kurti ir užtikrinti visuomenei saugų, patogų, draugišką aplinkai, išmanų susisiekimą Lietuvos keliais yra valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos (toliau – Kelių direkcijos) misija ir kartu – valstybės specialusis įpareigojimas.

Kelių direkcijos vykdomas valstybės specialusis įpareigojimas yra kelių valdymas bei saugių eismo sąlygų užtikrinimo organizavimas ir koordinavimas įgyvendinant eismo saugos priemones keliuose.

Kelių direkcija specialųjį įpareigojimą vykdo nuo 2020 m. rugsėjo 1 d., įvykus esminiam įvykiui – Kelių direkcijos teisinė veiklos forma įstatymų nustatyta tvarka iš biudžetinės įstaigos buvo pakeista iš biudžetinės įstaigos į valstybės įmonės.

Kelių direkcija parengė ir teikia savininkui Susisiekimo ministerijai kelių plėtros ir priežiūros ilgalaikes 2021-2035 m. gaires (toliau – gaires), kuriose numatyti strateginiai kelių priežiūros ir plėtros prioritetai, tikslai ir veiksmai, taip pat žaliojo kurso inovacijų diegimo projektai, kuriuos įgyvendinus bus pasiekti Nacionalinės susisiekimo plėtros programos iki 2030 m. priemonių tikslai ir rodikliai, Kelių direkcijos planuojami tikslai iki 2035 m. ir taip bus užtikrintas visų kelių naudotojų saugesnis ir darnesnis eismas keliuose. Esminė prielaida gairių įgyvendinimui – savalaikis ir pakankamas investicijų planavimas ir finansavimas.

Parengdama šias gaires ir planuodama investicijų prioritetus, Kelių direkcija vadovavosi Nacionaliniame pažangos plane 2021-2030 m., Nacionalinėje susisiekimo plėtros programoje (projekte) 2021-2030 m. ir LR Vyriausybės Programos 2021-2024 m. įgyvendinimo plane nustatytais strateginiais uždaviniais, priemonėmis ir rodikliais.

Kelių direkcija, planuodama investicijas ir vykdydama jas, vadovaujasi šiais pagrindiniais investicijų į kelių infrastruktūrą planavimo principais:

- Atitikties užtikrinimo principas: esamos, t. y. jau sukurtos automobilių kelių infrastruktūros priežiūra, kad būtų užtikrintas infrastruktūros atitikimas būtiniesiems dangos būklės normatyvams ir eismo saugos bei eismo organizavimo reikalavimams, nustatytiems valstybinės reikšmės keliams teisės aktų reikalavimuose;
- Racionalios plėtros principas: atsižvelgiant į tai, kad būtinas susisiekimo užtikrinimui kelių tinklas iš esmės sukurtas ir svarbiausi uždaviniai toliau yra užtikrinti šio

jau sukurto tinklo saugumą, kokybę ir junglumą. Kelių tinklo plėtros planavimas vykdomas kompleksiškai vertinant plėtros poreikį pagal Europos Sąjungos vieningos kelių infrastruktūros vystymo poreikius bei poreikius sukurti naują kelių tinklą, vedantį į naujas darbo vietas, atsižvelgiant į objektyvius kriterijus, nulemiančius investicijų prioritetus;

- Skaidrumo principas: trūkstant lėšų investicijoms, pagal skaidrius, aiškiai ir suprantamai pamatuojamus kriterijus nustatomos ir viešinamos visuomenei prioritetinės rekonstruotinų kelių pagal jų kategorijas, tiltų ir viadukų, atnaujintinų ir planuojamų nutiesti pėsčiųjų ir dviračių takų ir kitos prioritetinės eilės ir lėšos skiriamos griežtai vadovaujantis prioriteto principu;

- Tęstinumo principas: pradėtiems įgyvendinti projektams užtikrinamas lėšų skyrimas iki jie bus užbaigti ir pasiekti projektų tikslai;

- Tarptautinių įsipareigojimų laikymosi principas: objektų rekonstrukcijos ir plėtra vykdoma pagal Europos Sąjungos teisės aktuose šalims-narėms keliamus reikalavimus ir projektų finansavimo ES paramos lėšomis prioritetus, atsižvelgiant į ES vieningos kelių infrastruktūros, ir visų pirma – transporto koridorių vystymo poreikius (TEN-T kelių tinklo rekonstrukcijos ir plėtra, Via Baltica, visuotinio kelių tinklo tvarkymas užtikrinant jo junglumą ir darbo vietų Lietuvos regionuose kūrimą).

2. Glaustas valstybinės reikšmės kelių tinklo ir jo būklės įvertinimas

2.1.Valstybinės reikšmės kelių tinklas ir kelių tinklo naudojimo intensyvumo tendencijos

Visų valstybinės reikšmės kelių bendras ilgis 2021 m. sausio 1 d. sudarė 21,2 tūkst. km (1 lentelė). Bendras visų Lietuvos automobilių kelių tinklas, įskaitant vietinės reikšmės kelius, siekia 84,5 tūkst. km.

1 lentelė

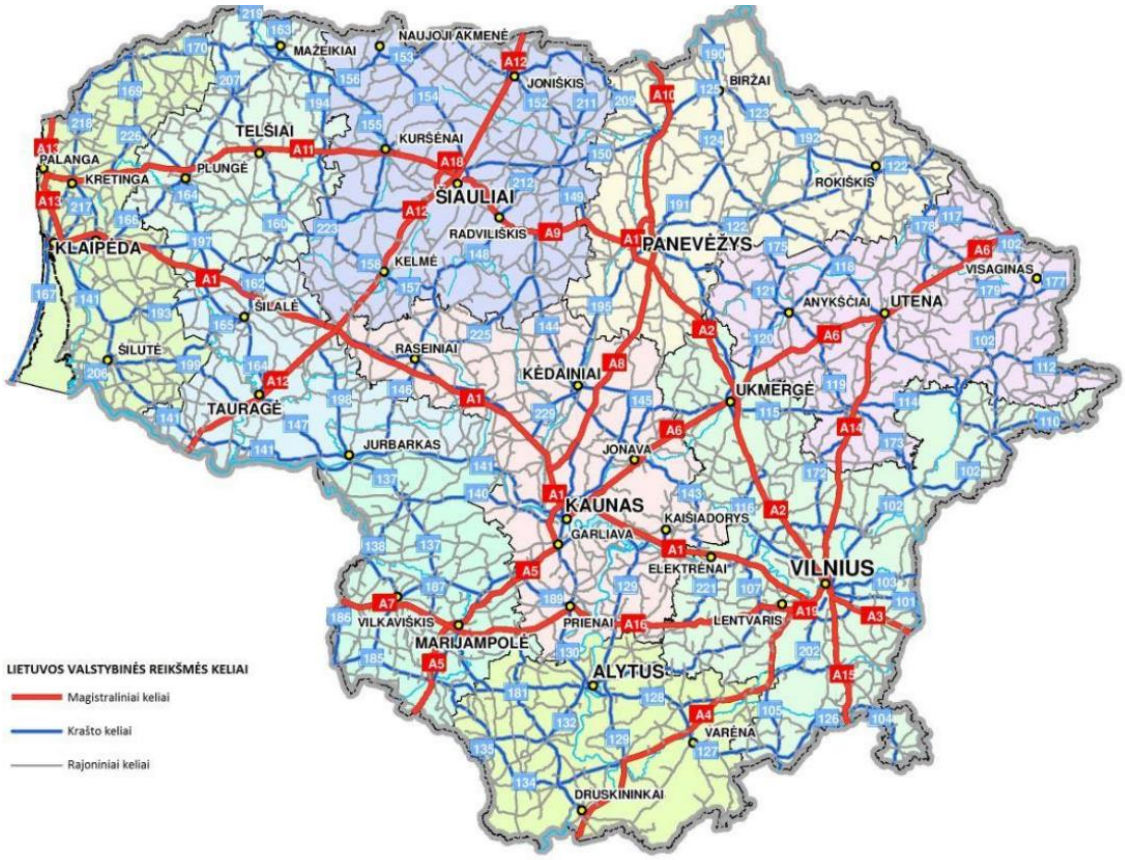
Valstybinės reikšmės keliai, tiltai ir viadukai 2021 m. sausio 1 d.

Kelio reikšmė/ tiltai ir viadukai	Ilgis, km/ vnt.
Magistraliniai, iš jų:	1751,28
Krašto	4927,82
Rajoniniai	14560,366
Iš viso	**21239,466**
Tiltai ir viadukai, vnt.	1528

Lietuvos Respublikos teritoriją kerta du TEN-T koridoriai ir šešios Europinės reikšmės magistralės (žr. 1 paveikslą):

- TEN-T koridoriai: Šiaurės–Pietų kryptimi: I koridorius (Talinas–Ryga–Saločiai–Panevėžys–Kaunas–Kalvarija–Varšuva) ir jo šaka – IA koridorius (Talinas–Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas); Rytų–Vakarų kryptimi: IX koridorius ir IXB koridoriaus šaka (Kijevas–Minskas–Vilnius–Klaipėda); IXD koridorius (Kaunas–Kaliningradas).

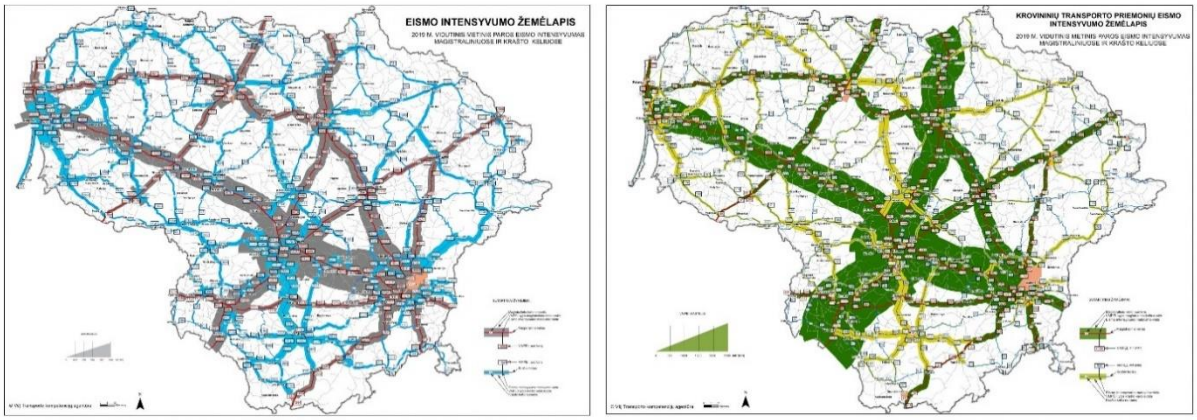
- Europinės reikšmės magistralės: E67 (Helsinkis–Talinas–Ryga–Panevėžys–Kaunas–Varšuva–Vroclavas–Praha); E28 (Berlynas–Gdanskas–Karaliaučius–Marijampolė–Prienai–Vilnius–Minskas); E77 (Pskovas–Ryga–Šiauliai–Karaliaučius–Varšuva–Krokuva–Budapeštas); E85 (Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Lyda–Černovcai–Bukareštas–Aleksandropolis); E262 (Kaunas–Utena–Daugpilis–Rezekne–Ostravas); E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga–Klaipėda).



1 pav. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinklas

Lietuva siekia tapti viena iš lyderių ES šalių tarpe pagal elektromobilių naudojimo rodiklius. Kelių direkcija iki 2021 m. jau įrengė 26 elektromobilių įkrovimo stoteles magistraliniuose keliuose. Šį tinklą taip pat plėtoja savivaldybės ir kiti Lietuvos subjektai. Išplėtotas elektromobilių stotelių tinklas sukuria prielaidas kelių naudotojų skaičiaus didėjimui nedidėjant anglies dvideginio ir kitų nuodingų dujų emisijai į orą.

Vertinant vidutinius metinius paros eismo intensyvumo rodiklius, 2020 m. duomenimis intensyviausi Lietuvos keliai yra šie: A19 Vilniaus pietinis aplinkkelis (A19), A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda (A1) bei A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai (A5), kuriuose atitinkamai per parą vidutiniškai pravažiuoja 20 285 (A19), 16 829 (A1) ir 9 743 (A5) lengvieji automobiliai bei 2 468 (A19), 3 350 (A1) ir 5 387 (A5) krovinio transporto automobiliai. Transporto priemonių intensyvumo žemėlapiai pateikiami 2 paveiksle.



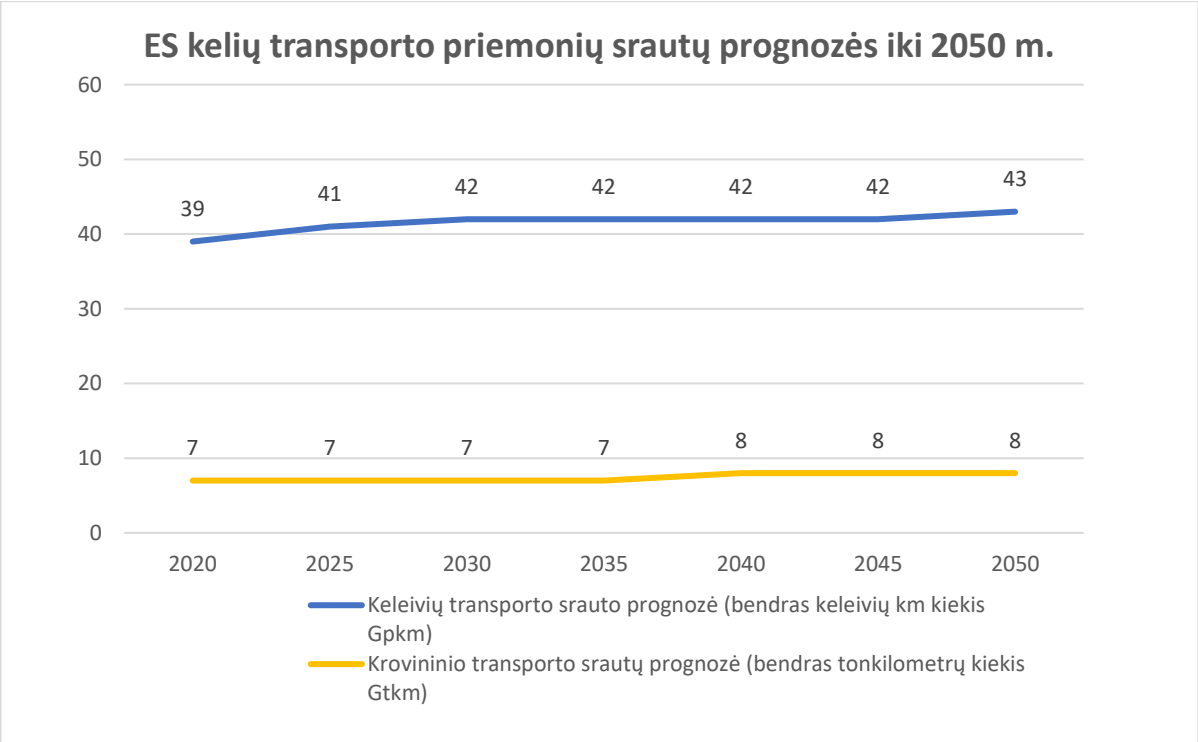
2 pav. Lengvųjų (kairėje) bei krovininių (dešinėje) transporto priemonių eismo intensyvumo žemėlapiai Šaltinis: Kelių direkcijos tyrimų duomenys.

Transporto paslaugos 2020 m., kaip ir 2019 m., sudarė didžiausią paslaugų eksporto ir importo dalį (atitinkamai 64,2 ir 56,5 %, 2019 m. - 58,4 ir 50,2 proc.).

Lietuvos krovinių vežimo kelių transportu ir logistikos sektorius yra modernus, konkurencingas Europoje, nuolat augantis ir reikšmingai prisidedantis prie šalies BVP (13 proc.).

Remiantis statistikos departamento duomenimis, apie 50 proc. pervežamų krovinių yra atliekama vidaus vežimais.

Remiantis Europos Komisijos inicijuotų strateginių tyrimų dokumentuose pateiktomis keleivių ir krovininio transporto srautų (infrastruktūros poreikio) prognozėmis Lietuvai (*EU Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050*), tiek viešojo, privataus ir krovininio transporto srautai 2021-2035 m. toliau augs (3 pav.)



3 pav. ES kelių transporto priemonių srautų prognozės iki 2050 m. Šaltinis: EU Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050), p.175.

Remiantis valstybinės įmonės „Regitra“ 2020 m. duomenimis, Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklu naudojasi beveik 2 mln. Lietuvoje registruotų transporto priemonių.

Augantis lengvųjų bei sunkiasvorių transporto priemonių skaičius ne tik duoda didelę ekonominę naudą, tačiau reikalauja ir nuolatinės valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros priežiūros, rekonstrukcijos, remonto, intelektinių sprendimų, aplinkosaugos ir saugaus eismo priemonių diegimo. Lengvųjų automobilių populiarumas (2019 m. bendrojo įregistruotų transporto priemonių struktūroje – 90 proc., 2014 m. – 81 proc.) sąlygoja didesnį kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių, didesnį avaringumą. Transporto sektorius yra vienas iš labiausiai aplinką teršiančių sektorių, todėl ES žaliojo kurso pokyčiai šio sektoriaus plėtroje yra būtini.

Pažymėtina, kad augantis lengvųjų bei sunkiasvorių transporto priemonių skaičius taip pat yra reikšmingas iššūkis Lietuvai įvykdant ES žaliojo kurso reikalavimus dėl ŠESD mažinimo ir energijos išteklių taupymo. Iššūkį didina ir faktas, kad, remiantis Europos Komisijos prognozėmis, transporto sektoriaus poreikis energetiniams ištekliams sudarys net apie 30 proc. visų sektorių energijos išteklių poreikio iki 2030 m. Remiantis minėtomis prognozėmis, transporto sektorius išliks 3-oje vietoje tarp labiausiai augančio energetinių išteklių poreikio industrijų. (*European Commision, European energy and*

transport trends to 2030, http://81.47.175.201/transvisions/documents/energy_transport_trends_2030_update_2005_en.pdf).

2.2. Valstybinės reikšmės kelių tinklo būklė ir eismo sauga

Svarbiausias kriterijus, pagal kurį vertinama kelių kokybė, yra dangos būklės indeksas (toliau – DBI), kuris nustatomas laboratorinių tyrimų būdu, naudojant patikimą sertifikuotą Kelių direkcijos laboratorinę įrangą. Vertinant kelių dangos būklę, tyrimų metu nustatoma, ar kelio DBI skiriasi nuo normatyvinio, nustatyto keliui, atsižvelgiant į jo kategoriją.

Naujausi Kelių direkcijos atliktų tyrimų duomenys pateikti 2 lentelėje:

2 lentelė

Informacija apie valstybinės reikšmės automobilių kelių valdymo efektyvumo rodiklių pasiekimą 2020 metais

Eil. Nr.	Keliai pagal reikšmę	Bendras kelių ilgis pagal sąrašą* (km) *(2020-12-31 duomenimis)*	Bendras kelių ilgis, įvertinant abi važiuojamąsias dalis (km) *(2020-12-31 duomenimis)*	Bendras kelių, kurie išmatuoti RST63 tyrimo įranga ilgis, įvertinant abi važiuojamąsias dalis (km) ** *(2020-12-31 duomenimis)*	Bendras RST63 tyrimo įranga išmatuotų kelių, kuriems nustatytas suminis kelio dangos būklės indeksas, ilgis (km), įvertinant abi važiuojamąsias dalis*** *(2020-12-31 duomenimis)*	Suminio kelio dangos būklės indekso siektina reikšmė****	Keliai, kurių suminio kelio dangos būklės indekso reikšmė atitinka siektiną reikšmę**** *(2020-12-31 duomenimis)*	
							Ilgis (km)	Dalis nuo bendro RST63 tyrimo įranga išmatuoto kelių ilgio, įvertinant abi važiuojamąsias dalis (proc.) *(8/6)*100*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*
1.	Magistraliniai	1 751,28	2380.454	2364,144	2356,919	Mažiau kaip 3	1990,502	84,45
2.	Krašto	4 927,82	4964.338	4953,236	4922,175	Mažiau kaip 3,5	2968,667	60,31
3.	Rajoniniai	14 560,366	14578.131	8442,385****	8425,096	Mažiau kaip 4	4769,515	56,61

*Pagal valstybinės reikšmės automobilių kelių sąrašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. birželio 9 d. nutarimu Nr. 757 „Dėl valstybinės reikšmės automobilių kelių sąrašo patvirtinimo“.
** RST63 tyrimo įranga yra skirta matuoti surištus kelio dangos sluoksnius (negali važiuoti ir atlikti matavimų keliuose su žvyro danga).
***Bendras kelių ilgis (km) įvertinant abi važiuojamąsias dalis, kuriems nustatytas suminis kelio dangos būklės indeksas, skiriasi nuo išmatuoto RST63 įranga, nes nevertinamos žiedinių sankryžų trajektorijos ir įvažiavimai ar

išvažiavimai į šias sankryžas, trišalių ir keturšalių sankryžų zonos, kurios saugumo salelėmis atskirtos į dvi važiuojamąsias dalis, taip pat dviejų kelių ruožai, kur kelių trajektorijos vietomis persidengia.
**** Pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2018 m. lapkričio 2 d. įsakymą Nr. 3-551 „Dėl valstybei nuosavybės teise priklausančių kelių valdymo efektyvumo rodiklių patvirtinimo“.

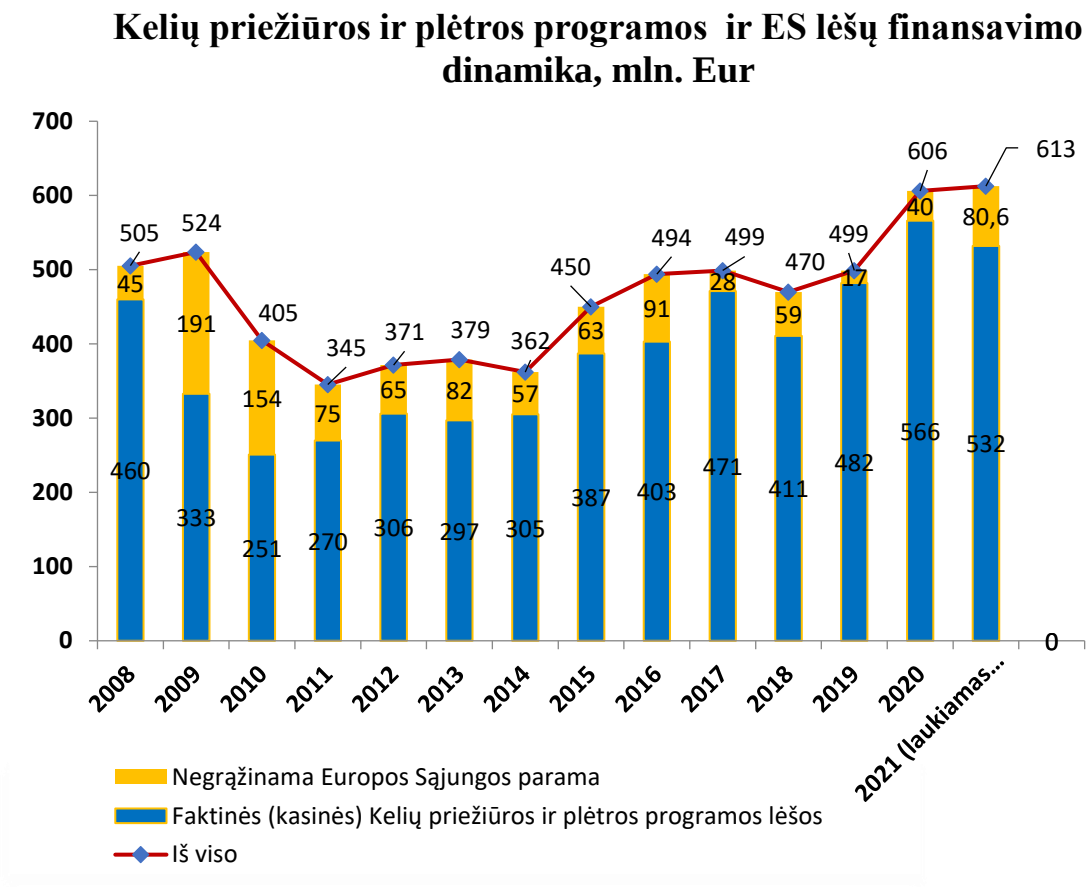
Iš kelių tinkle esančių 1528 tiltų ir viadukų, 73 tiltų ir viadukų būklė yra bloga.

Žvyrkelių dalis visame valstybinės reikšmės kelių tinkle 2021 m. spalio 31 d. sudarė 26,22 proc.

Lietuvos kelių transporto infrastruktūra dėl ribotų finansavimo galimybių yra dar nepakankamai sutvarkyta ir išvystyta, daugelio kelių būklė yra prasta ir toliau blogėja, todėl būtina didinti finansavimą jau 2022-2024 metais. Ilgiau išlaikius reikalavimų neatitinkančius kelius neremontuotus, t. y. uždelsus, kelių defektai įsisenėja, gilėja ir investicijų poreikis tokio nekokybiško kelio atnaujinimui reikšmingai didėja. Antra neigiama nepakankamos kelių dangos būklės kokybės pasekmė – kelių pavojingumas ir avarijų bei net žūčių grėsmė. Be to, neremontuotuose keliuose sunaudojama daugiau energetinių ir kitų išteklių, negu tuose keliuose, kuriuose dangų būklė yra tinkama.

Taigi, bloga kelių būklė iš dalies (greta gyvenimo lygio, kultūrinių ir kitų veiksnių) lemia ir svarbaus strateginio žuvusiųjų skaičiaus keliuose mažėjimo rodiklio, įgyvendinant „Viziją – 0“, nepatenkinamą rezultatą tiek lyginant su planuotu, tiek ir su ES šalių rodikliais. Lietuva pagal žuvusiųjų skaičių, tenkantį milijonui gyventojų, yra viena iš atsiliekančių ES šalių. Neatitinkantis DBI reikalavimų kelių tinklas yra ir nesaugus tinklas. Keliuose įrengta per mažai greičio kontrolės ir eismo valdymo sistemų. TEN-T kelių tinklo Lietuvoje kelių transporto informacinių technologijų sistemos neatitinka ES modernių transporto informacinių sistemų lygio.

Duomenys apie kelių priežiūros ir plėtros finansavimo dinamiką pateikiami 4 paveiksle.



4 pav. Kelių priežiūros ir plėtros programos ir ES lėšų finansavimo dinamika, mln. Eur

Siekiant, kad iki 2035 m. neliktų magistralinių ir krašto kelių, kurie neatitinka DBI reikalavimų, o rajoninių kelių, neatitinkančių DBI reikalavimų, dalis sumažėtų iki 15 proc., per ateinančius 15 metų kiekvienais metais kelių defektų šalinimui reikėtų skirti vidutiniškai apie 113 mln. eurų.

Kelių direkcijos atliktų tyrimų duomenimis, apie 1500 km kelių arba jų ruožų neatitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijų. Šiuos kelius suremontavus iki 2035 m., planuojama perduoti valdyti savivaldybėms.

3. Svarbiausi veiksniai, darantys įtaką valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros 2021–2035 m. prioritetų nustatymui ir jų įgyvendinimui

3.1. Politiniai veiksniai

1. ES politika ir teisės aktų reikalavimai, keliami Lietuvai ir kitoms valstybėms-narėms transporto infrastruktūros, saugaus eismo užtikrinimo ir aplinkosaugos srityse:

1.1. ES Reglamente Nr. 1315/2013 Lietuvai iškeltas reikalavimas užtikrinti, kad TEN-T pagrindinis (angl.*core*) tinklas būtų išvystytas iki 2030 m., o visuotinis tinklas (angl. *comprehensive*) būtų išvystytas iki 2050 m.

1.2. ES institucijų ilgalaikiai reikalavimai Lietuvai apima tikslus dėl klimato atšilimo mažinimo ir aplinkosaugos:

1.2.1. AEI-T dalis, palyginus su transporto sektoriaus galutiniu energijos suvartojimu:

- 2030 m. – 15 proc.;
- 2050 m. – 50 proc.

1.2.2. Transporto sektoriaus išmetamas ŠESD, palyginus su 2005 m. lygiu:

- 2021–2030 m. – -9 proc.;
- Kasmetinis pokytis, palyginus su 2016–2018 m. lygiu, – -3,6 proc.

1.3. Saugaus eismo programa „Vizija – nulis“:

1.3.1. 2030 m., palyginus su 2015 m. lygiu – 50 proc. mažiau žūčių keliuose;
1.3.2. 2050 m. – nulis žūčių keliuose.

Saugaus eismo programa „Vizija - nulis“, atsižvelgiant į ES institucijų ilgalaikius strateginius reikalavimus Lietuvai, yra Lietuvos valstybinė saugaus eismo strategija ir saugaus eismo gerinimo programa, kuria siekiama ES nustatytų tikslų. Šios strategijos prioritetai – saugesnė eismo dalyvių elgsena (eismo dalyvių švietimas), saugesni keliai, saugesnės transporto priemonės ir efektyvi pagalba eismo dalyviams po eismo įvykių.

Šios strateginės ES rekomendacijos jau inkorporuotos Lietuvos Respublikos strateginio planavimo dokumentuose, visų pirma – Nacionaliniame pažangos plane 2021–2030 m.

2. Europos Sąjungos politiniai sprendimai dėl Europos Sąjungos erdvės saugumo ir Europos Bendrijos ekonominių ryšių bei finansinė parama jų įgyvendinimui lemia uždavinį efektyviai panaudoti ES CEF Karinio mobilumo (angl. military mobility) priemonės lėšas.

3.2. Ekonominiai veiksniai

1. ES politika ir strategija bei jų įgyvendinimui planuojami naujausi finansavimo sprendimai Žaliosios krypties (aplinkosaugos), skaitmenizavimo ir inovacijų rėmimo srityje.

Vienos iš naujų ES finansinės paramos priemonių - Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo (angl. Recovery and resilience) priemonės, kurios ne mažiau nei 30

proc. lėšų planuojama skirti aplinkosaugos ir skaitmenizavimo investicijų projektams finansuoti 100 proc. intensyvumu, yra reikšminga galimybė įgyvendinti tokius aplinkosaugos ir saugaus eismo projektus, kuriems iki šiol stigo finansavimo, o jų parengtumo lygis yra aukštas.

2. ES plėtra didina Lietuvos kelių transporto infrastruktūros kuriamą vertę visiems jos naudotojams dėl naujų ekonominių ryšių. Plėtojami Europos Sąjungos šalių tarpusavio ryšiai, prekių ir paslaugų eksportas ir importas kuria naujas galimybes Lietuvai ir kartu reikalauja patogios ir integruotos susisiekimo infrastruktūros, todėl valstybinės reikšmės kelių, ypač magistralinių, plėtra yra esminė prielaida efektyviam susisiekimui ir junglumui ES teritorijoje.

3. ES šalių ekonomikos ir bendros ES šalių rinkos plėtra sudaro galimybes įgyvendinti kelių transporto infrastruktūros plėtros sprendimus, panaudojant naujojo ES paramos laikotarpio (2021–2027 m.) Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondų lėšas. Veiksmų programa 2021–2027 m. parengta.

3.3. Socialiniai veiksniai

1. Didėjantis darbo jėgos judėjimas pasaulyje ir imigracijos srautai Lietuvoje didina kokybiško ir saugaus susisiekimo keliais svarbą ir reikalauja naujų investicijų į kelių priežiūrą, plėtrą ir eismo saugos užtikrinimą. Daugelio globalių, tarptautinių ir Lietuvos įmonių darbdaviai, IT sprendimais pertvarkę veiklos procesus, pereina prie mišraus darbo modelio ir nuotolinio darbo galimybių vystymo. Nuotolinio darbo galimybė reiškia naujas paskatas įvairių sričių specialistams rinktis gyvenamąją vietą nebūtinai toje šalyje ar mieste, kuriame dirba. Lietuvai šis pokytis suteikia galimybę pritraukti į šalį naujų darbingo amžiaus gyventojų iš kitų valstybių, plėsti konkurenciją statybos bei projektavimo paslaugų šakoje ir kartu lemia iššūkį – poreikį kuo greičiau atnaujinti kelių infrastruktūrą atliepiant esamų ir ateities naudotojų poreikius.

2. Gyvenimo lygio ir darbo vietų skirtumai tarp daugumos Lietuvos didžiųjų miestų ir regionų sąlygoja socialinius skirtumus ir skatina žmones nuolat vykti į darbo vietas arčiau didžiųjų miestų. Ši nuolatinė tendencija sąlygoja būtinumą skirti investicijų ir krašto bei rajoniniams keliams, jų saugumui, ypač keliams, kuriais susisiekiama su magistraliniais keliais, taip pat pėsčiųjų ir dviračių takų trasų atnaujinimui ir plėtrai vietovėse, kuriose kuriamos darbo vietos ir yra veikiančios švietimo įstaigos.

3. Visuomenės senėjimo tendencija sąlygoja būtinumą diegti naujus eismo saugos užtikrinimo sprendimus.

3.4. Technologiniai veiksniai

1. Pažangūs sprendimai (statinių informacinis modeliavimas, angl. Building Information Modelling arba BIM), išmanios projektavimo bei projektų įgyvendinimo technologijos), perimami iš ES šalių, leidžia paspartinti kelių projektavimo ir projektų

įgyvendinimo tempus bei užtikrinti aukštą visų procesų kokybę. Statinių informacinio modeliavimo sistema, apimanti skaitmeninius statinių modelius, erdvinio ryšio su aplinka vertinimą, geografinę informaciją, 3D, 4D, 5D modeliavimą ir kitus naujausius informacinių technologijų naudojimu pagrįstus įrankius, kuria prielaidas pažangai. BIM sistema statybų projektavime ir planavime sudaro galimybes dar statinio, įskaitant kelius, projektavimo stadijoje tiksliai parinkti reikalingą darbams atlikti technologiją ir tiksliau, nei naudojant įprastus projektavimo metodus, paskaičiuoti medžiagų kainą. BIM statinių informacinio modeliavimo aplinka palengvina suinteresuotų šalių bendradarbiavimą bei sudaro galimybes greičiau ir kokybiškiau įvykdyti statybų projektavimo darbus.

2. ES šalių tarpe diegiami bendri kelių priežiūros ir plėtros standartai sudaro galimybes išvengti klaidų.

3. Naujausios kelių tiesimo, asfaltavimo ir kitos technologijos sudaro galimybę pasiekti aukštesnį kainos ir kokybės santykį.

4. ES institucijų ir tarptautinių organizacijų formuojamos vizijos ir teikiamos rekomendacijos susisiekimo srityje apima ir technologijų bei inovacijų sritis. ES šalims narėms rekomenduojama kurti ir taikyti inovacijas bei technologijas, užtikrinančias veiklos efektyvumą, padedančias spręsti klimato kaitos ir taršos neigiamo poveikio aplinkai problemas.

Tarptautinių organizacijų rekomendacijose akcentuojamas naujų technologijų kūrimas ir plėtojimas siekiant didinti veiklos efektyvumą, užtikrinti įvairių paslaugų, taip pat ir socialinių, prieinamumą, bei mažinti poveikį aplinkai.

5. 5G technologijų plėtra sudaro galimybes diegti naujus intelektinių transporto sistemų (toliau – ITS) sprendimus valstybinės reikšmės keliuose.

3.5. Aplinkosaugos veiksniai

1. ES žaliasis kursas nustato gaires ir reikalavimus šalims narėms darnumo ir aplinkosaugos srityje.

ES žaliojo kurso tikslai – mažinti klimato kaitos ilgalaikį neigiamą poveikį, anglies dvideginio ir kitų dujų, sukeliančių šiltnamio efektą, išmetimo įtaką bei pasekmes ES šalių ekonomikoms, žmonėms ir gamtai. Europos Vadovų Taryba 2020 m. spalį pritarė Europos Komisijos iškeltam tikslui mažiausiai 55 proc. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą iki 2030 metų.

2. EK komunikate „Europos žaliasis kursas“(COM(2019) 640) nurodoma, jog iki 2050 m. siekiama 90 proc. sumažinti transporto išmetamą ŠESD kiekį, skatinant multimodalinį transportą, padidinant alternatyvių degalų gamybą bei skatinant mažiau teršiančių automobilių naudojimą miestuose, o EK komunikate „Europa kelyje“ (COM(2018) 293) keliami eismo saugumo tikslai – turi būti išvengiama sužalojimų ir žūčių dėl eismo įvykių, užtikrinamas netaršus judumas gaminant elektromobilių baterijas Europoje.

3. Pagal Baltosios knygos nuostatas ES valstybės iki 2050 m. turės pilnai pereiti nuo taršių prie alternatyviu kuru varomų automobilių ir tokiu būdu sumažinti bendrą

transporto sektoriaus išmetamą ŠESD kiekį. Europos mažataršio judumo strategija (COM 2016) siekiama iki 2050 m. transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti iki 60 proc. Strategijoje numatyti šie pagrindiniai veiksniai: (1) didesnis transporto sistemos veiksmingumas, (2) mažataršė alternatyvi transporto energija, (3) mažataršės ir netaršios transporto priemonės.

3.6. Teisiniai veiksniai

ES teisės aktuose keliami reikalavimai Lietuvai kelių transporto infrastruktūros ir su ja tampriai susijusioms sritims:

1. Įgyvendinti direktyvą 1999/62/ES dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra ir direktyvą (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo. Pastaroji direktyva sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus ES.

2. ES reglamentas dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (eFTI), kuris įsigalios nuo 2024 m. rugpjūčio mėn. nustato, kad valstybės institucijos privalės priimti vežėjų teikiamą informaciją skaitmeniniu būdu pagal bendrą formatą, galiosiantį visose ES šalyse. Baltijos šalys jau yra užbaigusios bandomąjį keitimosi krovinių informacija vykdant tarpvalstybines operacijas projektą, kuriame buvo sukurtos techninės ir administracinės priemonės, užtikrinančios sklandų logistikos grandinių veikimą Lietuvoje, Latvijoje, ir Estijoje nenaudojant popierinių dokumentų.

3. Europos Parlamento ir Tarybos 2010 m. liepos 7 d. direktyvos 2010/40/ES gairės dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos.

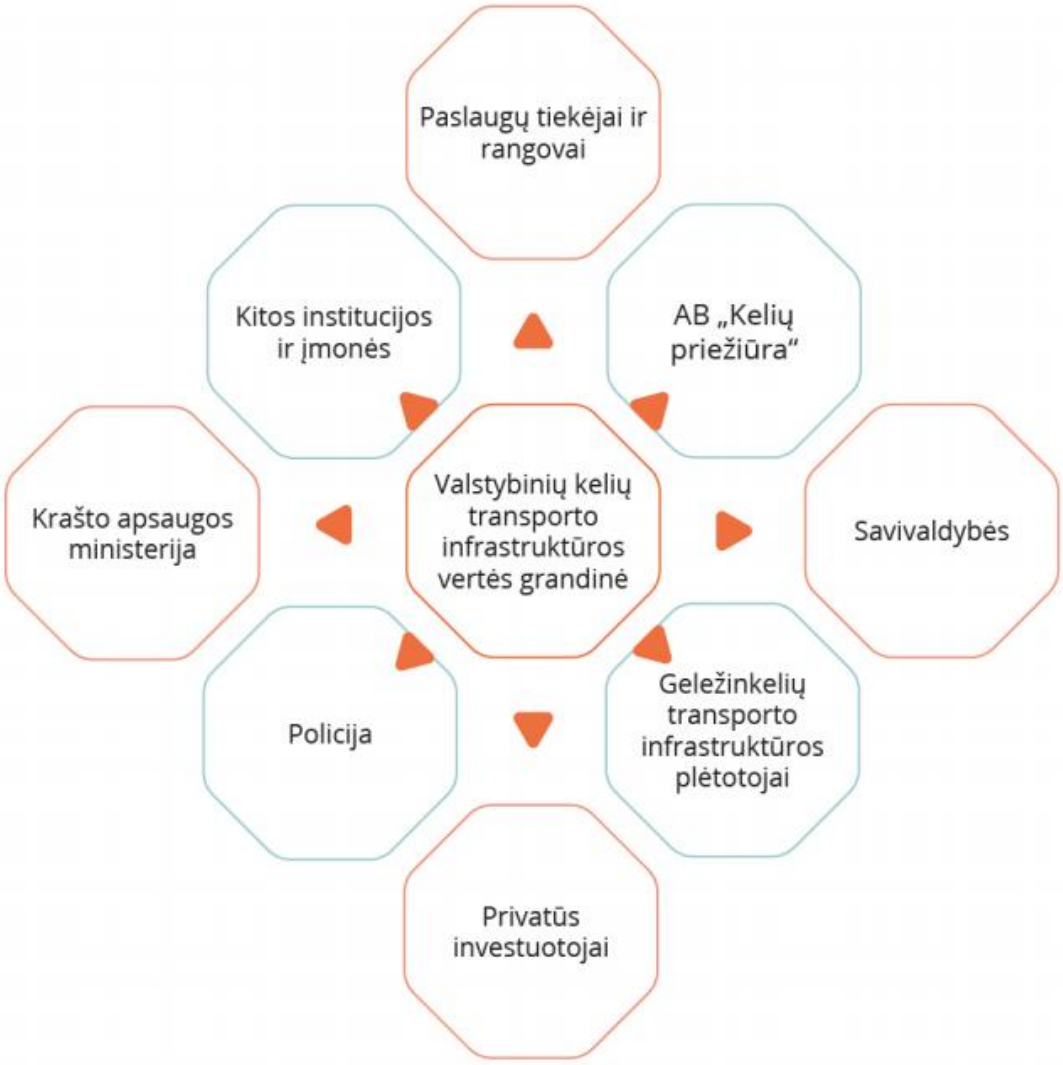
4. ES institucijų teisiniuose strateginiuose dokumentuose taikomi pagrindiniai reikalavimai Lietuvai kaip šaliai – ES narei susisiekimo srityje apima keturias sritis: TEN-T tinklo išvystymo lygį, AEI-T dalį transporte, transporto sektoriaus išmetamą ŠESD bei saugumą keliuose. Šių ES politiką ir strategiją išreiškiančių teisės aktų neįvykdymas gali lemti finansines sankcijas Lietuvai kaip ir kitoms ES šalims narėms.

5. Direktyva dėl intelektinių transporto sistemų (ITS) buvo priimta 2010 m. liepos 7 d., siekiant paspartinti inovatyvių transporto sistemų diegimą ES. 2012 m. kovo 19 d. LR susisiekimo ministras įsakymu Nr. 3-193 patvirtino Intelektinių transporto sistemų diegimo ir naudojimo tvarkos aprašą, kuriuo įgyvendinta ITS direktyva.

4. Subjektai, dalyvaujantys prižiūrint ir plėtojant Lietuvos kelius

Kuriamoje vertės grandinėje prižiūrint ir plėtojant kelius bei užtikrinant eismo saugą Kelių direkcijos partneriai ir asocijuoti partneriai yra transporto infrastruktūros projektavimo ir kitų paslaugų įmonės, kelių tiesimo, rekonstrukcijos, remonto ir kitus darbus vykdančios rangovinės įmonės, valstybės valdoma AB „Kelių priežiūra“,

integruotų susisiekimo projektų įgyvendinimo partneris AB Lietuvos geležinkeliai ir jo dukterinė įmonė AB „LTG Infra“, miestų ir rajonų savivaldybės ir kitos įstaigos bei įmonės, privatūs investuotojai bei asocijuoti subjektai (5 pav.).



5 pav. Svarbiausi Kelių direkcijos partneriai vertės kūrimo grandinėje

5. Pagrindiniai uždaviniai, nustatyti 2021-2030 m. Nacionalinėje susisiekimo plėtros programoje valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros bei eismo saugos didinimo sritims

Įgyvendinant LR Nacionalinį pažangos planą (toliau – NPP), Susisiekimo ministerija 2021 m. parengė Nacionalinę susisiekimo plėtros programą (toliau – PP). Į minėtą programą įtraukti NPP numatyti įgyvendinti uždaviniai, kuriuos pavesta įgyvendinti Susisiekimo ministerijai (toliau – SM) pagal ministerijos veiklos sritį ir nustatytus pasiekti tikslus. Susisiekimo ministerijos pagrindiniai veiklos tikslai yra formuoti valstybės politiką

transporto sistemos funkcionavimo ir visų rūšių transporto infrastruktūros plėtros, elektroninių ryšių ir pašto srityse, taip pat formuoti valstybės politiką visų rūšių transporto saugaus eismo, tranzito, logistikos ir kombinuotų vežimų, keleivių ir krovinių vežimo geležinkelių, kelių, jūrų, vidaus vandenų, oro transportu srityse bei organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti šių veiklos tikslų įgyvendinimą. NPP nustatytų tikslų bus siekiama įgyvendinant uždavinius, kurių kompleksinis rezultatas užtikrins ir horizontaliųjų susisiekimo srities plėtros prioritetų įgyvendinimą, ir identifikuotų problemų sprendimą bei priežasčių, sukeliančių problemas, eliminavimą.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos NPP 2021-2030 m. ir PP 2021-2030 m. nustatytomis kryptimis, kelių priežiūros ir plėtros strateginės kryptys (siekiami strateginiai pokyčiai) yra šie:

- **Pagrindinio (angl. core) TEN-T kelių tinklo išvystymas iki 2030 m.;**
- **Visuotinio (angl. comprehensive) tinklo išvystymas iki 2050 m.;**
- **Strateginio plano „Vizija – nulis“ įgyvendinimas pasiekiant 50 proc. mažiau žūčių keliuose iki 2030 m. palyginus su 2015 m. lygiu ir nulis žūčių keliuose 2050 m.**

Uždaviniai, priemonės ir rodikliai kelių infrastruktūros ir eismo saugos didinimo srityse, nustatyti NPP ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės Programos įgyvendinimo plane 2021-2024 m., pateikiami 3 lentelėje:

3 lentelė

Uždaviniai, priemonės ir rodikliai kelių infrastruktūros ir eismo saugos didinimo srityse, nustatyti NPP ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės Programos įgyvendinimo plane 2021–2024 m.

Pažangos priemonės kodas [1]	Pažangos priemonė[2]	Pažangos priemonės įgyvendinimo NPP uždavinys	Kiti NPP uždav.	Būt. sąlg.	Dalyvaujančios institucijos	Pažangos priemonės rezultato rodiklio pavadinimas[3]	Pažangos priemonės rezultato rodiklio reikšmės		Naujosios LRV Programos plano rodikliai ir jų reikšmės susisiekimui VR keliais	
							Pradinė	2030 m.	Rodiklis	Reikšmė 2024-12-31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10-002-05-04-01	Gerinti susisiekimą kelių transportu	5.4 Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugą.			ELM, AM	Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų ar modernizuotų kelių metinis naudotojų skaičius per metus Keleiviai/metus	362 960 058 (2020)	458 274 710	Įgyvendinti automobilių kelių jungties projektą „Via Baltica“	Rekonstruoti 40,23 km ruože Marijampolė–Lietuvos ir Lenkijos sienos
						Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupytas laikas, Keleivių valandos/metus	4 387 445 (2020)	941 409	Įgyvendinti magistralinio kelio Nr. A14 Vilnius–Utena rekonstrukcijos projektą iki 2024 m.	Rekonstruoti 74,1 km magistralinio kelio Nr. A14 Vilnius–Utena
10-002-05-04-03	Gerinti eismo saugą	5.4 Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis			VRM, SAM	Programoje „Vizija – nulis“ numatytų įgyvendintų saugaus eismo priemonių dalis, proc.	0 (2020)	100	Įgyvendinti programoje „Vizija – nulis“ numatytas saugaus	(iki 2024 m.) sumažinti žūčių skaičių bent 20 proc.
						Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius	40 (2019)	25		

[1] Pildoma vadovaujantis Metodikos 9 priede nurodyta priemonių kodavimo tvarka.

[2] Nurodomas priemonės pavadinimas (ne daugiau kaip 6 žodžiai)

[3] Jei Plėtros programa finansuojama iš ES ar kitų tarptautinių programų lėšų, nurodomi atitinkami tai programai privalomi rezultato rodikliai.

Pažangos priemonės kodas [1]	Pažangos priemonė[2]	Pažangos priemonės įgyvendinimo NPP uždavinys	Kiti NPP uždav.	Būt. sąlg.	Dalyvaujančios institucijos	Pažangos priemonės rezultato rodiklio pavadinimas[3]	Pažangos priemonės rezultato rodiklio reikšmės		Naujosios LRV Programos plano rodikliai ir jų reikšmės susisiekimui VR keliais	
							Pradinė	2030 m.	Rodiklis	Reikšmė 2024-12-31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugą.				Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius	144 (2019)	53	eismo priemones	
10-002-06-01-01	Skatinti alternatyvių degalų naudojimą transporto sektoriuje	6.1 Didinti atsinaujinančių ir alternatyvių degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeliamą aplinkos taršą			AM	Elektromobilių ir mažataršių TP dalis lengvųjų automobilių parke, proc.	0,3	16	Parengti ir priimti Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo ir kitų susijusių teisės aktų pakeitimus bei tam reikalingas technines ir organizacines priemones elektroninei kelių naudotojo rinkliavos sistemai, pagrįstai principu „Naudotojas / teršėjas moka“, 2023 m. numatyta įdiegti	Įdiegta 1 sistema, iki 2024-12-31 numatyta gauti 201 mln. Eur pajamų.
10-002-06-01-02	Skatinti darnų judumą	6.1 Didinti atsinaujinančių ir alternatyvių			AM	Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, CO2 ekv.	X	X	Skatinant įgyvendinti darnaus judumo priemones, atnaujinti	

Pažangos priemonės kodas [1]	Pažangos priemonė[2]	Pažangos priemonės įgyvendinimo NPP uždavinys	Kiti NPP uždav.	Būt. sąlg.	Dalyvaujančios institucijos	Pažangos priemonės rezultato rodiklio pavadinimas[3]	Pažangos priemonės rezultato rodiklio reikšmės		Naujosios LRV Programos plano rodikliai ir jų reikšmės susisiekimui VR keliais	
							Pradinė	2030 m.	Rodiklis	Reikšmė 2024-12-31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeliamą aplinkos taršą				Dviračiams skirtos infrastruktūros ne miestų teritorijose naudotojų skaičius per metus, naudotojų sk. per metus	0 (2020)	31 540	Darnaus judumo miestė planų (DJMP) gaires (nustatyti DJMP finansavimo principus ir parengti DJMP stebėsenos sistemą) ir parengti dviračių ir pėsčiųjų takų prie valstybinės ir vietinės reikšmės kelių infrastruktūros plėtros iki 2035 m. gaires	80 km
						Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus, naudotojų sk. per metus	X	X		
10-001-10-02-01	Pritaikyti TEN-T tinklą tarptautiniam kariniam judumui	10.2 Sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui			KAM, URM, VRM	TEN-T tinklo sausumos kelių infrastruktūros dalis, atitinkanti karinio mobilumo reikalavimus, proc.	X	X		

Svarbi prielaida Nacionalinės susisiekimo plėtros programos 2021-2030 m. sėkmingam įgyvendinimui yra Veiksmų programa 2021-2027 m., kurią įgyvendinant bus naudojamos ES struktūrinių fondų paramos (iš viso keliams planuojama skirti apie 320 mln. eurų) lėšos, skiriamos bendrai finansuoti projektus pagal ES prioritetus. ES veiksmų programos 2021-2027 m. prioritetai ir uždaviniai, kuriuos įgyvendinant bus vykdomas finansavimas iš Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondų. Iš šių fondų bus bendrai

finansuojami projektai pagal ES finansavimo 3-ąjį prioritetą „Geriau sujungta Lietuva“. Šio prioriteto uždaviniai, kurių vykdymas bus finansuojamas:

- 3.1. uždavinys „Kurti tvarų, atsparų klimato kaitai, pažangų, saugų ir įvairiarūšį transporto tinklą“.

Planuojamos veiklos pagal šį uždavinį: atnaujinti, tobulinti ir plėtoti TEN-T kelių tinklą (prioritetas – investicijos į pagrindinį (core) tinklą)), diegti intelektinių transporto sistemų sprendimus, eismo saugos ir kitas priemones.

- 3.2. uždavinys „Kurti tvarų, atsparų klimato kaitai, pažangų, saugų ir įvairiarūšį nacionalinį, regiono ir vietos judumą, įskaitant geresnes galimybes naudotis TEN-T keliais bei tarpvalstybinį judumą.

Planuojamos pagrindinės veiklos pagal šį uždavinį:

- Tiesti, atnaujinti ir rekonstruoti valstybinės reikšmės kelius – jungtis su TEN-T tinklu, gerinant jų techninius parametrus, didinant saugą ir diegiant informacinių technologijų sprendimus (prioritetas – investicijos į krašto kelius, jungiančius kitus kelius su TEN-T keliais).
- Plėtoti dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūrą miestuose ir priemiesčiuose (teritorijose, kuriose neįgyvendinami miestų darnaus judumo planai).

6. Valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros bei eismo saugos didinimo strateginiai prioritetai ir planuojami veiksmai 2021–2035 m.

Strateginiai prioritetai, kuriuos 2021-2035 m. laikotarpiu planuojama įgyvendinti Susisiekimo keliais srityje užtikrinus planuojamą šių uždavinių įgyvendinimui finansavimą:

1. Pagrindinio (angl. core) TEN-T kelių tinklo išvystymas (kelio Via Baltica ir kelio A1 Vilnius - Kaunas - Klaipėda rekonstrukcijos);

2. Magistralinių ir krašto kelių tinklo išvystymas užtikrinant tinklo junglumą;

3. Valstybinės reikšmės kelių būklės gerinimas, siekiant atitikti patvirtintus dangos būklės indekso (DBI) rodiklius, gerinant eismo saugą ir užtikrinant aplinkosauginius reikalavimus;

4. Tiltų ir viadukų rekonstrukcijos ir remontai;

5. Pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo atnaujinimas ir plėtra;

6. Ekonomiškai atsiperkančių valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas.

6.1. Pagrindinio (angl. core) TEN-T kelių tinklo išvystymas

Problemos:

- pagrindinis TEN-T kelių tinklas Lietuvoje neatitinka ES reikalavimų.

- pilnai neišspręstas finansavimas.

Veiksmai, projektai:

Pagrindiniam TEN-T kelių tinklui Lietuvoje priskiriami du keliai – Via Baltica ir A1. Šiuos kelius būtina rekonstruoti. Darbai vykdomi, dalis darbų jau įvykdyta, darbų etapai ir įgyvendinimo terminai pateikiami 6 (kelio Via Baltica) ir 7 (kelio A1) paveiksluose. Abiejų kelių rekonstrukcijas planuojama finansuoti KPPP ir ES Sanglaudos fondo lėšomis, esant galimybei padidinant ES struktūrinių fondų dalį finansavime Europos infrastruktūros tinklų fondo (angl. sutr. CEF) Karinio mobilumo priemonės lėšomis, nes abiejų kelių rekonstrukcijos reikšmingos ES kariniam mobilumui.

Magistralinis kelias E67 Via Baltica yra vienas iš pagrindinio TEN-T tinklo kelių, strateginio Šiaurės jūros-Baltijos pagrindinio tinklo – transporto koridoriaus dalis. Šis kelias yra svarbus ES kariniam mobilumui ir yra vienas nesaugiausių ir avaringiausių kelių. Kelyje nuolat yra didelis vietinio ir tarptautinio krovininio eismo intensyvumas. Naujoje Europos infrastruktūros politikoje ir Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategijoje planuojama iki 2030 m. transporto sektoriuje sukurti pagrindinį kelių tinklą, kurį sudaro strategiškai svarbiausios ES jungtys ir mazgai. Viena iš jų – būtent Šiaurės jūros–Baltijos pagrindinio tinklo I transporto koridoriaus dalis – kelias E67 Via Baltica, kuris yra labai svarbi kelių jungtis Baltijos šalims ir viena iš intensyviausių ir avaringiausių atkarpų Lietuvoje, kurioje yra didelis vietinio ir tarptautinio krovininio eismo intensyvumas. Kelias Via Baltica tęsiasi nuo Latvijos iki Lenkijos pasienio keliais – A10 (Panevėžys–Pasvalys–Ryga), A17 (Panevėžio aplinkkelis), A8 (Panevėžys–Aristava–Sitkūnai), A1 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) ir A5 (Kaunas–Marijampolė–Suvalkai).

Kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo Kaunas–Marijampolė plėtra (I etapas) buvo įgyvendinama 2014–2020 m. ES lėšomis. Planuojamas rekonstruoti nuo Marijampolės iki Lietuvos–Lenkijos sienos ruožas Marijampolė–Suvalkai 56,83–97,06 km, yra ruožo Kaunas–Marijampolė tęsinys. Esamas kelias neatitinka ES TEN-T keliams keliamų reikalavimų. Dėl intensyvaus sunkiojo transporto eismo ir siauros kelio dangos ruožas pasižymi itin dideliu avaringumu. Kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai 56,83–72,50 km ruožo rekonstravimo poreikį lėmė:

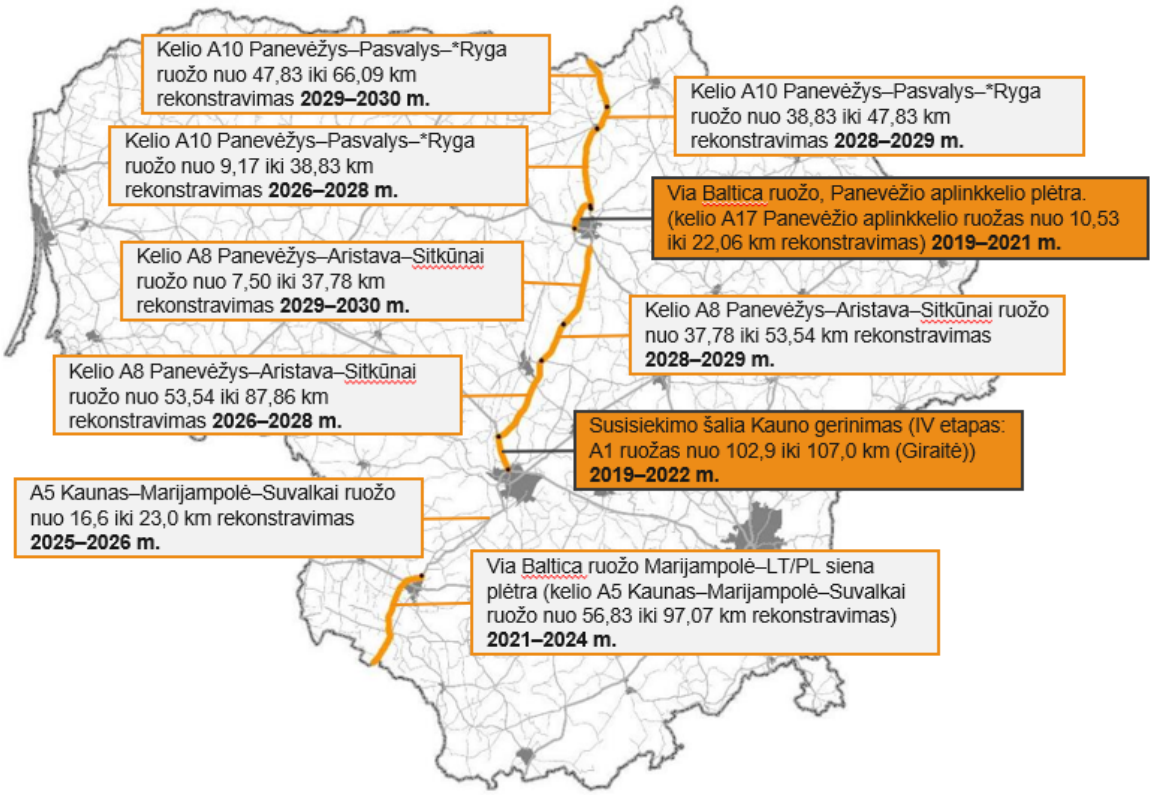
– aukštas eismo intensyvumo lygis – 2019 m. bendras eismo intensyvumas sudarė 11324 autom./parą, iš jų krovininis – 5353 autom./parą (47,3 %);

– aukštas avaringumo lygis – 2014–2018 m. eismo įvykių metu žuvo 3 asmenys, sužeista 15 asmenų.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie efektyvaus susisiekimo ir mobilumo sąlygų pagerinimo sausuma tarp Šiaurės ir Rytų užtikrinimo. Europos kelių tinkle bus užtikrintos saugios eismo sąlygos, atitinkančios transporto srautus, kelių kategorijai keliamus ES reikalavimus bei nustatytus tarptautinius standartus (Reglamentas Nr. 1315/2013), taip pat bus pagerinta transporto paslaugų kokybė, sudarytos patogios sąlygos tarptautiniam

bei vietiniam eismui, sutrumpės automobilių kelionės laikas, sumažės eismo įvykių rizika, pagerės TEN-T kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.

Rekonstravus šį kelią kartu su kitais pagrindinio TEN-T tinklo keliais, Lietuva įvykdys Europos Sąjungos (ES) keliamą tikslą, kad iki 2030 m. Lietuvos pagrindinis TEN-T kelių tinklas atitiktų ES reikalavimus. Iš viso per 2019-2030 metus, rekonstruojant Via Baltica kelią, planuojama įgyvendinti 10 projektų, kuriuos užbaigus bus rekonstruota 200,38 km Via Baltica kelio ruožų ir bendras finansavimo poreikis 2021-2030 m. sudarys apie 743 mln. eurų (6 pav.).



6 pav. Via Baltica projektų įgyvendinimo etapai

Magistralinis TEN-T pagrindinio (angl. core) tinklo kelias A1 yra IXB tarptautinio transporto koridoriaus ir TEN-T kelio E85 (Klaipėda–Aleksandropolis) dalis, vedanti Rytų–Vakarų kryptimi. Šis kelias yra vienas iš intensyviausių ir avaringiausių kelių Lietuvoje. Kelyje yra didelis vietinio ir tarptautinio eismo intensyvumas.

Kadangi Europos infrastruktūros politika iki 2030 m. transporto sektoriuje numato sukurti pagrindinį kelių tinklą, kurį sudaro strategiškai svarbiausios ES jungtys ir mazgai, – IXB tarptautinio transporto koridoriaus ir TEN-T kelio E85 (Klaipėda–Aleksandropolis)

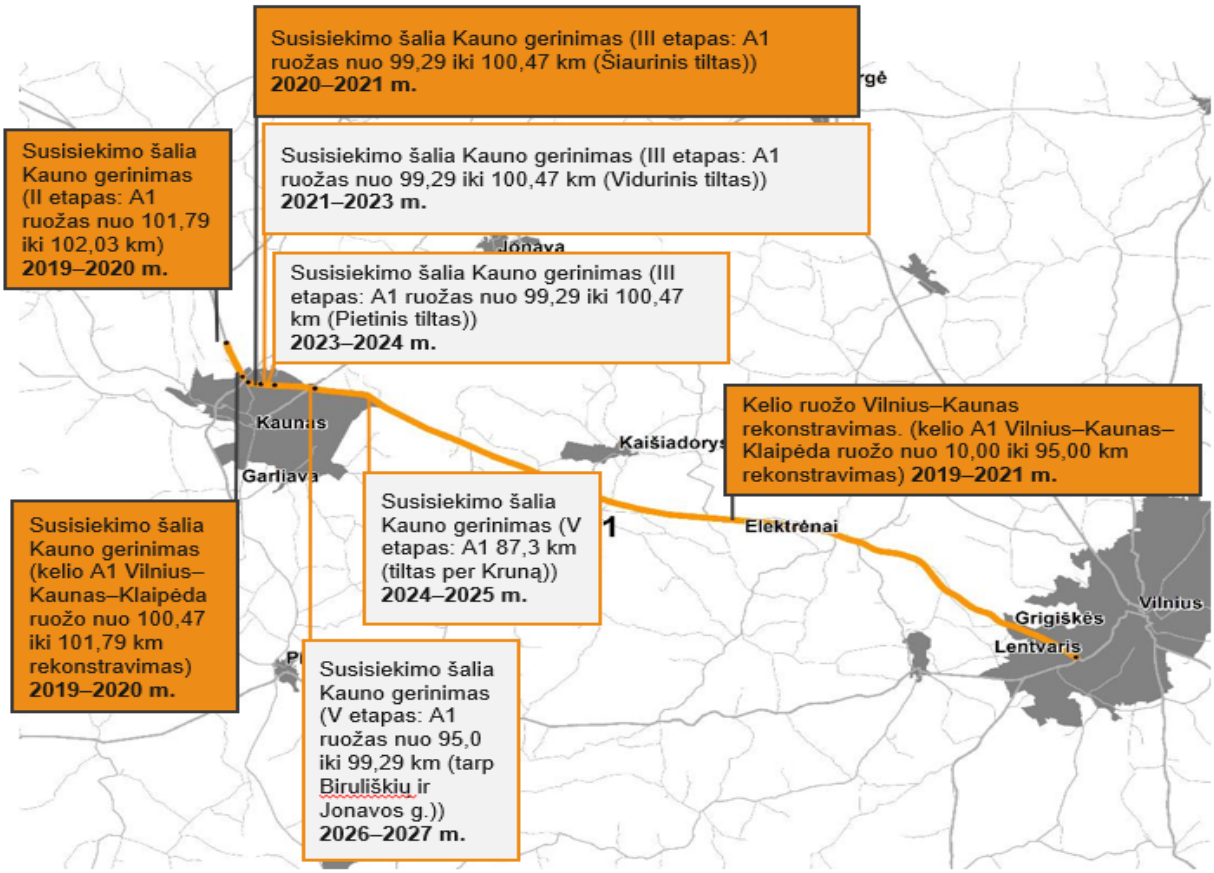
dalis, vedanti Rytų–Vakarų kryptimi – kelias A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda, yra rekonstruotina kaip vienas iš intensyviausių ir avaringiausių kelių Lietuvoje. Kelio A1 99,29–100,47 km atkarpa ties Kaunu, Kleboniškio (A. Meškinio) tiltu, kerta didžiausią Lietuvos upę – Nerį. A. Meškinio tilto rekonstravimo poreikį lėmė nepakankami projektiniai tilto techniniai parametrai, kurie turi tenkinti kelių transporto apkrovimo reikalavimus ir užtikrinti tinkamą TEN-T tinklo pralaidumą ir eismo saugumą:

– aukštas eismo intensyvumo lygis: 2019 m. bendras eismo intensyvumas sudarė 52715 autom./parą, iš jų krovininis – 6223 autom./parą (11,8 %);

– aukštas avaringumo lygis: 2014–2018 m. eismo įvykių metu buvo sužeista 11 asmenų.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie efektyvaus susisiekimo ir mobilumo sąlygų sausuma tarp Rytų ir Vakarų pagerinimo. Rekonstravus šį kelią, bus sudarytos patogesnės sąlygos vietiniam bei tarptautiniam susisiekimui, o rekonstruotas tiltas atlaikys projektinę apkrovą, sutrumpės automobilių kelionės laikas, sumažės eismo įvykių rizika ir pagerės TEN-T kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.

Rekonstravus kelią A1 kartu su kitais pagrindinio TEN-T tinklo keliais, Lietuva įvykdys Europos Sąjungos (ES) keliamą tikslą, kad iki 2030 m. Lietuvos pagrindinis TEN-T kelių tinklas atitiktų ES reikalavimus. Šio kelio rekonstravimo eiga ir etapai pateikiami 7 paveiksle. Laikotarpiu nuo 2019 iki 2027 metų rekonstruojant kelią A1, planuojama įgyvendinti iš viso 6 projektus (2 jau įgyvendinti), kuriuos užbaigus bus rekonstruota iš viso 110,85 km. Bendras finansavimo poreikis 2021-2027 m. sudarys apie 128 mln. eurų.



7 pav. Kelio A1 Vilnius - Kaunas projektų įgyvendinimo eiga

6.2. Magistralinių ir krašto kelių tinklo išvystymas užtikrinant tinklo junglumą

Problemos:

- Kelių visuotinio (TEN-T kelių, nepriskirtų TEN-T pagrindiniams keliams, krašto ir rajoninių kelių) tinklo junglumas su TEN-T keliais, taip pat kitų kelių tarpusavio junglumas nėra užtikrinamas;

- Nepakankamas finansavimas.

Veiksmai, planai:

Svarbiausi planuojami projektai:

TEN-T kelio Vilnius-Utena rekonstrukcija

Valstybinės reikšmės magistralinis TEN-T tinklo kelias A14 Vilnius–Utena nėra pagrindinio TEN-T tinklo dalis, tačiau yra vienas intensyviausiai naudojamų kelių Lietuvoje. Pažymėtina, kad šis kelias kokybės požiūriu yra blogiausias magistralinės reikšmės kelias valstybinės reikšmės kelių tinkle, nes tai - vienintelis kelias turintis cementbetonio dangą, kuri yra susidėvėjusi, deformuota ir kelia didelį pavojų eismo saugai:

– aukštas eismo intensyvumo lygis – 2019 m. bendras eismo intensyvumas sudarė 52715 autom./parą, iš jų krovininis – 6223 autom./parą (11,8 %);

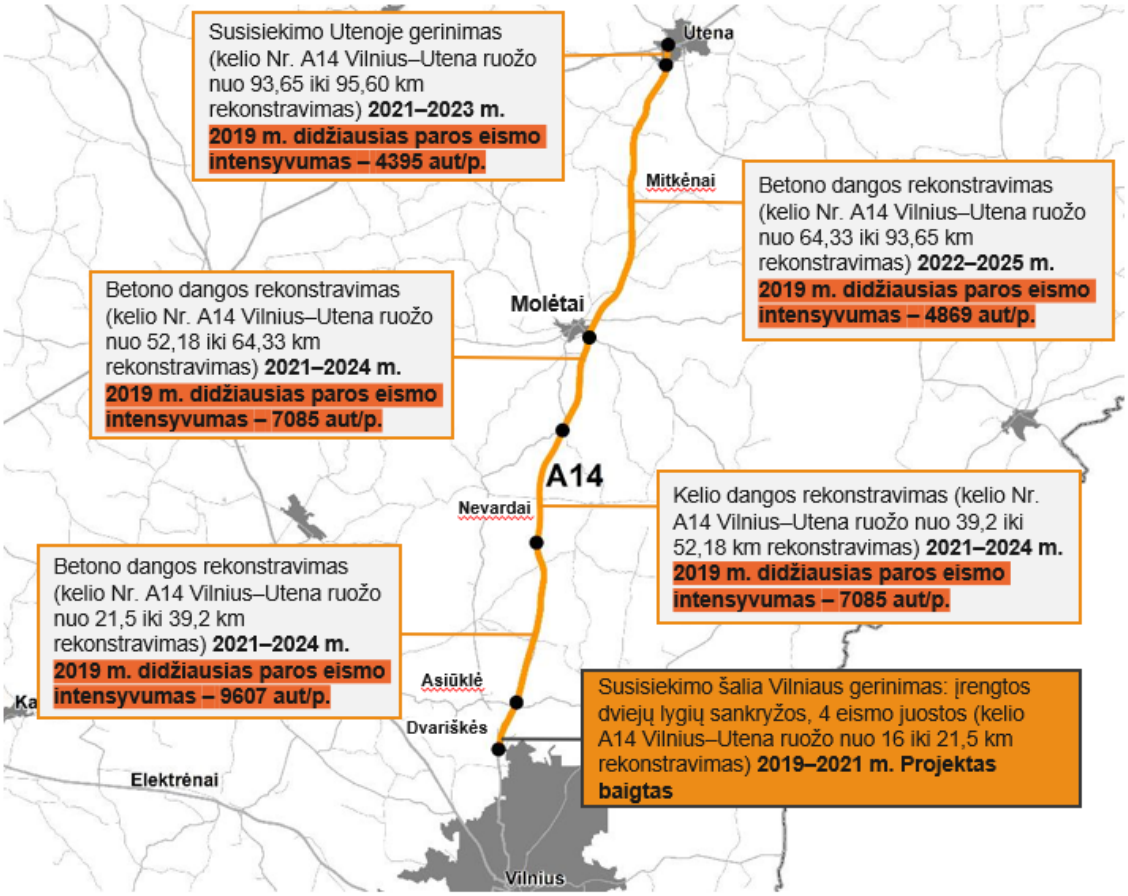
– aukštas avaringumo lygis – 2014–2018 m. eismo įvykių metu buvo sužeista 11 asmenų.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie saugesnio ir efektyvesnio susisiekimo ir mobilumo sąlygų pagerinimo sausuma ir reikšmingai padidins Lietuvos valstybinės reikšmės kelių junglumą kaip atskira TEN-T tinklo jungtis su regionais, pagrindiniais miestais ir ekonominiais centrais, kuriuose kasmet sukuriama daug naujų darbo vietų ir kurie yra svarbūs visuomenės ir bendruomenių socialinių paslaugų ir kultūros centrai.

Projekto įgyvendinimas taip pat prisidės prie efektyvaus susisiekimo ir mobilumo sąlygų pagerinimo sausuma tarp Rytų ir Vakarų užtikrinimo. Įgyvendinus šias investicijas, Europos kelių tinkle būtų pagerinta transporto paslaugų kokybė, sudarytos patogios sąlygos vietiniam bei tarptautiniam eismui, rekonstruotas tiltas atlaikytų projektinę apkrovą, sutrumpėtų automobilių kelionės laikas, sumažėtų eismo įvykių rizika, pagerėtų TEN-T kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.

Per 2019-2025 metus rekonstruojant šį kelią planuojama įgyvendinti iš viso 6 projektus ir atnaujinti 79,6 km šio kelio ruožų. Šiam tikslui pasiekti finansavimo poreikis 2021-2025 m. yra apie 191 mln. eurų.

Šio kelio rekonstravimo eiga ir etapai pateikiami 8 paveiksle.



8 pav. A14 Vilnius - Utena projektų įgyvendinimo eiga

- kelio Nr. 130 Kaunas-Prienai-Alytus rekonstravimas nuo 11,60 iki 31,10 km. Planuojamas projekto įgyvendinimo laikotarpis – 2022-2026 m. Rekonstravus šį kelią, reikšmingai pagerės Kauno ir Alytaus regionų kelių junglumas ir eismo sauga. Lėšų poreikis šio projekto įgyvendinimui – apie 81 mln. eurų.

- kelio Nr. A16 Vilnius-Prienai-Marijampolė ruožo nuo 15,51 iki 25,80 km rekonstravimas. Planuojamas projekto įgyvendinimo laikotarpis – 2033-2035 m. Projekto įgyvendinimas reikšmingai prisidės prie net trijų Lietuvos regionų kelių junglumo didinimo ir eismo saugos gerinimo. Lėšų poreikis šiam projektui bus patikslintas parengus techninį projektą. Lėšų poreikis šio projekto įgyvendinimui – apie 40 mln. eurų.

- kelio Nr.141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda ruožo nuo 222,261 iki 228,571 km rekonstravimas. Projekto įgyvendinimo laikotarpis – 2031-2032 m. Projekto įgyvendinimas reikšmingai prisidės prie Kauno ir Klaipėdos regionų kelių junglumo didinimo ir eismo saugos gerinimo. Lėšų poreikis šio projekto įgyvendinimui – apie 45 mln. eurų.

6.3. Valstybinės reikšmės kelių būklės gerinimas, siekiant atitikti patvirtintus dangos būklės indekso (DBI) rodiklius, gerinant eismo saugą ir užtikrinant aplinkosauginius reikalavimus

Automagistralės ir greitkeliai

Problema:

-Kelių direkcijos 2020 m. atliktų tyrimų duomenimis, 106 km (12 proc.) automagistralių ir greitkelių ruožų DBI viršijo normatyvinį šios kategorijos keliams privalomą reikšmę - 2,8.

Veiksmai, projektai:

Per 2021-2035 m. laikotarpį planuojama rekonstruoti ir įvykdyti kapitalinius remontus 43,9 km šios kategorijos kelių ruožų, bendras lėšų poreikis šiam tikslui – apie 35,1 mln. eurų. Taip pat, siekiant pagerinti šių kelių būklę, kad ji atitiktų privalomą DBI normatyvą, planuojama įvykdyti 104,2 km automagistralių ir greitkelių ruožų paprastųjų remontų, ir lėšų poreikis šiam tikslui yra 46,9 mln. eurų. Iš viso minėtu laikotarpiu planuojama atnaujinti 148,1 km automagistralių ir greitkelių ruožų, ir bendras lėšų poreikis – 82,0 mln. eurų.

Magistraliniai keliai

Problema

-Kelių direkcijos 2020 m. atliktų tyrimų duomenimis, 260 km (18 proc.) magistralinių kelių ruožų DBI viršijo normatyvinį šios kategorijos keliams privalomą reikšmę - 3.

Veiksmai, projektai:

Siekiant, kad magistralinių kelių dangos būklės indeksas atitiktų ne žemesnį kaip 3,0 dangos būklės indekso rodiklį, per 2021-2035 m. laikotarpį planuojama rekonstruoti ir kapitaliai suremontuoti iš viso 92,4 km magistralinių kelių. Investicijų poreikis šiam tikslui įgyvendinti – apie 64,7 mln. eurų. Taip pat per minėtą laikotarpį planuojama įvykdyti 200 km ruožų paprastųjų remontų. Lėšų poreikis šiam tikslui – apie 80 mln. eurų. Bendras lėšų poreikis visiems minėtiems veiksmams, skirtiems iš viso 292,4 km magistralinių kelių atnaujinimui – apie 144,7 mln. eurų.

Krašto keliai

Problemos:

- Kelių direkcijos 2020 m. atliktų tyrimų duomenimis, 1954 km (39,69 proc.) krašto kelių ruožų DBI viršijo normatyvinį šios kategorijos keliams privalomą reikšmę – 3,5.

- Dalis krašto kelių yra nepakankamo pločio ir dėl to eismas jais yra nesaugus: 198 km krašto kelių ruožų neatitinka kelio pločio normatyvo krašto keliams (5 m ir didesnio).

- Krašto kelių ruožų, kuriuose neužtikrinamas leistino važiavimo greičio režimas (išilginis kelio dangos netolygumas yra ne mažesnis negu 5 m/km) ilgis sudaro 122 km.

Veiksmai, projektai:

ES fondų 2021-2027 m. paramos Veiksmų programos laikotarpio visuotinio kelių tinklo atnaujinimo finansavimo prioritetas yra krašto kelių, jungiančių su TEN-T keliais, rekonstrukcijos.

Atsižvelgiant į tai, kad 2020 m. 1954 km krašto kelių ruožų dangos būklės DBI buvo žemesnis, nei normatyvinis, 2021-2035 m. laikotarpiu planuojama rekonstruoti ir kapitaliai suremontuoti 643 km krašto kelių ruožų. Lėšų poreikis šiam tikslui – apie 279,7 mln. eurų.

Paprastajam 1499,6 km krašto kelių remontui 2021-2035 m. laikotarpiu planuojama skirti apie 359,9 mln. eurų.

Siekiant, kad visų šių kelių pločiai atitiktų normatyvus, 2021-2030 m. planuojama kapitaliai suremontuoti 198 km krašto kelių. Lėšų poreikis šiam tikslui – apie 158 mln. eurų.

Siekiant, kad krašto keliai, kuriuose neužtikrinamas leistino važiavimo greičio režimas (išilginis kelio dangos nelygumas viršija 5 m/km) po remontų atitiktų leistino važiavimo greičio režimą, per 2021 – 2035 m. laikotarpį planuojama į šių kelių kokybės atnaujinimą investuoti apie 55 mln. eurų ir atnaujinti 122 km šių kelių ruožų.

Rajoniniai keliai

Problema

-Kelių direkcijos 2020 m. atliktų tyrimų duomenimis, 3656 km (43,39 proc.) rajoninių kelių ruožų DBI viršijo normatyvinį šios kategorijos keliams privalomą reikšmę - 4.

Veiksmai, projektai:

Siekiant iki 2035 m. sumažinti rajoninių kelių ruožų, neatitinkančių nustatyto dangos būklės indekso, nuo 43,39 proc. iki 15 proc., per 2021-2035 m. laikotarpį planuojama rekonstruoti ir kapitaliai suremontuoti iš viso 846,8 km rajoninių kelių. Investicijų poreikis šiam tikslui įgyvendinti – apie 249,8 mln. eurų. Taip pat per minėtą laikotarpį planuojama įvykdyti 1979 km ruožų paprastųjų remontų. Lėšų poreikis šiam tikslui – apie 296,9 mln. eurų. Be to, numatomas 420 km. kelių su žvyro danga stiprinimas 42 mln. EUR sumai.

Kelių priežiūra

Problemos:

- Periodinei ir nuolatinei kelių priežiūrai tenkantis finansavimas yra nepakankamas.

- Valstybinės reikšmės kelių priežiūros veikla nėra liberalizuota, todėl svarstytinas valstybinės reikšmės kelių priežiūros sistemos peržiūrėjimas ir tobulinimas, įtraukiant į šią veiklą daugiau rinkos dalyvių.

Kelių tinkle yra daug kritinių vietų su nusėdusiomis pralaidomis, sankasomis, kelkraščiais ir šiuos trūkumus keliuose būtina pašalinti kelius sutvirtinant ir sutvarkant.

Esama padėtis

Per praėjusius penkerius metus, 2016-2020 metais valstybinės reikšmės kelių plėtrai ir priežiūrai panaudota 1,400.8 mln. Eurų KPPP lėšų, iš jų kelių su žvyro danga asfaltavimui 2016-2020 m. panaudota 407,3 mln. Eurų lėšų, o paprastajam kelių remontui minėtu laikotarpiu panaudota tik 91,5 mln. Eurų.

Kelių priežiūros finansavimo dinamika 2001-2021 m. laikotarpiu pateikiama 9 paveiksle.



9 pav. Kelių priežiūros finansavimo dinamika 2001-2021 m.

Pagal kelių dangos normatyvus kelio ruožo būklė vertinama kaip bloga, jei ruožo DBI yra didesnis negu 3,0 magistraliniame kelyje, didesnis negu 3,5 krašto kelyje, ir

didesnis negu 4,0 rajoniniame kelyje. Tokios būklės keliuose greičiau susiformuoja pažaidos, tokie keliai yra nesaugūs.

Veiksmai, planai:

- Planuojama įgyvendinti kelių rekonstrukcijas ir remontus pirmiausia tuose TEN-T pagrindinių, visuotinio tinklo ir krašto kelių ruožuose, kurių DBI labiausiai neatitinka normatyvinio, o judėjimo intensyvumas yra aukštas;
- Įgyvendinti planingas eismo saugos didinimo ir aplinkosaugos priemones, kurios prisideda prie eismo saugos gerinimo.

6.4. Tiltų ir viadukų rekonstrukcijos ir remontai

Problema:

Kelių direkcijos 2020 m. atliktų vertinimų duomenimis, Lietuvoje buvo 73 blogos būklės tiltai. Iš viso valstybinės reikšmės kelių tinkle yra 1528 tiltai ir viadukai.

Veiksmai, projektai:

Planuojama iki 2035 m. užtikrinti, kad Lietuvoje nebeliktų nei vieno blogos būklės tilto, nes tiltai yra kritiškai svarbūs užtikrinant saugų eismą. Laikotarpiu nuo 2021 iki 2035 m. planuojama rekonstruoti ir atnaujinti iš viso 240 tiltų. Šiam tikslui pasiekti investicijų poreikis yra apie 241 mln. eurų.

6.5. Pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo atnaujinimas ir plėtra

Problemos:

- Lietuvoje nepakankamai išvystytas, neremontuotas, nevientisas ir nejunglus esamas pėsčiųjų ir dviračių takų tinklas (toliau – PDT). Apie 350 km PDT ruožų turi būti atnaujinti.

- Nesant tinkamo PDT kaip darnios ir draugiškos gamtai, prie ŠESD emisijos mažėjimo prisidedančios infrastruktūros, toliau didėja aplinkos tarša.

- Lietuvoje yra poreikis 600 km (40 proc.) naujo PTD tinklo – būtina padidinti PDT ilgį gyvenvietėse. Turi būti pagerinta esama PDT infrastruktūra ir sukurta nauja.

- Iki 2021 m. tarp institucijų trūko vieningo požiūrio ir nuoseklaus ilgalaikio veiksmų plano atnaujinant ir plėtojant dviračių takus. PDT atnaujinimas ir plėtra buvo nenuosekli ir neužtikrinanti PDT junglumo ir vientisumo bent jau tose tinklo dalyse, kurioms jis kritiškai būtinas kelių naudotojams (išilgai gyvenviečių arba tarp gyvenviečių), kad žmonės galėtų pasiekti darbo vietas bei gauti socialines ir kitas paslaugas, nedidelius atstumus nukeliaudami dviračiais arba pėsčiomis.

Tikslas - PDT atnaujinimas ir racionali plėtra, įgyvendinant žaliąjį kursą ir užtikrinant PDT vientisumą ir junglumą. Lietuvos gyvenvietėse (išilgai gyvenviečių teritorijų) ir tarp gyvenviečių potencialiems PDT naudotojams iki 2035 m. turi būti sukurta saugi ir kokybiška PDT infrastruktūra.

Veiksmai, planai:

-Bendradarbiaujant su savivaldybėmis, kitomis institucijomis, socialiniais partneriais bei atsižvelgiant į suinteresuotų šalių siūlymus, bus parengtas Nacionalinis PDT atnaujinimo ir plėtros planas.

- Planuojama 2022 – 2035 m. laikotarpiu suremontuoti ir atnaujinti 350 km esamų PDT. Įvykdžius šiuos veiksmus, bus 50 proc. sumažintas blogos būklės PDT ilgis. Lėšų poreikis šiems remontams – apie 88 mln. eurų. Taip pat planuojama nutiesti 600 km naujų PDT gyvenvietėse. Įvykdžius šiuos veiksmus, bus 40 proc. padidintas PDT ilgis gyvenvietėse. Lėšų poreikis šiam tikslui – apie 240 tūkst. eurų. Iš viso per minėtą laikotarpį bus atnaujinta ir nutiesta 950 km PDT. Bendras lėšų poreikis minėtiems tikslams sudaro apie 328 mln. eurų.

Projekto naudingumas:

1. Sąlygų žaliosioms, tausojančioms aplinką ir gamtą judumo alternatyvoms sukūrimas, kad gyventojai galėtų saugiai, naudodami šiuos draugiškus aplinkai ir gamtai susisiekimo būdus, dviračių arba pėsčiųjų takais savo gyvenvietėse arba tarp gyvenviečių nuvykti į darbo vietas, taip pat pasiekti reikalingas socialines ir kitas paslaugas, nenaudodami automobilių.

2. ŠESD mažinimo rodiklis bus pasiektas kaip pirmojo šios krypties tikslo pasiekimo rezultatas.

6.6. Ekonomiškai atsiperkančių valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas

Problemos:

- rajoniniai keliai neužtikrina kokybiškos kelionės tarp gyvenviečių, nes apie 60 proc. rajoninių kelių yra neasfaltuoti.

Siekiami rezultatai:

- 2030 m. valstybinės reikšmės kelių su žvyro danga dalis turi sudaryti ne daugiau, kaip 20 proc. bendro valstybinės reikšmės kelių ilgio;
- 2035 m. valstybinės reikšmės kelių su žvyro danga dalis turi sudaryti ne daugiau, kaip 18,31 proc. bendro valstybinės reikšmės kelių ilgio.

Veiksmai:

Per 2021-2035 metus planuojama išasfaltuoti 1907 km rajoninių kelių su asfalto danga (9 pav.). Investicijos poreikis šiam tikslui – apie 938,0 mln. eurų. Tikslas – iki 2035 m. pilnai sutvarkyti ir išasfaltuoti ekonominiu požiūriu atsiperkantį rajoninių kelių tinklą.

Šios investicijos padidins visuotinio tinklo junglumą ir sudarys geresnes susisiekimo sąlygas regionų gyventojams, įmonėms ir ūkininkams.

7. Kiti svarbūs valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros projektai

7.1. Eismo saugos didinimas bei ITS diegimas

Veiksmai, projektai: Įgyvendinant ES planą „Vizija – nulis žuvusiųjų“ 2050 m., bus įgyvendintos investicijos, švietimo ir kitos priemonės eismo saugos didinimui. Į eismo saugos gerinimą, neskaitant kitose dalyse nurodytų veiklų ir objektų, planuojama per 2021-2035 m. investuoti apie 67,8 mln. eurų lėšų. Didžiausias dėmesys bus skiriamas kelio atitvarų įrengimui, pėsčiųjų perėjų atnaujinimui, sankryžų pertvarkymui, greičio matuoklių įrengimui.

2021-2035 m bus diegiamos ITS sistemos – KOS storelės ir dinaminio eismo valdymo sistemos (keliuose A1, A5, A2), kurių įdiegimui numatoma skirti 39,8 mln. eurų.

Planuojami nauji/tęsiami inovacijomis ir skaitmenizavimu bei žaliojo kurso siekiais pagrįsti projektai, gerinantys eismo saugą ir taupantys energiją:

1. Veiksmų programoje 2021-2027 m., bendrai finansuojant ES lėšomis, numatyta investuoti 2,633 mln. eurų ir įdiegti 113 modernių skaitmeninių eismo kontrolės sistemų TEN-T keliuose.

2. Siekiant didinti eismo saugą keliuose ir įgyvendinti Europos Žaliojo kurso tikslus, keliuose bus toliau įgyvendinami energiją taupantys pažangiais technologiniais sprendimais pagrįsti projektai. Šie projektai turės ir sinerginį efektą. Vienas iš tokių projektų - apšvietimo modernizavimas valstybinės reikšmės keliuose.

Pradėtas įgyvendinti trečiasis apšvietimo modernizavimo etapas: 2021 - 2022 metais ketinama įdiegti valstybinių kelių apšvietimo valdymo sistemą. Kelių apšvietimą bus galima valdyti nuotoliniu būdu, taip pat - gauti operatyvią informaciją apie gedimus ir greičiau juos pašalinti. Įgyvendinus visą apšvietimo modernizavimo projektą, pavyks sutaupyti iki 2 700 MWh elektros energijos, suvartojamos valstybinės reikšmės keliams apšviesti, arba 378 tūkst. eurų per metus. Investicijos šviestuvų pakeitimui turėtų atsipirkti per 5 metus.

Apšvietimo modernizavimas generuos ekonominę naudą, o galimybė reguliuoti apšvietimo intensyvumą, gauti informaciją apie šviestuvų veikimą realiu laiku, operatyvus gedimų šalinimas prisidės ir prie saugesnio eismo.

7.2. Aplinkosaugos priemonių diegimas

Problemos:

- Laukinių gyvūnų apsaugos sistemos įrengtos nepilnai dėl to kyla avarijos;

- Triukšmo valdymo būtinosios priemonės prie didžiausio intensyvumo kelių įrengtos nepilnai (būtini sprendimai bendro 53 km ruožams).

Veiksmai, planai:

- papildomai įrengti 53 km triukšmo valdymo priemonių. Investicijų poreikis šiam tikslui įgyvendinti – apie 21,9 mln. eurų;

- papildomai įrengti 530 km laukinių gyvūnų apsaugos sistemų. Investicijų poreikis šiam tikslui – apie 51 mln. eurų.

Iš viso į aplinkosaugos priemones 2021-2035 m. planuojama investuoti apie 72,9 mln. eurų.

7.3. Aplinkkelių plėtra

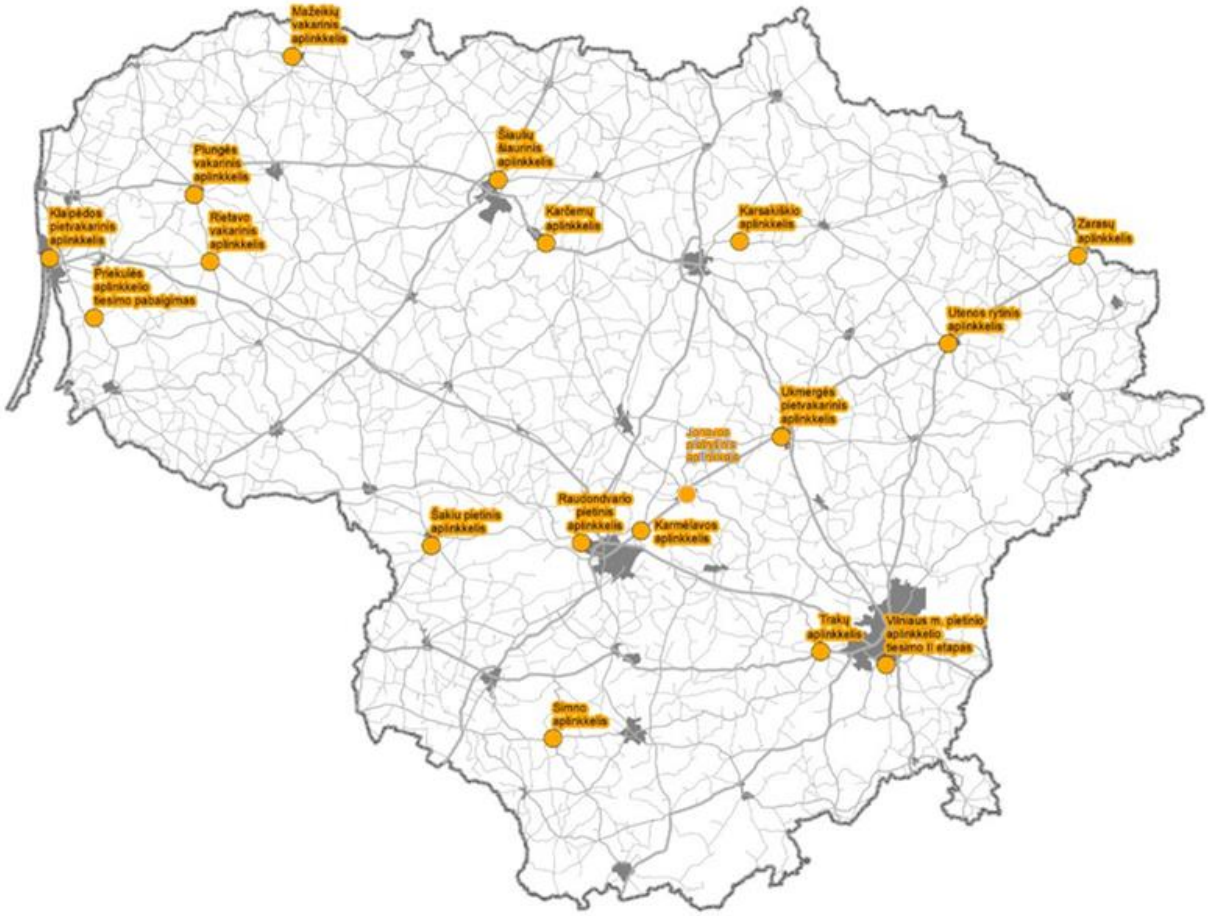
Problema:

Aplinkkelių tiesimo projektai yra kompleksiniai ir didelių investicijų reikalaujantys projektai (didelės žemės paėmimo valstybės poreikiams išlaidos).

Veiksmai, projektai

2021-2035 m. pagal numatomą finansavimą planuojama nutiesti apie 37 km. aplinkkelių (pagal prioritetinę eilę).

Įvertinant numatomą finansavimą 2031-2035 m. aplinkkelių tiesimui numatoma skirti apie 185 mln. eurų. Aplinkkelių tiesimo projektų poreikio planas pateikiamas 10 pav.



10 pav. Aplinkkelių tiesimo poreikis

7.4. Patogumų viešojo transporto naudotojams sukūrimas: autobusų sustojimo aikštelės, paviljonai

2021-2035 m. laikotarpiu bus toliau gerinamos sąlygos keleiviams, naudojantiems viešąjį transportą. Planuojamos investicijos į autobusų sustojimo aikštelių remontą, keleivių laukimo paviljonų ir naujų autobusų stotelių įrengimą pateikiamos 4 lentelėje.

4 lentelė

Autobusų sustojimo aikštelės

	Preliminari projekto vertė, Eur	Darbų apimtys, vnt.	Įgyvendinimo metai
Autobusų sustojimo aikštelių remontas	0,830 mln.	83	2022–2035
Keleivių laukimo paviljonų įrengimas	1,345 mln.	269	2022–2035
Naujų autobusų sustojimo aikštelių įrengimas	12,850 mln.	257	2022–2035
IŠ VISO	**15,025 mln.**	**609**	**2022–2035**

7.5. Horizontalus kelių ženklinimas

Kelių horizontalusis ženklinimas – viena iš pagrindinių saugaus eismo užtikrinimo priemonių, kuri nustato tam tikrą eismo režimą ir tvarką, bei padeda eismo dalyviams orientuotis keliuose. Pagrindinė ženklinimo savybė yra saugaus eismo užtikrinimas tamsiu paros metu ir esant nepalankioms meteorologinės sąlygoms: lyjant lietui, esant rūkui ir pan. Tam, kad ženklinimas atliktų savo funkciją turi atitikti tam tikrus nustatytus parametrus, kaip kad šviesos atspindys naktį, nusidėvėjimo lygis, atsparumas slydimui ir k.t. Kadangi ženklinimas yra įrengtas kelio važiuojamosios dalies viršuje, jis yra nuolatos veikiamas transporto priemonių srauto, saulės, lietaus, bei šalčio. Dėl šių priežasčių ženklinimas turi būti reguliariai atnaujinamas kai nebetenkina normatyvuose nustatytų reikalavimų. Įprastai ženklinimo tarnavimo laikas (priklausomai nuo naudojamų medžiagų ir padėties kelyje) yra nuo 1 iki 4 metų.

2021-2035 m. laikotarpiu horizontaliam ženklinimui numatoma skirti apie 118 mln. EUR.

7.6. Bendradarbiavimo su savivaldybėmis projektai

Apie 1500 km kelių arba jų ruožų neatitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijų. Kelių direkcija siekia, kad visi Kelių direkcijos valdomi keliai atitiktų valstybinės reikšmės kelio kriterijų. Įgyvendinant šį tikslą vykdomi projektai pagal bendradarbiavimo su savivaldybėmis sutartis. Savivaldybės skiria dalį lėšų projektų įgyvendinimui. Sutvarkyti keliai perduodami savivaldybėms. 2021-2035 m. laikotarpiu šiai veiklai numatoma skirti apie 358 mln. EUR.

7.7. Elektroninės kelių rinkliavos įdiegimas (Žaliojo kurso projektas)

Problema:

Pagrindiniai Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo šaltiniai ir dabartinė kelių apmokestinimo sistema neužtikrina pakankamo finansavimo kelių infrastruktūros palaikymui ir plėtrai, nes sukaupiamų valstybinės reikšmės kelių priežiūrai ir plėtrai lėšų yra per mažai, įvertinant Lietuvos valstybinių kelių dangos būklę ir eismo saugos užtikrinimo poreikius. Taigi, nei vinjetės, nei transporto

priemonių savininkų ir valdytojų sumokami kiti kelių mokesčiai nepadengia valstybinių kelių naudotojų infrastruktūrai daromos žalos, taip pat – investicijų ir išlaidų, skirtų žalos aplinkai, padidėjusios kelių eismo saugos rizikos, triukšmo mažinimo priemonėms. Be to, egzistuoja grėsmė, kad ES iškelti Lietuvai ŠESD mažinimo rodikliai nebus laiku pasiekti. Tai gali nulemti finansines sankcijas ir reputacines pasekmes Lietuvai kaip ES šaliai-narei.

Veiksmai:

Planuojama, kad nuo 2023 m. Lietuvoje pradės galioti elektroninė kelių rinkliavos sistema (angl. E-tolling). Projektas bus įgyvendinamas iš iždo paskolos lėšų.

Projekto įgyvendinimo naudos:

Įdiegta elektroninė kelių rinkliavos sistema, sąveikaudama su esama ir diegiama kelių kontrolės infrastruktūra bei sistemomis (daugiafunkcė pažeidimų kontrolės sistema, eismo kontrolės sistemos) leis vykdyti nuolatinę stebėseną ir kontrolę (7 d. per savaitę 24 val. per parą). Elektroninės kelių rinkliavos sistemos įdiegimas ir sąveikos su kitomis sistemomis užtikrinimas pagerins rinkliavos surinkimą, sukurs saugesnę ir švaresnę aplinką keliuose, taip pat paskatins transporto priemonių valdytojus ir naudotojus naudoti draugiškesnes aplinkai, mažiau taršias transporto priemones, tokiu būdu prisidedant prie taršos ir triukšmo mažinimo.

Projekto įgyvendinimo ekonominė nauda

Prognozuojama, kad įdiegus elektroninę kelių rinkliavos sistemą, per 2024-2035 m. laikotarpį valstybės kelių naudotojų rinkliavos pajamos papildomai padidins kelių finansavimą apie 560 mln. eurų, lyginant su šiuo metu surenkamomis lėšomis iš e.vinjetės.

8. Apibendrinta informacija apie visus strateginius projektus ir veiksmus

Strateginiai tikslai, kurie nustatyti Kelių direkcijos strategijos 2021-2035 m. gairėse ir bus įtraukti į įmonės strateginius planus, pateikti 5 lentelėje.

5 lentelė

Informacija apie strateginius projektus ir veiksmus

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035	Darbų apimtys	Preliminarus lėšų poreikis
Užtikrinti saugų ir patogų susisiekimą valstybinės reikšmės keliais juos efektyviai	Via Baltica neatitinka pagrindinio (core) TEN-T tinklo reikalavimų	Iki 2030 Via Baltica atitinka pagrindinio (core) TEN-T tinklo reikalavimus	200,38 km rekonstruotų kelių.	743 mln. EUR
	A1 ruožas Vilnius-Kaunas neatitinka	Iki 2027 A1 ruožas Vilnius-Kaunas	110,85 km rekonstruotų kelių ir 4 tiltai.	128 mln. EUR

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035	Darbų apimtys	Preliminarus lėšų poreikis
prižiūrint ir plėtojant	pagrindinio (core) TEN-T tinklo reikalavimų	atitinka pagrindinio (core) TEN-T tinklo reikalavimus		
	A14 Vilnius-Utena blogiausias magistralinės reikšmės kelias valstybinės reikšmės kelių tinkle, neužtikrinamos saugios ir patogios eismo sąlygos	Iki 2025 m. A14 Vilnius-Utena atitiks eismo saugos, eismo organizavimo ir kokybės standartus	79,6 km rekonstruotų kelių.	191 mln. EUR
	73 vnt. blogos būklės tiltų	0 vnt. blogos būklės tiltų	240 vnt. rekonstruotų/suremontuotų tiltų	241 mln. EUR
	106 km Automagistralių ir greitkelių, kurių DBI≥2,8	0 km Automagistralių ir greitkelių, kurių DBI≥2,8	148,1 km rekonstruotų/suremontuotų kelių	82 mln. EUR
	260 km magistralinių kelių, kurių DBI≥3	0 km magistralinių kelių, kurių DBI≥3	292,4 km rekonstruotų/suremontuotų kelių	144,7 mln. EUR
	1954 km krašto kelių, kurių DBI≥3,5	0 km krašto kelių, kurių DBI≥3,5	2142,6 km rekonstruotų/suremontuotų kelių	639,6 mln. EUR
	198 km krašto kelių, kurie neatitinka kelio kategorijos (dangos plotis ≤5 m.)	Iki 2030 m. 0 km krašto kelių, kurie neatitinka kelio kategorijos (dangos plotis ≤5 m.)	198 km rekonstruotų/suremontuotų kelių	158 mln. EUR
	122 km krašto kelių, kuriuose neužtikrinamas leistino važiavimo greičio rėžimas (išilginis kelio dangos	0 km krašto kelių, kuriuose neužtikrinamas leistino važiavimo greičio rėžimas (išilginis kelio dangos	122 km rekonstruotų /suremontuotų kelių	55 mln. EUR

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035	Darbų apimtys	Preliminarus lėšų poreikis
	nelygumas ≥5 m./km.)	nelygumas ≥5 m./km.)		
	3656 km (43,39 proc.) rajoninių kelių, kurių DBI≥4	1257 km (15 proc.) rajoninių kelių, kurių DBI≥4	3246,1 km Rekonstruotų/suremontuotų kelių	588,7 mln. EUR
	Neišasfaltuota 5756 km. (27,1%) rajoninių kelių	Neišasfaltuota 18,31% rajoninių kelių. Išasfaltuoti visi žvyrkeliai, kurių asfaltavimas duoda socialinę-ekonominę naudą (eismo intensyvumas ≥120 aut./parą).	1907 km. Išasfaltuotų žvyrkelių	938 mln. EUR
	Nepakankamas eismo saugos užtikrinimas dėl galimo automobilių nuvažiavimo nuo kelio	Sumažintas eismo įvykių skaičius, susijęs su nuvažiavimais nuo kelio	Įrengta 430 km atitvarų	21,5 mln. EUR
	Nepakankamas eismo saugos užtikrinimas pėsčiųjų perėjose	Pertvarkytos nesaugios pėsčiųjų perėjos	Pertvarkyta ir atnaujinta 1720 pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų	17,2 mln. EUR
	Trūkstami pėsčiųjų ir dviračių takai gyvenvietėse (dabar yra 1,5 tūkst. Km, papildomas poreikis – 1,8 tūkst. km).	40% padidintas pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis gyvenvietėse	Nutiesta 600 km pėsčiųjų ir dviračių takų.	240 mln. EUR
	Daugiau kaip 50 proc.	50% sumažintas	Sutvarkyta 350 km pėsčiųjų ir dviračių takų	88 mln. EUR

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035	Darbų apimtys	Preliminarus lėšų poreikis
	esamų pėsčiųjų ir dviračių takų yra blogos būklės	blogos būklės pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis		
	1342 tvarkytinos sankryžos eismo organizavimo ir eismo saugos aspektais	10% sumažintas tvarkytinų sankryžų kiekis	Pertvarkyta 140 vieno lygio sankryžų	21 mln. EUR
	Nepakankamas laukinių gyvūnų apsaugos sistemų išvystymas pagrindiniuose keliuose	Sumažintas eismo įvykių skaičius su laukiniais gyvūnais	Įrengta 530 km laukinių gyvūnų apsaugos sistemų	51 mln. EUR
	Viršnorminis triukšmo lygis pagrindiniuose keliuose	Panaikintas viršnorminis triukšmo lygis pagrindiniuose keliuose	Įrengta 53 km triukšmo valdymo priemonių	21,9 mln. EUR
	Trūkstamos dinaminio eismo valdymo priemonės TEN-T tinkle, automagistralėse ir greitkeliuose	Įdiegtos trūkstamos dinaminio eismo valdymo priemonės	Įrengta 550 vnt. dinaminio eismo valdymo sistemų	26,4 mln. EUR
	Nepakankamas aplinkkelių išvystymas	Aplinkkelių išvystymas pagal turimus resursus	Nutiesti 37 km aplinkkelių	185 mln. EUR
	Neužtikrinamas eismo saugos ir eismo organizavimo kokybės lygis valstybinės reikšmės keliuose	Pagerintas eismo saugos ir eismo organizavimo kokybės lygis	Rekonstruoti 3 keliai – kelias Nr. 130 nuo 11,6 iki 31,1 km; kelias Nr. 141 nuo 222,261 iki 228,571 ir kelias Nr. A16 nuo 15,51 iki 25,80 km., viso 36,1 km.	165,5 mln. EUR

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035	Darbų apimtys	Preliminarus lėšų poreikis
	Nepakankamas autobusų sustojimo aikštelių ir keleivių laukimo paviljonų išvystymo lygis	Pagerintos susisiekimo sąlygos viešuoju transportu	Įrengtos ir suremontuotos 609 autobusų sustojimo aikštelės/keleivių laukimo paviljonai	15 mln. EUR
	Apie 1500 km kelių arba jų ruožų neatitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijų	Visi Kelių direkcijos valdomi keliai atitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijų	Įgyvendinami projektai pagal bendradarbiavimo su savivaldybėmis sutartis. Savivaldybės skiria dalį lėšų projektų įgyvendinimui. Sutvarkyti keliai perduodami savivaldybėms.	375 mln. EUR
	Užtikrinta tinkama kelių priežiūros veikla bei horizontalaus ženklinimo lygis		Kelių priežiūros vykdymas visame valstybinės reikšmės kelių tinkle. Paženklinta 225 tūkst. Km. Valstybinės reikšmės kelių	1300,3 mln. EUR

9. LR bendrojo plano sprendiniai.

LR Vyriausybė 2021 rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 patvirtino Lietuvos Respublikos teritorijos bendrąjį planą, kuriame numatytos priemonės iki 2030 m. Dalis priemonių sutampa su gairėse numatytais įgyvendinti projektais. Tačiau Bendrajame plane numatyta taip pat yra priemonės, kurios nėra numatytos įgyvendinti 2021–2035 metais gairėse.

Bendrajame plane numatyti projektai tokie kaip:

– rekonstruoti A9 Panevėžys–Šiauliai kelio ruožą nuo Radviliškio miesto šiaurinio aplinkkelio pabaigos iki Šeduvos miestelio, įskaitant ir sankryžą su krašto keliu Nr. 144 Jonava–Kėdainiai–Šeduva (apie 13,05 km kartu su Karčemų aplinkkeliu);

– rekonstruoti valstybinės reikšmės magistralinį kelią Nr. A9 Panevėžys–Šiauliai ruože nuo sankryžos su krašto reikšmės keliu Nr. 144 Jonava–Kėdainiai–Šeduva Šeduvos miestelyje iki Panevėžio miesto;

– gerinant Vilniaus miesto bei valstybinės reikšmės magistralinių kelių A1 ir A19 jungtis su valstybinės reikšmės magistraliniais keliais A16 Vilnius–Prienai–Marijampolė ir A4 Vilnius–Varėna–Gardinas sutampančiu su perspektyvoje formuojamu nauju nacionalinės reikšmės koridoriumi Vilnius–Alytus–Lazdijai, numatyti kelio A4 Vilnius–Varėna-Gardinas ruožo nuo sankryžos su Gunkliškių gatve iki sankryžos su Savanorių prospektu rekonstravimą didinant transporto pralaidumą (apie 5,5 km);

– įrengti automobilių kelio atšaką į kasyklos antžeminę aikštelę nuo valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus

– įrengti automobilių kelių jungtis su visomis naujomis geležinkelio stotimis bei atsiradus poreikiui su naujo oro uosto terminalu ar kita.

Nurodyti projektai, taip pat kaip ir Bendrajame plane paminėti aplinkkeliai, kitos jungtys su valstybinės reikšmės keliais, galėtų būti įgyvendinti tik tuo atveju, jeigu būtų numatytas papildomas finansavimas.

10. Valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros projektų finansavimo poreikis 2021–2035 m.

Atsižvelgiant į šiose Strategijos 2021-2035 m. gairėse numatytus strateginius tikslus ir veiksmus, paskaičiuota, kad preliminarus lėšų poreikis Strategijos gairėse numatytiems tikslams pasiekti ir projektams įgyvendinti per minėtą laikotarpį yra apie 6 990 mln. eurų (6 lentelė). Taip pat, atsižvelgiant į tai, kad esamų finansavimo šaltinių prognozė rodo, kad per 2021-2030 m. susidaro apie 392 mln. eurų finansavimo trūkumas. Išsikeltų tikslų ir rodiklių įgyvendinimo būtina sąlyga – trūkstamo finansavimo užtikrinimas.

6 lentelė

Valstybinės reikšmės kelių plėtros ir priežiūros projektų finansavimo poreikis 2021-2035 m.

Prognozuojami finansavimo šaltiniai	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.	2025 m.	2026 m.	2027 m.	2028 m.	2029 m.	2030 m.	2031 m.	2032 m.	2033 m.	2034 m.	2035 m.	2021–2035 m.
KPPP	368,6	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	5548,6
ES	45,4	38,7	138,0	132,4	19,5	16,3	16,3	50	50	50	50	50	50	50	50	806,6
Papildomos lėšos iš E-Tolling				10	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	560,0
Savivaldybių lėšos	5,5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	61,5
Viso finansavimo šaltiniai:	**419,5**	**412,7**	**512,0**	**516,4**	**443,5**	**440,3**	**440,3**	**474,0**	**474,0**	**474,0**	**474,0**	**474,0**	**474,0**	**474,0**	**474,0**	**6976,7**
Veiklos kryptys																
Via Baltica	26,27	22	135	129	30	60	65	84	92,9	99						743,2
A1 kelias	22,7	30,5	35	27	8	12	4									139,2
A14 kelias	2,12	3,45	9,07	119,8	56,1											190,5
Kelio Nr. 130 Kaunas - Prienai - Alytus rekonstrukcija nuo 11,60 iki 31,10 km		0,7	0,5	5	32	34,6	8									80,8
Tiltai	7,5	24,6	19,6	19,6	19,5	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	240,8
Kelių statybos ir paprastojo remonto darbai	89	86	114,8	114,8	114,8	114,8	114,8	114,8	114,8	114,9	114,9	114,9	114,9	114,9	114,9	1668,0
Valstybinės reikšmės kelių asfaltavimas	100	70	47	47	60	60	95	95,0	95,0	95,0	34,0	35,0	35,0	35,0	35,0	938,0
Kelių priežiūra	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	1140,0
Kitos veiklos	95,4	102,0	119,4	118,7	102,3	106,9	105,1	109,5	101,3	101,4	168,3	168,2	160,4	165,3	125,8	1849,9
Viso finansavimo poreikis	**419,0**	**415,3**	**556,3**	**656,9**	**498,7**	**479,3**	**482,9**	**494,3**	**495,0**	**501,3**	**408,2**	**409,1**	**401,3**	**406,2**	**366,7**	**6990,4**
Finansavimo trūkumas	**0,5**	**-2,5**	**-44,4**	**-140,4**	**-55,2**	**-39,0**	**-42,6**	**-20,3**	**-21,0**	**-27,3**	**65,8**	**64,9**	**72,7**	**67,8**	**107,3**	**-13,7**
Suminis finansavimo trūkumas	**0,5**	**-2,0**	**-46,4**	**-186,8**	**-242,0**	**-281,0**	**-323,5**	**-343,8**	**-364,8**	**-392,1**	**-326,3**	**-261,5**	**-188,8**	**-121,0**	**-13,7**	