



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRAS

**ĮSAKYMAS
DĖL VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS
2022–2035 M. STRATEGINIŲ GAIRIŲ PATVIRTINIMO**

2022 m. d. Nr.
Vilnius

Įgyvendindamas Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės rekomendacijų, pateiktų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai, įgyvendinimo priemonių plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. kovo 29 d. įsakymu Nr. 3-140 „Dėl valstybinio audito rekomendacijų įgyvendinimo“, 10.1.3 papunktyje numatytą Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės rekomendacijų įgyvendinimo veiksmą:

1. T v i r t i n u Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strategines gaires (toliau – Gairės) (pridedama).

2. P a v e d u:

2.1. Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupei koordinuoti Gairėse numatytų veiksmų įgyvendinimą;

2.2. valstybės įmonei Lietuvos automobilių kelių direkcijai įgyvendinti Gairėse numatytus veiksmus ir kasmet iki birželio 30 d. ir gruodžio 31 d. parengti ir pateikti susisiekimo ministrui informaciją apie Gairėse numatytų strateginių prioritetų ir veiksmų įgyvendinimą.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro
2022 m. d. įsakymu Nr.

VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS 2022–2035 M. STRATEGINĖS GAIRĖS



Turinys

1. Įžanga. Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginių gairių paskirtis	5
2. Glaustas valstybinės reikšmės kelių tinklo įvertinimas	6
2.1. Valstybinės reikšmės kelių tinklas ir kelių tinklo naudojimo intensyvumo tendencijos.....	6
2.2. Valstybinės reikšmės kelių tinklo būklė ir eismo saugumas.....	10
3. Svarbiausi veiksniai, darantys įtaką valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. prioritetų nustatymui ir jų įgyvendinimui	12
3.1. Politiniai veiksniai.....	12
3.2. Ekonominiai veiksniai.....	13
3.3. Socialiniai veiksniai.....	13
3.4. Technologiniai veiksniai.....	14
3.5. Aplinkosaugos veiksniai.....	15
3.6. Teisiniai veiksniai.....	15
4. Subjektai, dalyvaujantys prižiūrint ir plėtojant Lietuvos kelius	16
5. Pagrindiniai uždaviniai, nustatyti 2021–2030 m. SMSPP valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros bei eismo saugos didinimo sritims	17
6. Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros bei eismo saugos didinimo strateginiai prioritetai ir planuojami veiksmai 2022–2035 m.	18
6.1. TEN-T pagrindinio kelių tinklo plėtra.....	18
6.2. Magistralinių ir krašto kelių tinklo plėtra užtikrinant tinklo junglumą.....	21
6.3. Valstybinės reikšmės kelių būklės gerinimas, siekiant, kad ji atitiktų patvirtintus dangos būklės indekso rodiklius, gerinant eismo saugą ir užtikrinant aplinkosaugos reikalavimus.....	23
6.4. Tiltų ir viadukų rekonstrukcijos ir remontai.....	26
6.5. Pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo atnaujinimas ir plėtra.....	26
6.6. Ekonomiškai atsiperkančių valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas.....	27
7. Kiti svarbūs valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros projektai	27
7.1. Eismo saugos didinimas ir ITS diegimas.....	27

7.2.	Aplinkosaugos priemonių diegimas.....	28
7.3.	Aplinkkelių plėtra.....	28
7.4.	Patogumų viešojo transporto naudotojams sukūrimas: autobusų sustojimo aikštelės, paviljonai.....	30
7.5.	Kelių horizontalusis ženklavimas.....	30
7.6.	Bendradarbiavimo su savivaldybėmis projektai.....	31
7.7.	Elektroninės kelių rinkliavos įdiegimas (žaliojo kurso projektas).....	31
8.	Apibendrinta informacija apie visus strateginius projektus ir veiksmus	32
9.	Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendiniai	36
10.	Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros projektų finansavimo poreikis 2022–2035 m.	37

SANTRUMPOS

AEI-T – atsinaujinantys energijos ištekliai transporto ir logistikos sektoriuje
 AM – Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija
 BVP – bendrasis vidaus produktas
 DBI – dangos būklės indeksas
 DJMP – darnaus judumo mieste planai
 EIM – Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija
 EITP – Europos infrastruktūros tinklų priemonė (CEF)
 eFTI – elektroninė krovinių vežimo informacija
 EK – Europos Komisija
 ES – Europos Sąjunga
E-tolling – elektroninė kelių rinkliavos sistema
 Gairės – Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginės gairės
 ITS – intelektinės transporto sistemos
 LR – Lietuvos Respublika
 LRV – Lietuvos Respublikos Vyriausybė
 KAM – Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija
 Keliai – valstybinės reikšmės keliai (magistraliniai, krašto, rajoniniai)
 Kelių direkcija – valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija
 KPPP – Kelių priežiūros ir plėtros programa
 NPP – 2021–2030 m. nacionalinis pažangos planas
 PDT – pėsčiųjų ir dviračių takai
 SAM – Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija
 SMSPP – 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa

ŠESD – šiltnamio efektą sukeliančios dujos
TEN-T tinklas – transeuropinis transporto tinklas
VRM – Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija
URM – Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija

1. Įžanga. Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginių gairių paskirtis

Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių transporto infrastruktūra yra neatsiejama bendros ir integruotos Europos Sąjungos 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 šalies susisiekimo sistemos junglumą, integralumą, vientisumą, kelių kokybę ir eismo saugumą. Valstybinės reikšmės keliai yra didesnės nei 2,5 mlrd. eurų vertės ilgalaikis materialusis valstybės turtas, todėl kelių infrastruktūros išsaugojimas ją laiku ir kokybiškai prižiūrint, jos būklės gerinimas ir tolesnė plėtra yra itin svarbus veiksnys plėtojant Lietuvos transporto ir logistikos sektorių, užtikrinant asmenų judumą, pritraukiant užsienio investicijų, mažinant ekonominius ir socialinius skirtumus tarp Lietuvos regionų ir steigiant darbo vietas.

Kurti ir užtikrinti visuomenei saugų, patogų, draugišką aplinkai, išmanųjį susisiekimą Lietuvos keliais yra valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos misija ir kartu valstybės specialusis įpareigojimas.

Kelių direkcijos vykdomas valstybės specialusis įpareigojimas – tai 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, kai Kelių direkcijos teisinė veiklos forma įstatymų nustatyta tvarka iš biudžetinės įstaigos buvo pakeista į valstybės įmonės.

Kelių direkcija parengė Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strategines gaires, kuriose numatyti strateginiai kelių priežiūros ir plėtros prioritetai, tikslai ir veiksmas, taip pat žaliajo kurso inovacijų diegimo projektai, kuriuos įgyvendinus bus pasiekti 2021–2030 m. nacionaliniame pažangos plane Susisiekimo ministerijos numatyti tikslai ir poveikio rodikliai, taip pat bus įgyvendintos 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje numatytos pažangos priemonės ir pasiekti numatyti rezultato rodikliai, pasiekti Kelių direkcijos planuojami tikslai iki 2035 m. ir taip bus užtikrintas visų kelių naudotojų saugesnis ir darnesnis eismas keliuose. Esminė Gairių įgyvendinimo prielaida – investicijų planavimas ir pakankamas finansavimas.

Rengdama Gaires ir planuodama investicijų prioritetus, Kelių direkcija vadovavosi NPP, SMSPP ir Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane numatytais įgyvendinti prioritetais ir juos įgyvendinančiais Vyriausybės programos projektais (darbais), iniciatyvomis (priemonėmis) ir veiksmas.

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

- Atitikties užtikrinimo principas: esamos, tai yra jau sukurtos, automobilių kelių infrastruktūros priežiūra, siekiant užtikrinti, kad infrastruktūra atitiktų būtinuosius dangos būklės normatyvus ir eismo saugos bei eismo organizavimo reikalavimus, nustatytus valstybinės reikšmės kelių priežiūrą reglamentuojančiuose teisės aktuose.

- Racionalios plėtros principas: atsižvelgiant į tai, kad susisiekimui užtikrinti būtinas kelių tinklas iš esmės sukurtas, svarbiausi uždaviniai yra ir toliau užtikrinti šio jau sukurto tinklo saugumą, kokybę ir junglumą. Kelių tinklo plėtra planuojama kompleksiskai vertinant ES bendros kelių infrastruktūros plėtros poreikius bei poreikius sukurti naujų kelių, vedančių į naujas darbo vietas, tinklą, atsižvelgiant į objektyvius kriterijus, nulemiančius investicijų prioritetus.

- Skaidrumo principas: trūkstant lėšų investicijoms, pagal skaidrius, aiškiai ir suprantamai pamatuojamus kriterijus nustatomos ir viešinamos visuomenei prioritetinės rekonstruotinių kelių (pagal jų kategorijas), tiltų ir viadukų, atnaujintinių ir planuojamų tiesti pėsčiųjų ir dviračių takų ir kitos prioritetinės eilės. 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: objektai rekonstruojami ir plėtojami pagal ES teisės aktuose šalims narėms keliamus reikalavimus ir projektų finansavimo ES paramos lėšomis prioritetus, atsižvelgiant į ES bendros kelių infrastruktūros, visų pirma – transporto koridorių plėtros, poreikius (TEN-T tinklo rekonstrukcija ir plėtra, „Via Baltica“ projektas, visuotinio kelių tinklo tvarkymas užtikrinant jo junglumą ir darbo vietų Lietuvos regionuose kūrimą).

2. Glaustas valstybinės reikšmės kelių tinklo įvertinimas

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

Visų valstybinės reikšmės kelių bendras ilgis 2021 m. sausio 1 d. siekė 21,2 tūkst. km (1 lentelė). Bendras visų Lietuvos automobilių kelių, įskaitant vietinės reikšmės kelius, tinklas siekė 84,5 tūkst. km. Tiltų ir viadukų skaičius 2021 m. sausio 1 d. – 1 528 vnt.

1 lentelė

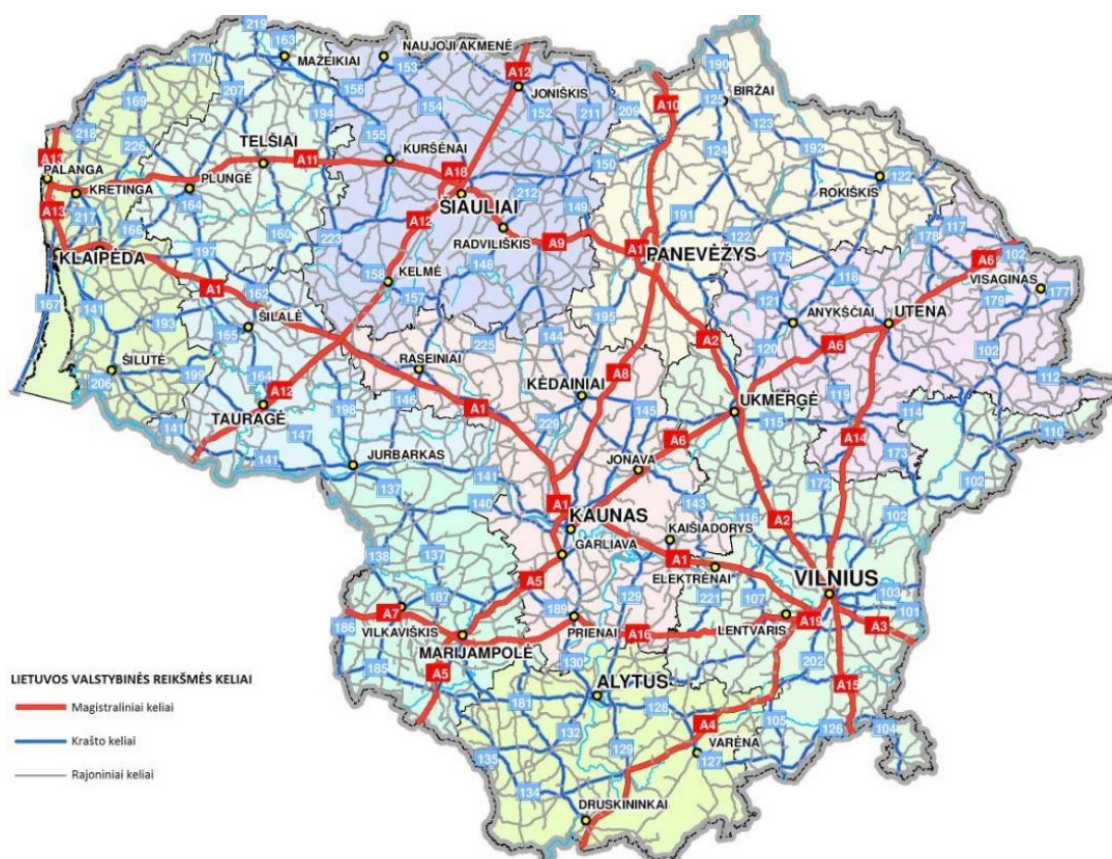
Valstybinės reikšmės keliai 2021 m. sausio 1 d.

Kelio reikšmė	Ilgis, km
Magistraliniai	1 751,28
Krašto	4 927,82
Rajoniniai	14 560,366
Iš viso	21 239,466

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

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

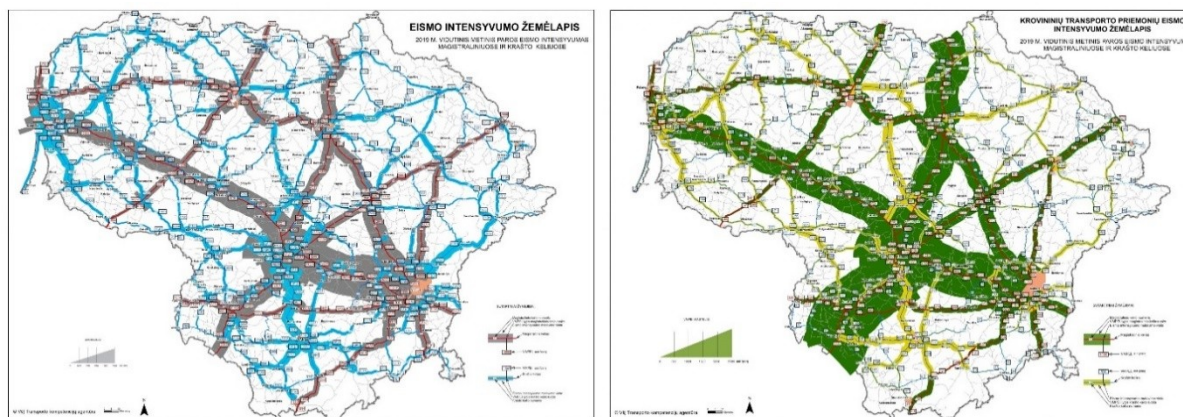
- Europinės reikšmės magistralės: E67 Helsinkis–Talinas–Ryga–Panevėžys–Kaunas–Varšuva–Vroclavas–Praha; E28 Berlynas–Gdanskas–Karaliaučius–Marijampolė–Prienai–Vilnius–Minskas; E77 Pskovas–Ryga–Šiauliai–Karaliaučius–Varšuva–Krokuva–Budapeštas; E85 Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Lyda–Černivcai–Bukareštas–Aleksandropolis;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



1 pav. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinklas

Lietuva siekia tapti viena iš lyderių tarp ES šalių 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 kelių naudotojų skaičiaus augimo prielaidas 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, A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda bei A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai. Per parą A19 Vilniaus pietiniu aplinkkeliu vidutiniškai važiuoja 20 285 lengvieji automobiliai, keliu A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda – 16 829 ir keliu A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai – 9 743 lengvieji automobiliai, taip pat A19 Vilniaus pietiniu aplinkkeliu vidutiniškai važiuoja 2 468 krovininio transporto automobiliai, keliu A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda – 3 350 ir keliu A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai – 5 387 krovininio transporto automobiliai. Transporto priemonių intensyvumo žemėlapiai pateikiami 2 paveiksle.



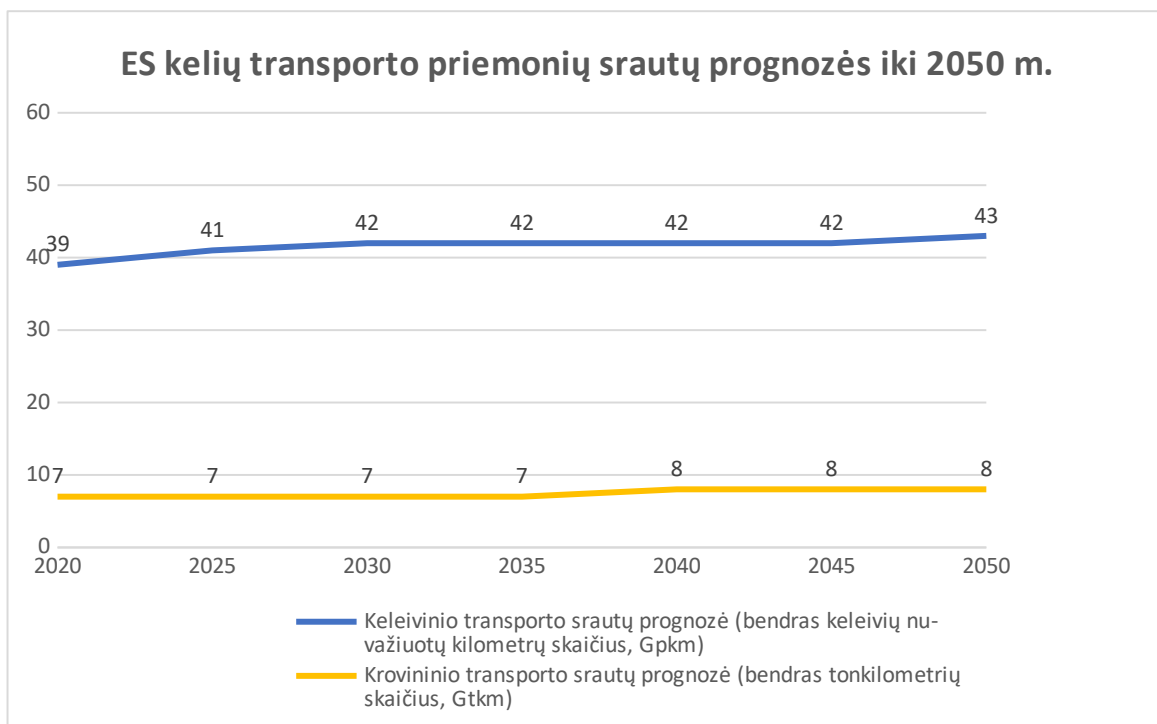
2 pav. **Lengvųjų (kairėje) ir krovininių (dešinėje) transporto priemonių eismo intensyvumo žemėlapiai.** Šaltinis – Kelių direkcijos tyrimų duomenys.

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

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

Statistikos departamento duomenimis, vidaus vežimai sudaro apie 50 proc. visų vežamų krovinijų.

Remiantis EK inicijuotų strateginių tyrimų dokumentuose pateiktomis keleivinių ir krovininių transporto priemonių srautų (infrastruktūros poreikio) prognozėmis Lietuvai (*EU Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050*), tiek viešojo, tiek privataus sektorių keleivinių ir krovininių transporto priemonių 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 valstybės 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 teikia 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. bendroje įregistruotų transporto priemonių struktūroje – 90 proc., 2014 m. – 81 proc.) lėmė didesnę kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių, didesnę avaringumą. Transporto sektorius yra vienas iš labiausiai aplinką teršiančių sektorių, todėl ES žaliojo kurso pokyčiai plėtojant šį sektorių yra būtini.

Pažymėtina, kad augantis lengvųjų bei sunkiasvorių transporto priemonių skaičius taip pat yra reikšmingas iššūkis Lietuvai vykdant ES žaliojo kurso reikalavimus mažinti ŠESD ir taupyti energijos išteklius. Iššūkį didina ir tas faktas, kad, EK prognozėmis, energijos išteklių poreikis transporto sektoriuje sudarys net apie 30 proc. visų sektorių energijos išteklių poreikio iki 2030 m. Remiantis minėtomis prognozėmis, transporto sektorius išliks 3-ioje vietoje tarp tų pramonės šakų, kuriose energijos išteklių poreikis augs labiausiai (*European Commission, 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 saugumas

Svarbiausias kriterijus, pagal kurį vertinama kelių kokybė, yra DBI, jis nustatomas atliekant tyrimus, naudojant patikimą sertifikuotą kelių dangos būklės vertinimo 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

Valstybinės reikšmės automobilių kelių valdymo efektyvumo rodikliai 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	2 380,454	2 364,144	2 356,919	Mažiau kaip 3	1 990,502	84,45
2.	Krašto	4 927,82	4 964,338	4 953,236	4 922,175	Mažiau kaip 3,5	2 968,667	60,31
3.	Rajoniniai	14 560,366	14 578,131	8 442,385****	8 425,096	Mažiau kaip 4	4 769,515	56,61

* Pagal Valstybinės reikšmės automobilių kelių sąrašą, patvirtintą LRV 1999 m. birželio 9 d. nutarimu Nr. 757 „Dėl Valstybinės reikšmės automobilių kelių sąrašo patvirtinimo“.

** RST63 tyrimo įranga skirta surištojo pagrindo kelio dangos sluoksniams matuoti (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 į šias sankryžas ar išvažiavimai iš jų, 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“.

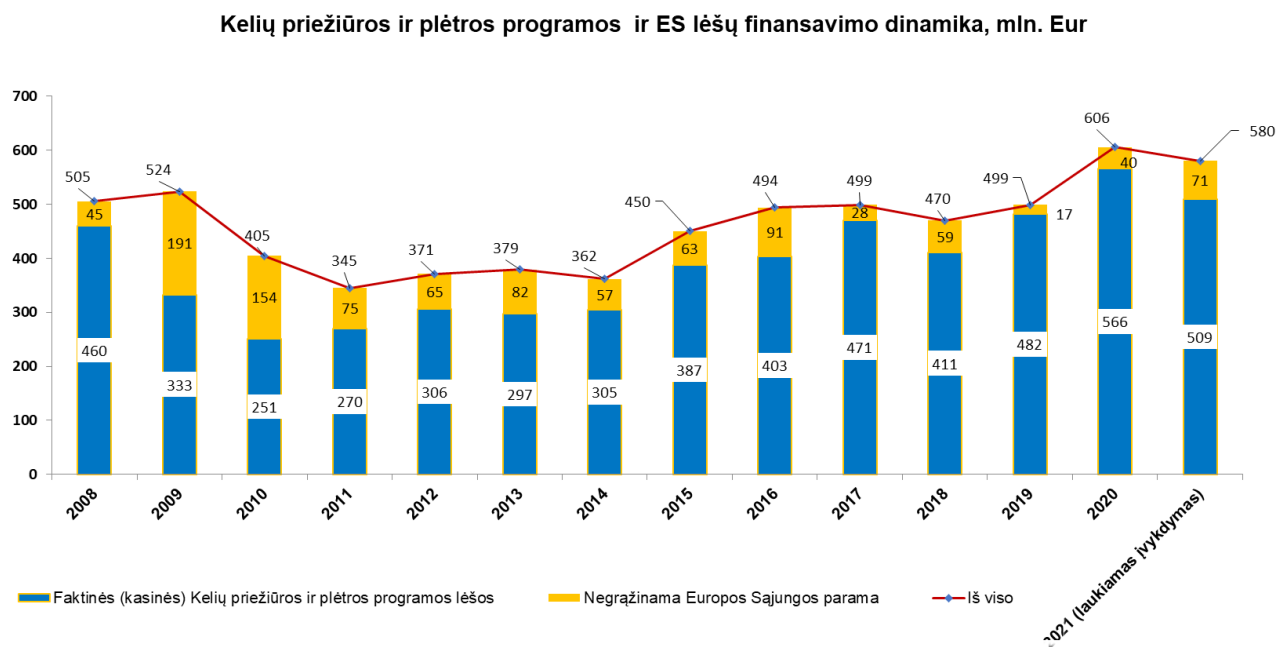
Iš kelių tinkle esančių 1 528 tiltų ir viadukų 73 tiltų ir viadukų būklė yra bloga.

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

Lietuvos kelių transporto infrastruktūra dėl ribotų finansavimo galimybių yra dar nepakankamai sutvarkyta ir išplėtotą, daugelio kelių būklė yra prasta ir toliau blogėja, todėl būtina didinti finansavimą jau 2022–2024 metais. Ilgiau išlaikius reikalavimų neatitinkančius kelius neremontuotus, tai yra uždelsus, kelių defektai įsisenėja, didėja ir reikšmingai auga investicijų poreikis tokiam nekokybiškam keliui atnaujinti. Antra neigiama nepakankamos kelių dangos būklės kokybės pasekmė – kelių pavojingumas ir avarijų ar net žūčių grėsmė. Be to, neremontuotuose keliuose sunaudojama daugiau energijos ir kitų išteklių negu tuose keliuose, kuriuose dangų būklė yra tinkama.

Taigi, bloga kelių būklė iš dalies (greta gyvenimo lygio, kultūrinių ir kitų veiksnių) daro įtaką ir svarbaus strateginio žuvusiųjų skaičiaus keliuose mažėjimo rodiklio, nustatyto NPP, vykdymui. Lietuva pagal žuvusiųjų skaičių, tenkantį milijonui gyventojų, yra viena iš labiausiai atsiliekančių ES šalių. Neatitinkantis DBI reikalavimų kelių tinklas yra ir nesaugus tinklas. Keliuose įrengta per mažai greičio kontrolės ir eismo valdymo sistemų. TEN-T 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 14 metų kasmet kelių defektams šalinti reiktų skirti vidutiniškai apie 113 mln. eurų.

Kelių direkcijos atliktų tyrimų duomenimis, apie 1 500 km kelių arba jų ruožų neatitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijų. Numatoma šiuos kelius sutvarkyti ir perduoti valdyti savivaldybėms.

3. Svarbiausi veiksniai, darantys įtaką valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. prioritetų nustatymui ir jų įgyvendinimui

3.1. Politiniai veiksniai

Teisės aktai, kuriuose Lietuvai ir kitoms valstybėms narėms keliama reikalavimai transporto infrastruktūros, saugaus eismo užtikrinimo ir aplinkosaugos srityse:

- Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES, Lietuvai iškeltas reikalavimas užtikrinti, kad TEN-T pagrindinis (angl. *core*) tinklas būtų išplėtotas iki 2030 m., o visuotinis tinklas (angl. *comprehensive*) būtų išplėtotas iki 2050 m.

- ES institucijų ilgalaikiai reikalavimai Lietuvai apima klimato atšilimo mažinimo ir aplinkosaugos tikslus:

- AEI-T dalis, palyginti su transporto sektoriaus galutiniu energijos suvartojimu (2020 m. – 5,5 proc.):
 - 2030 m. – 15 proc.;
 - 2050 m. – 50 proc.;
- transporto sektoriaus išmetamos ŠESD, palyginti su 2005 m. lygiu:
 - 2021–2030 m. – -14 proc.;
 - kasmetinis pokytis, palyginti su 2016–2018 m. lygiu, – -3,6 proc.
- NPP nustatytas žuvusiųjų keliuose mažinimo rodiklis:
 - 2030 m. daugiau kaip dvigubai sumažinti žuvusiųjų skaičių, lyginant su 2020 m. (2020 m. reikšmė – 63 žuvusieji, tenkantys 1 mln. gyventojų, 2030 m. siektina reikšmė – 30 žuvusiųjų, tenkančių 1 mln. gyventojų).

ES politiniai sprendimai dėl ES erdvės saugumo ir ekonominių ryšių bei finansinė parama jiems įgyvendinti lemia uždavinį efektyviai panaudoti ES EITP Karinio mobilumo priemonės lėšas.

3.2. Ekonominiai veiksniai

ES remia žaliąją kryptį (aplinkosaugą), skaitmenizavimą ir inovacijas ir planuoja įgyvendinti naujausius finansinius sprendimus minėtose srityse. Viena iš naujų ES finansinės paramos priemonių – Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo (angl. *Recovery and Resilience*) priemonė, kurios ne mažiau nei 30 proc. lėšų planuojama skirti aplinkosaugos ir skaitmenizavimo investicijų projektams finansuoti, yra reikšminga galimybė įgyvendinti tokius aplinkosaugos ir saugaus eismo projektus, kuriems iki šiol stigo finansavimo, o jų parengtumo lygis yra aukštas.

ES plėtra ir integracijos skatinimas didina Lietuvos kelių transporto infrastruktūros kuriamą vertę visiems jos naudotojams, nes atsiranda naujų ekonominių ryšių. Plėtojami ES 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 efektyvaus susisiekimo ir junglumo ES teritorijoje prielaida.

ES šalių ekonomikos ir bendrosios 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.

3.3. Socialiniai veiksniai

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, pertvarkę veiklos procesus pagal IT sprendimus, pereina prie mišriojo darbo modelio ir nuotolinio darbo galimybių skatinimo. Nuotolinio darbo galimybė – tai naujos paskatos įvairių sričių specialistams rinktis gyvenamąją vietą nebūtinai toje šalyje ar mieste, kuriame yra jų darbovietė. Lietuvai šis pokytis suteikia galimybę pritraukti į šalį naujų darbingo amžiaus gyventojų iš kitų valstybių, taip pat iš didžiųjų miestų į regionus. Kartu tai kelia iššūkį – poreikį kuo greičiau atnaujinti kelių infrastruktūrą atliepiant esamų ir ateities naudotojų poreikius.

Gyvenimo lygio ir darbo vietų skirtumai tarp daugumos Lietuvos didžiųjų miestų ir regionų lemia socialinius skirtumus ir skatina žmones nuolat vykti į darbo vietas arčiau didžiųjų miestų. Dėl šios nuolatinės tendencijos atsiranda būtinumas skirti investicijų krašto bei rajoniniams keliams, jų saugumui, ypač keliams, kuriais susisiekama su magistraliniais keliais, taip pat pėsčiųjų ir dviračių takų trasoms atnaujinti ir plėtoti vietovėse, kuriose kuriamos darbo vietos ir yra veikiančių švietimo įstaigų.

Visuomenės senėjimo tendencija lemia būtinumą diegti naujus eismo saugos užtikrinimo sprendinius. Dauguma pensinio amžiaus asmenų turi specialiųjų poreikių ir yra riboto judumo. Dėl bendrų ES demografinių tendencijų (vyresnio amžiaus asmenų dalies augimo bendroje ES gyventojų amžiaus struktūroje) Kelių direkcija, ateityje organizuodama kelių rekonstrukcijų ir plėtros projektavimą, turės dar labiau atsižvelgti į specialiuosius šios amžiaus grupės asmenų poreikius ir skirti vis daugiau investicijų šiems poreikiams patenkinti.

3.4. Technologiniai veiksniai

Iš ES šalių perimami pažangūs sprendiniai (statinių informacinis modeliavimas (angl. *Building Information Modelling*, BIM), išmaniosios projektavimo bei projektų įgyvendinimo technologijos) leidžia paspartinti kelių projektavimo ir projektų įgyvendinimo tempus ir 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, skatina pažangą. Statinių informacinio modeliavimo sistema sudaro naujas statybų projektavimo ir planavimo galimybes tiksliai parinkti statinių, įskaitant kelius, kurie dar tik projektuojami, statybos darbams atlikti reikalingą technologiją ir tiksliau, nei taikant įprastus projektavimo metodus, apskaičiuoti medžiagų kainą. Statinių informacinio modeliavimo aplinka palengvina suinteresuotų šalių bendradarbiavimą ir sudaro galimybes greičiau ir kokybiškiau įvykdyti statybų projektavimo darbus.

Tarp ES šalių diegiami bendri kelių priežiūros ir plėtros standartai padeda išvengti klaidų.

Naujausios kelių tiesimo, asfaltavimo ir kitos technologijos leidžia pasiekti geresnį kainos ir kokybės santykį.

ES institucijų ir tarptautinių organizacijų kuriamos 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 mažinimo problemas.

5G technologijų plėtra sudaro galimybes diegti naujus intelektinių transporto sistemų sprendinius valstybinės reikšmės keliuose.

3.5. Aplinkosaugos veiksniai

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 ŠESD išmetimo įtaką bei pasekmes ES šalių ekonomikai, žmonėms ir gamtai. Europos Vadovų Taryba 2020 m. pritarė EK iškeltam tikslui mažiausiai 55 proc. sumažinti ŠESD išmetimą iki 2030 m.

EK komunikate Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019) 640) nurodoma, kad iki 2050 m. siekiama 90 proc. sumažinti transporto išmetamą ŠESD kiekį, skatinant daugiarūšio (multimodalinio) transporto naudojimą, didinant alternatyviųjų degalų gamybą ir skatinant mažiau taršių automobilių naudojimą miestuose, o EK komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europa kelyje“ (COM(2018) 293) keliama tokie eismo saugumo tikslai – turi būti išvengiama sužalojimų ir žūčių eismo įvykiuose, užtikrinamas netaršus judumas gaminant elektromobilių baterijas Europoje.

Pagal Baltosios knygos nuostatas ES valstybės iki 2050 m. turės galutinai pereiti nuo taršių prie alternatyviu kuru varomų automobilių ir taip sumažinti bendrą transporto sektoriaus išmetamą ŠESD kiekį.

3.6. Teisiniai veiksniai

ES teisės aktai, kuriuose Lietuvai keliama reikalavimai kelių transporto infrastruktūros ir su ja glaudžiai susijusiose srityse:

- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keisti informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje.

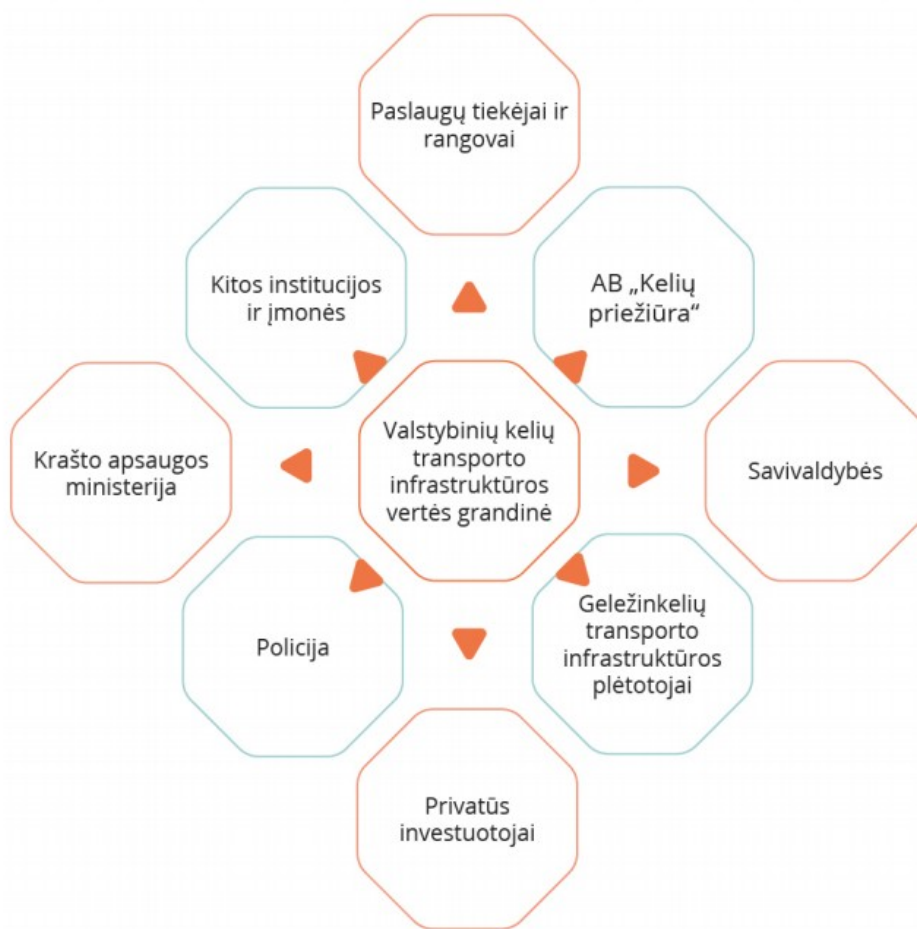
- Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos, kuris įsigalios nuo 2024 m. rugpjūčio mėn., nustato, kad valstybės institucijos privalės priimti vežėjų teikiamą informaciją skaitmeniniu būdu pagal bendrą formatą, galiosiantį visose ES šalyse. Baltijos šalys jau yra užbaigusios bandomąjį keitimąsi 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.

- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos. Ši direktyva buvo priimta siekiant paspartinti inovatyvių transporto sistemų diegimą ES. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. kovo 19 d. įsakymu Nr. 3-193 „Dėl Intelektinių transporto sistemų diegimo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ patvirtintas Intelektinių transporto sistemų diegimo ir naudojimo tvarkos aprašas, kuriuo įgyvendinta direktyva 2010/40/ES.

- ES institucijų teisiniuose strateginiuose dokumentuose taikomi pagrindiniai reikalavimai Lietuvai, kaip ES šaliai narei, susisiekimo srityje apima keturias sritis: TEN-T tinklo plėtros lygio, AEI-T, transporto sektoriaus išmetamų ŠESD mažinimo bei saugumo keliuose didinimo. Šių ES politiką ir strategiją reglamentuojančių teisės aktų reikalavimų nevykdymas gali lemti finansines sankcijas Lietuvai, kaip ir kitoms ES šalims narėms.

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 rangovų įmonės, valstybės valdoma AB „Kelių priežiūra“, integruotų susisiekimo projektų įgyvendinimo partnerė AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir jos antrinė įmonė AB „LTG Infra“, miestų ir rajonų savivaldybės ir kitos įstaigos bei įmonės, privatūs investuotojai ir asocijuoti subjektai (5 pav.).



5 pav. Svarbiausi Kelių direkcijos partneriai vertės kūrimo grandinėje

5. Pagrindiniai uždaviniai, nustatyti 2021–2030 m. SMSPP valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros bei eismo saugos didinimo sritims

Igyvendindama NPP, Susisiekimo ministerija parengė SMSPP. Į ją įtraukti NPP uždaviniai, kuriuos pavesta įgyvendinti Susisiekimo ministerijai pagal ministerijos veiklos sritį ir nustatytus tikslus. Pagrindiniai Susisiekimo ministerijos 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 vandens, oro transportu srityse ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti šių veiklos tikslų įgyvendinimą. NPP nustatytų tikslų bus siekiama įgyvendinant uždavinius, kurių sprendimo kompleksinis rezultatas užtikrins ir horizontaliųjų susisiekimo srities plėtros prioritetų įgyvendinimą, ir identifiкуotų problemų sprendimą bei priežasčių, sukeliančių problemas, pašalinimą.

Vadovaujantis NPP ir SMSPP nustatytais kryptimis, kelių priežiūros ir plėtros strateginės kryptys (siejami strateginiai pokyčiai) yra šios:

- TEN-T pagrindinio tinklo plėtra iki 2030 m.;
- TEN-T visuotinio tinklo plėtra iki 2050 m.;
- 2030 m. daugiau kaip dvigubai sumažinti žuvusiųjų skaičių, lyginant su 2020 m. (2020 m. reikšmė – 63 žuvusieji, tenkantys 1 mln. gyventojų, 2030 m. siektina reikšmė – 30 žuvusiųjų, tenkančių 1 mln. gyventojų).

Ilgalaikiai uždaviniai, priemonės ir rodikliai kelių infrastruktūros ir eismo saugos didinimo srityse, nustatyti NPP, SMSPP ir Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane.

Svarbi sėkmingo SMSPP įgyvendinimo prielaida yra 2021–2027 m. veiksmų programa, kurią įgyvendinant bus naudojamos ES struktūrinių fondų paramos (iš viso keliams finansuoti planuojama skirti apie 320 mln. eurų) lėšos, skiriamos bendrai finansuoti projektams pagal ES prioritetus. Iš Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondų bus bendrai finansuojami projektai pagal ES finansavimo 3-įjį prioritetą „Geriau sujungta Lietuva“. Šio prioriteto uždaviniai, kurių vykdymas bus finansuojamas:

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

Planuojamos veiklos pagal šį uždavinį:

- atnaujinti, tobulinti ir plėtoti TEN-T tinklą (prioritetas – investicijos į pagrindinį TEN-T tinklą), diegti intelektinių transporto sistemų sprendinius, eismo saugos ir kitas priemones.

- Uždavinys „Kurti tvarų, atsparų klimato kaitai, pažangų, saugų ir įvairiarūšį nacionalinį, regiono ir vietos judumą, įskaitant geresnes galimybes naudotis TEN-T tinklu, 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 sprendinius (prioritetas – investicijos į krašto kelius, jungiančius kitus kelius su TEN-T tinklu);

- plėtoti dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūrą miestuose ir priemiesčiuose (teritorijose, kuriose neįgyvendinami miestų darnaus judumo planai).

6. Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros bei eismo saugos didinimo strateginiai prioritetai ir planuojami veiksmai 2022–2035 m.

Strateginiai prioritetai, kuriuos 2022–2035 m. laikotarpiu planuojama įgyvendinti susisiekimo keliais srityje užtikrinus planuojamą šiems uždaviniams įgyvendinti finansavimą:

- TEN-T pagrindinio tinklo plėtra (kelio „Via Baltica“ ir kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda rekonstrukcijos);
- magistralinių ir krašto kelių tinklo plėtra užtikrinant tinklo junglumą;
- valstybinės reikšmės kelių būklės gerinimas, siekiant, kad ji atitiktų patvirtintus DBI rodiklius, gerinant eismo saugą ir užtikrinant aplinkosaugos reikalavimus;
- tiltų ir viadukų rekonstrukcijos ir remontai;
- pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo atnaujinimas ir plėtra;
- ekonomiškai atsiperkančių valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas.

6.1. TEN-T pagrindinio kelių tinklo plėtra

Problemos:

- TEN-T pagrindinis tinklas Lietuvoje neatitinka ES reikalavimų.
- Iki galo neišspręstas finansavimas.

Veiksmai, projektai:

TEN-T pagrindiniam tinklui Lietuvoje priskiriami du keliai – „Via Baltica“ (tarptautinio magistralinis kelio E67 dalis nuo Varšuvos iki Talino) ir A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda. 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 Sanglaudos bei Europos regioninės plėtros fondų lėšomis, esant galimybei, bus padidintas ES struktūrinių fondų finansavimas EITP Karinio mobilumo priemonės lėšomis, nes abiejų kelių rekonstrukcijos reikšmingos ES kariniam mobilumui.

Kelias „Via Baltica“ yra vienas iš TEN-T pagrindinio tinklo kelių, strateginio Šiaurės jūros–Baltijos jūros pagrindinio tinklo transporto koridoriaus dalis. Šis kelias yra svarbus ES kariniam mobilumui ir yra vienas avaringiausių pagrindinio TEN-T tinklo kelių. Naujoje Europos infrastruktūros politikoje planuojama iki 2030 m. transporto sektoriuje sukurti pagrindinį kelių tinklą, kurį sudarys strategiškai svarbiausios ES jungtys ir mazgai. Vienas iš jų – būtent Šiaurės jūros–Baltijos jūros pagrindinio tinklo I transporto koridoriaus dalis – kelias „Via Baltica“, kuris yra labai svarbi kelių jungtis Baltijos šalims ir vienas iš intensyviausių ir avaringiausių ruožų Lietuvoje. Kelias „Via Baltica“ Lietuvoje tęsiasi nuo Latvijos iki Lenkijos pasienio keliais – A10 Panevėžys–

Pasvalys–Ryga, A17 Panevėžio aplinkkelio, 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 ir Lenkijos sienos ruožas Marijampolė–Suvalkai 56,83–97,06 km yra ruožo Kaunas–Marijampolė tęsinys. Esamas kelias neatitinka ES TEN-T tinklo 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 11 324 aut./parą, iš jų krovinio transporto – 5 353 aut./parą (47,3 proc.);
- aukštas avaringumo lygis – 2014–2018 m. eismo įvykių metu žuvo 3 asmenys, sužeista 15 asmenų.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie efektyvaus susisiekimo sausumos keliais tarp Šiaurės ir Rytų ir mobilumo sąlygų pagerinimo. Europos kelių tinkle bus užtikrintos saugios eismo sąlygos, atitinkančios transporto srautus, kelių kategorijai keliamus ES reikalavimus ir 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 tinklo kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.

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

VIA Baltica



1	Kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga ruožo nuo 47,83 iki 66,09 km rekonstravimas 2029–2030 m.
2	Kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga ruožo nuo 38,83 iki 47,83 km rekonstravimas 2028–2029 m.
3	Kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga ruožo nuo 9,17 iki 38,83 km rekonstravimas 2026–2028 m.
4	Via Baltica ruožo, Panevėžio aplinkkelio plėtra (kelio A17 Panevėžio aplinkkelio ruožo nuo 10,53 iki 22,06 km rekonstravimas) 2019–2021 m.
5	Kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai ruožo nuo 7,50 iki 37,78 km rekonstravimas 2029–2030 m.
6	Kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai ruožo nuo 37,78 iki 53,54 km rekonstravimas 2028–2029 m.
7	Kelio A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai ruožo nuo 53,54 iki 87,86 km rekonstravimas 2026–2028 m.
8	Susisiekimo šalia Kauno gerinimas (IV etapas: A1 ruožas nuo 102,9 iki 107,0 km (Giraitė)) 2019–2022 m.
9	A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo 16,6 iki 23,0 km rekonstravimas 2025–2026 m.
10	Via Baltica ruožo Marijampolė–LT/PL siena plėtra (kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo 56,83 iki 97,07 km rekonstravimas) 2021–2024 m.

6 pav. Kelio „Via Baltica“ ruožų projektų įgyvendinimo etapai

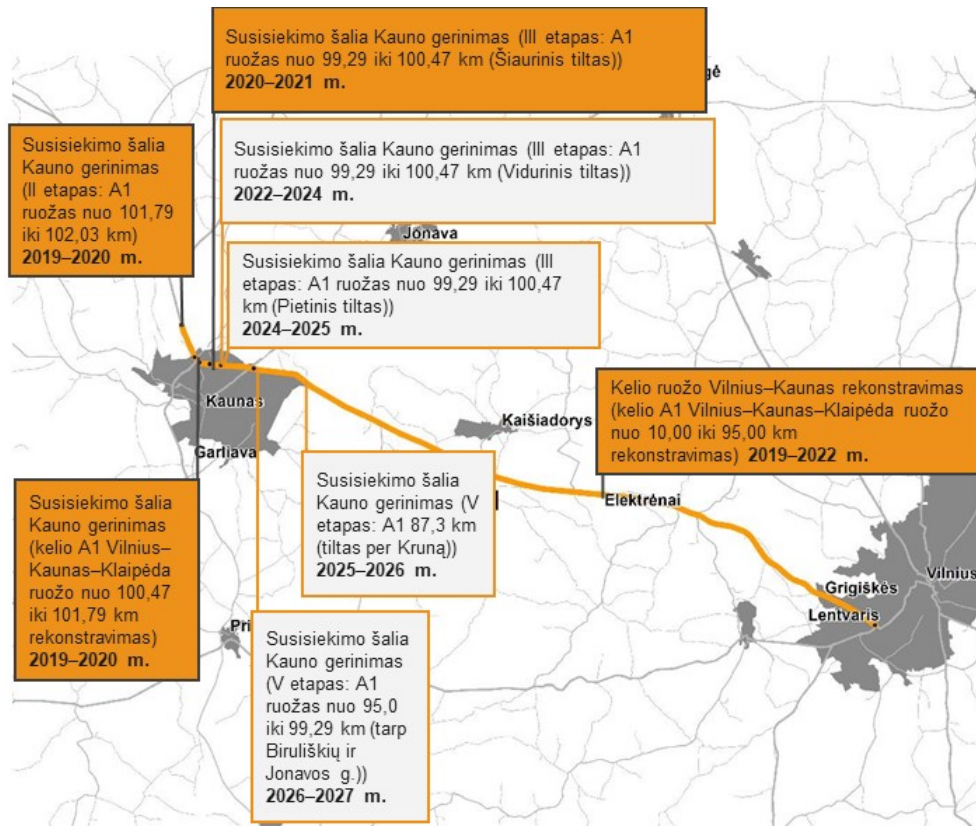
Magistralinis TEN-T pagrindinio tinklo kelias A1 yra IXB tarptautinio transporto koridoriaus ir TEN-T tinklo kelio E85 ruožo Klaipėda–Aleksandropolis dalis, vedanti Rytų–Vakarų kryptimi. Šis kelias yra vienas iš intensyviausių ir avaringiausių kelių Lietuvoje. Kelyje yra didelis vietinio ir tarptautinio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

Europos infrastruktūros politika iki 2030 m. transporto sektoriuje numato sukurti pagrindinį kelių tinklą, kurį sudaro strategiškai svarbiausios ES jungtys ir mazgai. Atsižvelgiant į tai, IXB tarptautinio transporto koridoriaus ir TEN-T tinklo kelio E85 ruožo 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 ruožas ties Kaunu, Kleboniškio (A. Meškinio) tiltu, kerta vieną didžiausių Lietuvos upių – Nerį. A. Meškinio tilto rekonstravimo poreikį lėmė nepakankami projektiniai tilto techniniai parametrai, jie turi tenkinti kelių transporto apkrovos reikalavimus ir užtikrinti tinkamą TEN-T tinklo pralaidumą ir eismo saugumą:

- aukštas eismo intensyvumo lygis: 2019 m. bendras eismo intensyvumas sudarė 52 715 aut./parą, iš jų krovinio transporto – 6 223 aut./parą (11,8 proc.);
- aukštas avaringumo lygis: 2014–2018 m. eismo įvykių metu buvo sužeista 11 asmenų.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie efektyvaus susisiekimo sausumos keliais tarp Rytų ir Vakarų ir mobilumo sąlygų 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 tinklo infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.

Rekonstravus kelią A1 kartu su kitais TEN-T pagrindinio tinklo keliais, Lietuva įvykdys ES keliamą tikslą, kad iki 2030 m. Lietuvos TEN-T pagrindinis tinklas atitiktų ES reikalavimus. Šio kelio rekonstravimo eiga ir etapai pateikiami 7 paveiksle. Nuo 2019 iki 2027 metų rekonstruojant kelią A1, planuojama iš viso įgyvendinti 6 projektus (2 jau įgyvendinti), juos užbaigus bus rekonstruota iš viso 110,85 km. Bendras finansavimo poreikis 2021–2027 m. sudarys apie 139 mln. eurų.



7 pav. Kelio A1 ruožo Vilnius–Kaunas projektų įgyvendinimo eiga

6.2. Magistralinių ir krašto kelių tinklo plėtra užtikrinant tinklo junglumą

Problemos:

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

- Nepakankamas finansavimas.

Veiksmai, projektai:

Svarbiausi planuojami projektai:

TEN-T tinklo 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:

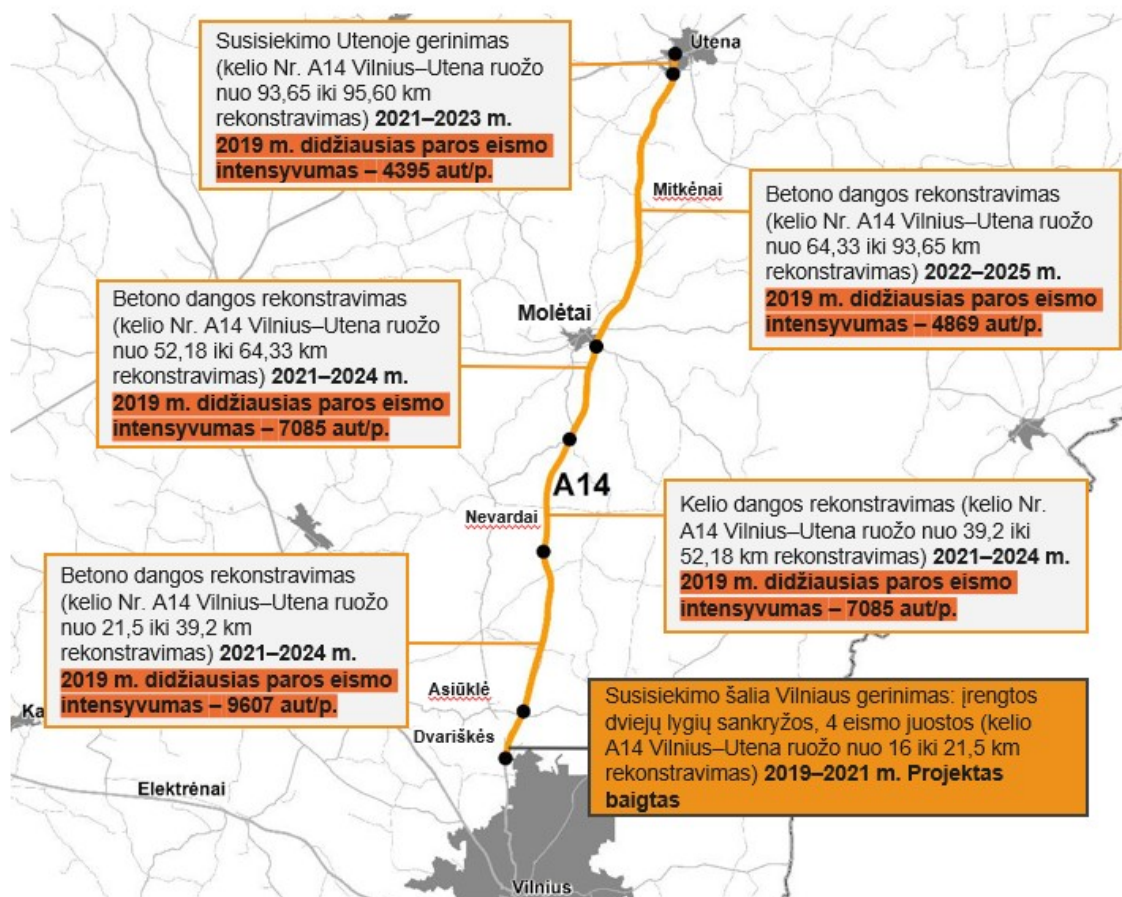
- aukštas eismo intensyvumo lygis – 2019 m. bendras eismo intensyvumas sudarė 5 764 aut./parą, iš jų krovinio transporto – 389 aut./parą (6,7 proc.);

- aukštas avaringumo lygis – 2014–2018 m. eismo įvykių metu žuvo 9, sužeistas 61 asmuo.

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

2019–2025 m. 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. Kelio A14 Vilnius–Utena projektų įgyvendinimo eiga

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

- Kelio A16 Vilnius–Prienai–Marijampolė ruožo nuo 15,51 iki 25,80 km rekonstravimas. Planuojamas projekto įgyvendinimo laikotarpis – 2033–2035 m. Projekto įgyvendinimas reikšmingai prisidės net prie trijų Lietuvos regionų kelių junglumo didinimo ir eismo saugos gerinimo. Lėšų poreikis šiam projektui bus patikslintas parengus techninį projektą, preliminarus lėšų poreikis šiam projektui įgyvendinti – 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 šiam projektui įgyvendinti – apie 45 mln. eurų.

6.3. Valstybinės reikšmės kelių būklės gerinimas, siekiant, kad ji atitiktų patvirtintus dangos būklės indekso rodiklius, gerinant eismo saugą ir užtikrinant aplinkosaugos reikalavimus

Šis strateginis prioritetas atitinka SMSPP pažangos priemonės: gerinti susisiekimą kelių transportu, gerinti eismo saugą ir pritaikyti TEN-T tinklą tarptautiniam kariniam judumui.

Automagistralės ir greitkeliai

Problema

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

Veiksmai, projektai:

2021–2035 m. laikotarpiu planuojama rekonstruoti ir kapitaliai suremontuoti 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 atlikti 104,2 km automagistralių ir greitkelių ruožų paprastųjų remontų, lėšų poreikis šiam tikslui – 46,9 mln. eurų. Iš viso minėtu laikotarpiu planuojama atnaujinti 148,1 km automagistralių ir greitkelių ruožų. 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 normatyvinę 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, 2021–2035 m. laikotarpiu planuojama rekonstruoti ir kapitaliai suremontuoti iš viso 92,4 km magistralinių kelių. Investicijų poreikis šiam tikslui

įgyvendinti – apie 64,7 mln. eurų. Taip pat minėtu laikotarpiu planuojama atlikti 200 km ruožų paprastųjų remontų. Lėšų poreikis šiam tikslui – apie 80 mln. eurų. Bendras lėšų poreikis visiems minėtiems veiksams, skirtiems iš viso 292,4 km magistralinių kelių atnaujinti, – apie 144,7 mln. eurų.

Krašto keliai

Problemos:

- Kelių direkcijos 2020 m. atliktų tyrimų duomenimis, 1 954 km (39,69 proc.) krašto kelių ruožų DBI viršijo normatyvinę 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 yra 122 km.

Veiksmai, projektai:

ES fondų 2021–2027 m. paramos laikotarpio visuotinio kelių tinklo atnaujinimo finansavimo prioritetą yra krašto kelių, susijungiančių su TEN-T tinklo keliais, rekonstrukcijos.

Atsižvelgiant į tai, kad 2020 m. 1 954 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 1 499,6 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, 2021–2035 m. laikotarpiu 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, 3 656 km (43,39 proc.) rajoninių kelių ruožų DBI viršijo normatyvinę 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., 2021–2035 m. laikotarpiu 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 atlikti 1 979 km ruožų paprastųjų remontų. Lėšų poreikis šiam tikslui – apie 296,9 mln. eurų. Be to, numatomas 420 km kelių su žvyro danga stiprinimas, lėšų poreikis – apie 42 mln. eurų.

Kelių priežiūra

Problemos:

- Periodinei ir nuolatinei kelių priežiūrai tenkantis finansavimas yra nepakankamas.

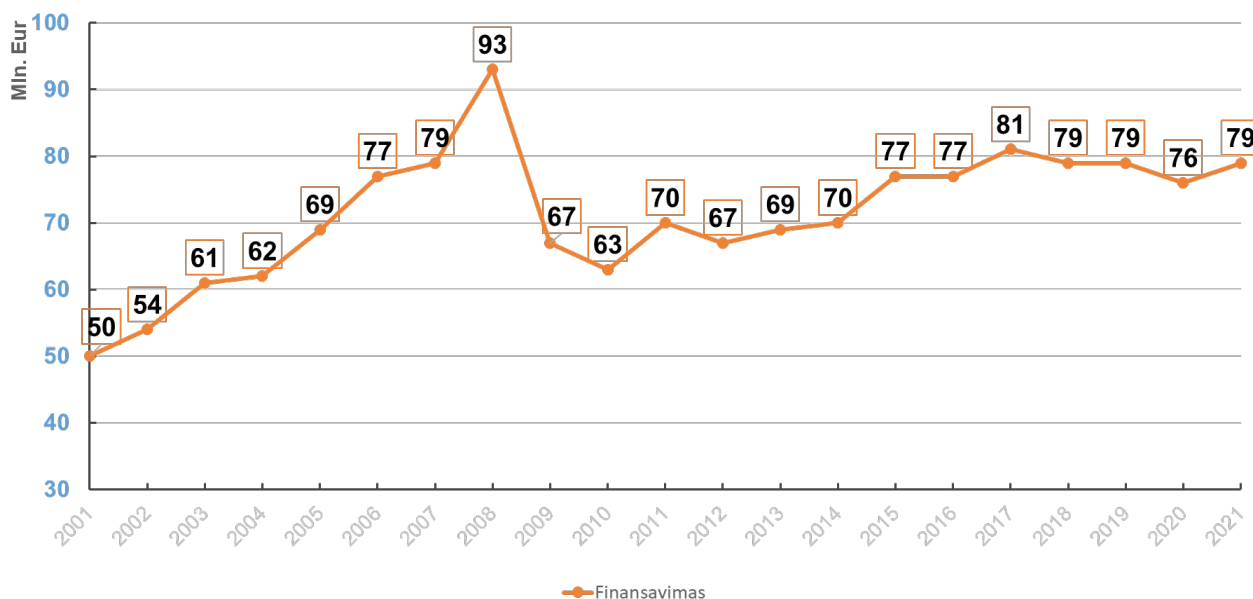
- Valstybinės reikšmės kelių priežiūros veikla nėra liberalizuota, todėl analizuotinas valstybinės reikšmės kelių priežiūros sistemos persvarstymas ir tobulinimas, įtraukiant į šią veiklą daugiau rinkos dalyvių.

Kelių tinkle yra daug kritinių vietų – nusėdusios pralaidos, sankasos, kelkraščiai. Šiuos trūkumus keliuose būtina pašalinti sutvirtinant ir sutvarkant kelius.

Esama padėtis

2016–2020 m. valstybinės reikšmės kelių plėtrai ir priežiūrai panaudota 1 400,8 mln. eurų KPPP lėšų, iš jų keliams su žvyro danga asfaltuoti panaudota 407,3 mln. eurų, o paprastajam kelių remontui minėtu laikotarpiu panaudota tik 91,5 mln. eurų. Kelių priežiūros finansavimo dinamika 2001–2021 m. laikotarpiu pateikiama 9 paveiksle.

Kelių priežiūros finansavimo dinamika 2001–2021 m.



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

Pagal kelių dangos normatyvus kelio ruožo būklė vertinama kaip bloga, jei ruožo DBI automagistralėje ir I kategorijos keliuose yra didesnis negu 2,8, magistraliniame kelyje didesnis negu 3,0, krašto kelyje didesnis negu 3,5, rajoniniame kelyje didesnis negu 4,0. Tokios būklės keliuose greičiau susiformuoja pažaidos, jie 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 judėjimas yra intensyvus.

6.4. Tiltų ir viadukų rekonstrukcijos ir remontai

Šis strateginis prioritetas atitinka SMSPP pažangos priemones: gerinti susisiekimą kelių transportu, gerinti eismo saugą ir pritaikyti TEN-T tinklą tarptautiniam kariniam judumui.

Problema

Kelių direkcijos 2020 m. atliktų vertinimų duomenimis, Lietuvoje buvo 73 blogos būklės tiltai. Iš viso valstybinės reikšmės kelių tinkle yra 1 528 tiltai ir viadukai.

Veiksmai, projektai:

Planuojama iki 2035 m. užtikrinti, kad Lietuvoje nebeliktų nė vieno blogos būklės tilto, nes tiltai yra kritiškai svarbūs užtikrinant saugų eismą. Nuo 2021 iki 2035 m. planuojama rekonstruoti ir atnaujinti iš viso 240 tiltų. Šiam tikslui pasiekti investicijų poreikis – apie 238 mln. eurų.

6.5. Pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo atnaujinimas ir plėtra

Šis strateginis prioritetas atitinka SMSPP pažangos priemonę – skatinti darnų judumą.

Problemos:

- Lietuvoje nepakankamai išplėtotas, neremontuotas, nevientisas ir nejunglus esamas pėsčiųjų ir dviračių takų tinklas. Apie 350 km PDT ruožų turi būti atnaujinti.
- Nesant tinkamo PDT tinklo, kaip darnios ir draugiškos gamtai, prie ŠESD emisijos mažėjimo prisidedančios infrastruktūros, toliau didėja aplinkos tarša.
- Lietuvoje yra 600 km (40 proc.) naujo PDT tinklo poreikis – būtina padidinti PDT ilgį gyvenvietėse. Turi būti pagerinta esama PDT tinklo infrastruktūra ir sukurta nauja.
- Iki 2021 m. tarp institucijų trūko bendro 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 PDT kritiškai būtini (išilgai gyvenviečių arba tarp gyvenviečių), kad žmonės galėtų pasiekti darbo vietas, 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 ir 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, blogos būklės PDT ilgis bus sumažintas 50 proc. Lėšų poreikis šioms remontams – apie 88 mln. eurų. Taip pat planuojama nutiesti 600 km naujų PDT gyvenvietėse. Įvykdžius šiuos veiksmus, gyvenvietėse PDT ilgis bus padidintas 40 proc. Lėšų poreikis šiam tikslui – apie 240 tūkst. eurų. Iš viso minėtu laikotarpiu bus atnaujinta ir nutiesta 950 km PDT. Bendras lėšų poreikis minėtiems

tikslams – apie 328 mln. eurų. Vidutiniškai per metus bus atnaujinta ir įrengta 3 kartus daugiau PDT, palyginti su praėjusiais laikotarpiais.

Projekto naudingumas:

- Sukūrus žaliąsias, tausojančias aplinką ir gamtą judumo alternatyvas, gyventojai, nevažinėdami automobiliais, bet naudodami draugiškus aplinkai ir gamtai susisiekimo būdus, galės dviračių arba pėsčiųjų takais gyvenvietėse arba tarp gyvenviečių saugiai nuvykti į darbo vietas, pasiekti reikalingas socialines ir kitas paslaugas.
- ŠESD mažinimo rodiklis bus pirmojo šios krypties tikslo pasiekimo rezultatas.

6.6. Ekonomiškai atsiperkančių valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas

Šis strateginis prioritetas atitinka SMSPP pažangos priemones – gerinti susisiekimą kelių transportu ir gerinti eismo saugą.

Problema

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 m. planuojama išasfaltuoti 1 907 km rajoninių kelių su asfalto danga. Investicijų poreikis šiam tikslui – apie 945 mln. eurų. Tikslas – iki 2035 m. visiškai sutvarkyti ir išasfaltuoti ekonominiu požiūriu atsiperkančius rajoninius kelius. Lietuvos Respublikos Seimui priėmus rezoliuciją, šiuo metu rengiama žvyrkelių, einančių per gyvenvietes, asfaltavimo programa, ji bus įgyvendinta iki 2024 m.

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

7. Kiti svarbūs valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros projektai

7.1. Eismo saugos didinimas ir ITS diegimas

Veiksmai, projektai:

Į eismo saugos gerinimą, neskaitant kitose dalyse nurodytų veiklų ir objektų, per 2021–2035 m. planuojama investuoti apie 67,8 mln. eurų lėšų. Daugiausia dėmesio bus skiriama kelio atitvarų įrengimui, pėsčiųjų perėjų atnaujinimui, sankryžų pertvarkymui, greičio matuoklių įrengimui.

2021–2035 m. bus diegiamos ITS – kelių orų sąlygų automatinės stotelės ir dinaminio eismo valdymo sistemos (keliuose A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda, A5 Kaunas–

Marijampolė–Suvalkai, A2 Vilnius–Panevėžys), joms įdiegti numatoma skirti 39,8 mln. eurų.

Planuojami nauji ir (ar) tęsiami inovacijomis, skaitmenizavimu ir žaliojo kurso siekiais pagrįsti projektai, gerinantys eismo saugą ir taupantys energiją:

- 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 tinklo keliuose.

- Siekiant didinti eismo saugą keliuose ir įgyvendinti žaliojo kurso tikslus, keliuose bus toliau vykdomi energiją taupantys ir pažangiais technologiniais sprendiniais pagrįsti projektai. Šie projektai turės ir sinerginį efektą. Vienas iš tokių projektų – valstybinės reikšmės kelių apšvietimo modernizavimas.

Pradėtas įgyvendinti trečiasis apšvietimo modernizavimo etapas – 2021–2022 m. 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 šviestuvams pakeisti 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 ne visuose keliuose, kur reikia, dėl to vyksta avarijos.

- Būtiniosios triukšmo valdymo priemonės įrengtos ne prie visų didžiausio intensyvumo kelių (būtinai sprendiniai 53 km ruožuose).

Veiksmai, planai:

- Papildomai įrengti 53 km triukšmo valdymo priemonių. Investicijų poreikis šiam tikslui įgyvendinti – apie 21,6 mln. eurų.

- Papildomai įrengti 530 km laukinių gyvūnų apsaugos sistemų. Investicijų poreikis šiam tikslui – apie 50 mln. eurų.

Iš viso į aplinkosaugos priemones 2021–2035 m. planuojama investuoti apie 71,7 mln. eurų.

7.3. Aplinkkelių plėtra

Problema

Aplinkkelių tiesimo projektai yra kompleksiniai ir didelių investicijų reikalaujantys projektai (įskaitant dideles žemės paėmimo valstybės poreikiams išlaidas).

Veiksmai, projektai:

2021–2035 m. pagal numatomą finansavimą aplinkkeliams tiesti planuojama skirti apie 185 mln. eurų ir nutiesti apie 37 km aplinkkelių (pagal prioritetinę eilę).

Aplinkkelių tiesimo projektų poreikio planas pateikiamas 10 paveiksle.



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, kurie važinėja viešuoju transportu. Planuojamos investicijos į autobusų sustojimo aikštelių remontą, keleivių laukimo paviljonų ir naujų autobusų stotelių įrengimą pateikiamos 3 lentelėje.

3 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. Kelių horizontalusis ženklavimas

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

2021–2035 m. laikotarpiu horizontaliajam ženklavimui numatoma skirti apie 117 mln. eurų.

7.6. Bendradarbiavimo su savivaldybėmis projektai

Apie 1 500 km kelių arba jų ruožų neatitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijų. Kelių direkcija siekia, kad visi jos valdomi keliai atitiktų valstybinės reikšmės kelio kriterijus. Įgyvendinant šį tikslą vykdomi projektai pagal bendradarbiavimo su savivaldybėmis sutartis. Savivaldybės skiria dalį lėšų projektams įgyvendinti. Sutvarkyti keliai perduodami savivaldybėms. 2021–2035 m. laikotarpiu šiai veiklai numatoma skirti apie 374 mln. eurų.

7.7. Elektroninės kelių rinkliavos įdiegimas (žaliojo kurso projektas)

Problema

KPPP finansavimo lygis ir dabartinė kelių apmokestinimo sistema neužtikrina pakankamo finansavimo kelių infrastruktūrai palaikyti ir plėtoti, nes sukaupiamų valstybinės reikšmės kelių priežiūrai ir plėtrai lėšų yra per mažai, įvertinant Lietuvos valstybinių kelių dangos būklę ir eismo saugos užtikrinimo poreikius. Be to, egzistuoja grėsmė, kad ES iškelti Lietuvai ŠESD mažinimo rodikliai nebus laiku pasiekti. Tai gali nulemti finansines sankcijas ir Lietuvos, kaip ES šalies narės, reputacijos menkinimą.

Veiksmas

Planuojama, kad nuo 2023 m. Lietuvoje pradės galioti elektroninė kelių rinkliavos sistema (angl. *E-tolling*). Projektas bus įgyvendinamas iš išdo 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 dienos per savaitę 24 valandos 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 važinėti draugiškesnėmis aplinkai, mažiau taršiomis transporto priemonėmis ir taip prisidėti prie taršos ir triukšmo mažinimo.

Projekto įgyvendinimo ekonominė nauda

Prognozuojama, kad įdiegus elektroninę kelių rinkliavos sistemą, 2024–2035 m. laikotarpiu valstybės kelių naudotojų rinkliavos pajamos papildomai padidins kelių finansavimą apie 560 mln. eurų, palyginti su šiuo metu surenkamomis lėšomis iš elektroninių vinječių.

8. Apibendrinta informacija apie visus strateginius projektus ir veiksmus

Strateginiai tikslai, kurie nustatyti Gairėse ir bus įtraukti į Kelių direkcijos strateginius planus, pateikiami 4 lentelėje.

4 lentelė

Informacija apie strateginius projektus ir veiksmus

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035 m.	Darbų apimtis	Preliminarus lėšų poreikis
Užtikrinti saugų ir patogų susisiekimą valstybinės reikšmės keliais juos efektyviai prižiūrint ir plėtojant	„Via Baltica“ neatitinka TEN-T pagrindinio tinklo reikalavimų	Iki 2030 m. „Via Baltica“ atitinka TEN-T pagrindinio tinklo reikalavimus	200,38 km rekonstruotų kelių	743 mln. eurų
	Kelio A1 ruožas Vilnius–Kaunas neatitinka TEN-T pagrindinio tinklo reikalavimų	Iki 2027 m. kelio A1 ruožas Vilnius–Kaunas atitinka TEN-T pagrindinio tinklo reikalavimus	110,85 km rekonstruotų kelių ir rekonstruoti 4 tiltai	139 mln. eurų
	Kelias A14 Vilnius–Utena blogiausias magistralinės reikšmės kelias valstybinės reikšmės kelių tinkle, neužtikrinamos saugios ir patogios eismo sąlygos	Iki 2025 m. kelias A14 Vilnius–Utena atitinka eismo saugos, eismo organizavimo ir kokybės standartus	79,6 km rekonstruotų kelių	191 mln. eurų
	73 vnt. blogos būklės tiltų	0 vnt. blogos būklės tiltų	240 vnt. rekonstruotų ir (ar) suremontuotų tiltų	238 mln. eurų
	106 km automagistralių ir greitkelių, kurių DBI $\geq$ 2,8	0 km automagistralių ir greitkelių, kurių DBI $\geq$ 2,8	148,1 km rekonstruotų ir (ar) suremontuotų kelių	82 mln. eurų
	260 km magistralinių kelių, kurių	0 km magistralinių kelių, kurių	292,4 km rekonstruotų ir (ar) suremontuotų kelių	144,7 mln. eurų

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035 m.	Darbų apimtis	Preliminarus lėšų poreikis
	DBI≥3	DBI≥3		
	1 954 km krašto kelių, kurių DBI≥3,5	0 km krašto kelių, kurių DBI≥3,5	2 142,6 km rekonstruotų ir (ar) suremontuotų kelių	639,6 mln. eurų
	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 ir (ar) suremontuotų kelių	158 mln. eurų
	122 km krašto kelių, kuriuose neužtikrinama s leistino važiavimo greičio režimas (išilginis kelio dangos nelygumas ≥5 m/km)	0 km krašto kelių, kuriuose neužtikrinama s leistino važiavimo greičio režimas (išilginis kelio dangos nelygumas ≥5 m/km)	122 km rekonstruotų ir (ar) suremontuotų kelių	55 mln. eurų
	3 656 km (43,39 proc.) rajoninių kelių, kurių DBI≥4	1 257 km (15 proc.) rajoninių kelių, kurių DBI≥4	3 246,1 km rekonstruotų ir (ar) suremontuotų kelių	588,7 mln. eurų
	Neišasfaltuota 5 756 km (27,1 proc.) rajoninių kelių	Neišasfaltuota 18,31 proc. rajoninių kelių. Išasfaltuoti visi žvyrkeliai, kurių asfaltavimas duoda socialinę-ekonominę naudą (eismo intensyvumas ≥120 aut./parą)	1 907 km išasfaltuotų žvyrkelių	945 mln. eurų
	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. eurų

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035 m.	Darbų apimtis	Preliminarus lėšų poreikis
	Nepakankama s eismo saugos užtikrinimas pėsčiųjų perėjose	Pertvarkytos nesaugios pėsčiųjų perėjos	Pertvarkyta ir atnaujinta 1 720 vnt. pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų	17,2 mln. eurų
	Trūkstami pėsčiųjų ir dviračių takai gyvenvietėse (dabar yra 1,5 tūkst. km, papildomas poreikis – 1,8 tūkst. km)	40 proc. padidintas pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis gyvenvietėse	Nutiesta 600 km pėsčiųjų ir dviračių takų	240 mln. eurų
	Daugiau kaip 50 proc. esamų pėsčiųjų ir dviračių takų yra blogos būklės	50 proc. sumažintas blogos būklės pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis	Sutvarkyta 350 km pėsčiųjų ir dviračių takų	88 mln. eurų
	1 342 vnt. tvarkytinų sankryžų eismo organizavimo ir eismo saugos aspektais	10 proc. sumažintas tvarkytinų sankryžų skaičius	Pertvarkyta 140 vnt. vieno lygio sankryžų	21 mln. eurų
	Nepakankama laukinių gyvūnų apsaugos sistemų plėtra pagrindiniuose keliuose	Sumažintas eismo įvykių, susijusių su laukiniais gyvūnais, skaičius	Įrengta 530 km laukinių gyvūnų apsaugos sistemų	51 mln. eurų
	Viršnorminis triukšmo lygis pagrindiniuose keliuose	Panaikintas viršnorminis triukšmo lygis pagrindiniuose keliuose	Įrengta 53 km triukšmo valdymo priemonių	21,9 mln. eurų
	Trūkstamos dinaminio eismo valdymo	Įdiegtos trūkstamos dinaminio	Įrengta 550 vnt. dinaminio eismo valdymo sistemų	26,4 mln. eurų

Strateginis tikslas	Esama situacija	Tikslas 2035 m.	Darbų apimtis	Preliminarus lėšų poreikis
	priemonės TEN-T tinkle, automagistralėse ir greitkeluose	eismo valdymo priemonės		
	Nepakankama aplinkkelių plėtra	Aplinkkelių plėtra pagal turimus išteklius	Nutiesti 37 km aplinkkelių	185 mln. eurų
	Neužtikrinamas eismo saugos ir eismo organizavimo kokybės lygis valstybinės reikšmės keliuose	Pagerintas eismo saugos ir eismo organizavimo kokybės lygis	Rekonstruoti 3 keliai: - kelio Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus ruožas nuo 11,6 iki 31,1 km; - kelio Nr. 141 Kaunas–Jurbarkas–Šilutė–Klaipėda ruožas nuo 222,261 iki 228,571 km; - kelio A16 Vilnius–Prienai–Marijampolė ruožas nuo 15,51 iki 25,80 km. Iš viso 36,1 km	165,5 mln. eurų
	Nepakankamas autobusų sustojimo aikštelių ir keleivių laukimo paviljonų plėtros lygis	Pagerintos susisiekimo viešuoju transportu sąlygos	Įrengtos ar suremontuotos 609 autobusų sustojimo aikštelės ir (ar) keleivių laukimo paviljonai	15 mln. eurų
	Apie 1 500 km kelių arba jų ruožų neatitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijų	Visi Kelių direkcijos valdomi keliai atitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijus	Įgyvendinami projektai pagal bendradarbiavimo su savivaldybėmis sutartis. Savivaldybės skiria dalį lėšų projektams įgyvendinti. Sutvarkyti keliai perduodami savivaldybėms	374 mln. eurų
	Užtikrinta tinkama kelių priežiūros veikla bei horizontaliojo ženklinimo lygis		Kelių priežiūra visame valstybinės reikšmės kelių tinkle. Paženklinta 225 tūkst. km valstybinės reikšmės kelių	1 260 mln. eurų

9. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendiniai

Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos bendrojo plano patvirtinimo“ patvirtino Lietuvos Respublikos

teritorijos bendrąjį planą, kuriame numatytos priemonės iki 2030 m. Dalis priemonių sutampa su Gairėse numatytais įgyvendinti projektais. Tačiau Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane yra ir tokių priemonių, kurios nėra numatytos įgyvendinti Gairėse.

Bendrajame plane numatyti projektai:

- rekonstruoti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A9 Panevėžys–Šiauliai 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 aplinkkelio);
- rekonstruoti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A9 Panevėžys–Šiauliai ruožą 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 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ir A19 Vilniaus pietinis aplinkkelis jungtis su valstybinės reikšmės magistraliniais keliais A16 Vilnius–Prienai–Marijampolė ir A4 Vilnius–Varėna–Gardinas, 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); šiuo metu tai Vilniaus miestui priklausančios gatvės ruožas;
- 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 ir, atsiradus poreikiui, su naujo oro uosto terminalu ar kt.

Nurodyti projektai galėtų būti įgyvendinti, taip pat Bendrajame plane paminėti aplinkkeliai, kitos jungtys su valstybinės reikšmės keliais galėtų būti nutiesti tik tuo atveju, jeigu būtų numatytas papildomas finansavimas arba būtų persvarstyti esami prioritetai. Skyrus papildomą finansavimą arba persvarsčius esamus prioritetus šie projektai galėtų būti įgyvendinami Bendrajame plane numatytais terminais.

10. Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros projektų finansavimo poreikis 2022–2035 m.

Vertinant valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros finansavimo poreikį pagal Lietuvos Respublikos finansų ministerijos pateiktus duomenis, daroma prielaida, kad Gairių įgyvendinimo laikotarpiu numatomas kelių tiesimo kainų augimas (2023 m. – 3 proc., 2024–2035 m. – 2 proc. per metus), taip pat atitinkamai augs finansavimas valstybinės reikšmės keliams (2023–2024 m. – 2,8 proc. per metus, 2025 m. – 1,8 proc., 2026–2029 m. – 1,6 proc. per metus, 2030 m. – 1,4 proc., 2031–2034 m. – 1,3 proc. per metus, 2035 m. – 1,2 proc.). Finansavimo šaltinių ir investicijų indeksavimas atliktas suminėms eilutėms (5 lentelė).

Atsižvelgiant į Gairėse numatytus strateginius tikslus ir veiksmus, apskaičiuota, kad preliminarus lėšų poreikis Gairėse numatytiems tikslams pasiekti ir projektams įgyvendinti per minėtą laikotarpį yra apie 7 910 mln. eurų (5 lentelė).

Esamų finansavimo šaltinių prognozė rodo, kad 2022–2030 m. susidaro apie 515 mln. eurų finansavimo trūkumas.

Išsikeltiems tikslams ir nusistatytiems rodikliams pasiekti būtina sąlyga – skirti planuojamą finansavimą ir užtikrinti trūkstamą finansavimą. Esant finansavimo trūkumui įgyvendinant strateginės reikšmės projektus (nepakankamas KPPP, ES ar kitas negrąžintinas finansavimas), lėšų trūkumas bus dengiamas paskolų lėšomis tik maksimaliai išnaudojus kitas papildomas finansavimo galimybes (Infrastruktūros fondas, KPPP lėšų didinimas ir kt.).

Karinio mobilumo reikalavimus atitinkantys projektai, įskaitant Lietuvos ir Lenkijos pasienio kelių infrastruktūros projektus, užsitikrinus reikiamą finansavimą EITP Karinio mobilumo priemonės (CEF) ar kitomis lėšomis, bus įgyvendinti prioriteto tvarka, atsižvelgiant į karinio mobilumo poreikius Lietuvoje ir derinant projektų įgyvendinimo poreikį su Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija.

Gairės gali būti koreguojamos pasikeitus esminėms planavimo prielaidoms.

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 m.–2035 m.
KPPP	348,333	363,9	349,7	349,7	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	5 481,6
ES	37,4	38,7	168,0	132,4	19,5	16,3	16,3	50	50	50	50	50	50	50	50	828,6
Papildomos lėšos iš <i>E-Tolling</i>				10	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	560,0
Savivaldybių lėšos	4,319	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60,3
Viso finansavimo šaltiniai	390,1	406,6	521,7	496,1	443,5	440,3	440,3	474,0	474,0	474,0	474,0	474,0	474,0	474,0	474,0	6 930,6
Viso finansavimo šaltiniai, įvertinant prognozuojamą finansavimo didėjimą dėl ekonomikos augimo	390,1	406,6	531,6	516,8	475,6	479,7	487,2	528,4	536,0	542,8	549,3	555,7	562,3	569,0	575,2	7 706,4
Veiklos kryptys																
„Via Baltica“	19,54 4	28,79 1	135	129	30	60	65	84	92,9	99						743,2
A1 keltas	13,37 8	37,33 4	37,08 2	27	8	12	4									138,8
A14 keltas	2,12	3,45	9,07	119,8	56,1											190,5
Kelio Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus rekonstrukcija nuo 11,60 km iki		0,7	0,5	5	32	34,6	8									80,8

31,10 km																
Tiltai	4,6	24,6	19,6	19,6	19,5	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	237,9
Kelių tiesimo ir paprastojo remonto darbai	85,2	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	1 664,2
Valstybinės reikšmės kelių asfaltavimas	107,3	70	47	47	60	60	95	95,0	95,0	95,0	34,0	35,0	35,0	35,0	35,0	945,3
Kelių priežiūra	79,05	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	1 143,1
Kitos veiklos	78,9	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	1 833,4
Viso finansavimo poreikis	390,1	428,9	558,4	656,9	498,7	479,3	482,9	494,3	495,0	501,3	408,2	409,1	401,3	406,2	366,7	6 977,2
Viso finansavimo poreikis, įvertinant prognozuojamą kelių tiesimo kainų augimą	390,1	428,9	575,2	690,1	534,4	523,9	538,4	562,1	574,2	593,1	492,6	503,6	503,9	520,2	479,0	7 909,6
Finansavimo trūkumas	0,0	-22,3	-43,6	-173,3	-58,7	-44,2	-51,2	-33,7	-38,1	-50,3	56,7	52,1	58,5	48,8	96,2	-203,2

Suminis finansavimo trūkumas	0,0	-22,3	-65,9	-239,2	-297,9	-342,0	-393,3	-427,0	-465,1	-515,4	-458,7	-406,6	-348,2	-299,4	-203,2	
-------------------------------------	------------	--------------	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius (2022-07-08 07:55:13)
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS 2022–2035 M. STRATEGINIŲ GAIRIŲ PATVIRTINIMO
Dokumento rūšys	Įsakymas
Dokumento registracijos data ir numeris	2022-06-30 Nr. 3-340
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	2022-06-30 Nr. 1-16015
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Suderinimas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Ramūnas Rimkus, Skyriaus vedėjas
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-06-29 10:43:30 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-EPES
Laiko žymoje nurodytas laikas	-
Informacija apie sertifikavimo paslaugos teikėją	ADIC CA-B,Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM,2.5.4.97=#1309313838373738333135,LT
Sertifikato galiojimo laikas	2021-11-15 09:14:52–2024-11-14 09:14:52
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Marius Skuodis, Susisiekimo ministras
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-06-30 15:39:13 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2022-06-30 15:39:28 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugos teikėją	ADIC CA-B,Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM,2.5.4.97=#1309313838373738333135,LT
Sertifikato galiojimo laikas	2020-12-11 09:23:59–2023-12-11 09:23:59
Parašo paskirtis	Registravimas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Dokumentų valdymo sistema Avilys
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-06-30 16:02:08 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-EPES
Laiko žymoje nurodytas laikas	-
Informacija apie sertifikavimo paslaugos teikėją	RCSC IssuingCA,VI Registru centras - i.k. 124110246,RCSC,LT
Sertifikato galiojimo laikas	2021-12-20 11:01:47–2024-12-19 11:01:47
Parašo paskirtis	Gauto dokumento registravimas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	DVS sistema, Dokumentų valdymo sistema
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-06-30 16:18:03 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-EPES
Laiko žymoje nurodytas laikas	-
Informacija apie sertifikavimo paslaugos teikėją	RCSC IssuingCA,VI Registru centras - i.k. 124110246,RCSC,LT
Sertifikato galiojimo laikas	2022-04-25 13:44:51–2023-04-25 13:44:51
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	-

Pagrindinio dokumento priedų skaičius	1
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	-
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avily, versija 3.5.59
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Dokumentas neatitinka specifikacijos keliamų reikalavimų (2022-07-08 07:55:13)
Elektroninio dokumento nuorašo atspausdinimo data ir ją atspausdinęs darbuotojas	2022-07-08 07:55:13 atspausdino Solveiga Genienė
Paieškos nuoroda	-
Papildomi metaduomenys	-