

ĮGYVENDINANČIOJI INSTITUCIJA	LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA
PASLAUGŲ PIRKĖJAS	AB „VIA LIETUVA“
PASLAUGŲ TEIKĖJAS	UAB „TYRENS LIETUVA“
TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTO PAVADINIMAS	VALSTYBINĖS REIKŠMĖS MAGISTRALINIO KELIO A10 PANEVĖŽYS–PASVALYS–RYGA SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANAS
	BENDRIEJI SPRENDINIAI (KONCEPCIJA)



TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTO PAVADINIMAS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS MAGISTRALINIO KELIO A10 PANEVĖŽYS–PASVALYS–RYGA SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANAS

ĮGYVENDINANČIOJI INSTITUCIJA LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

PASLAUGŲ PIRKĖJAS AB „VIA LIETUVA“

PASLAUGŲ TEIKĖJAS UAB „TYRENS LIETUVA“

PROJEKTO NUMERIS 25ARH0016


TERITORIJŲ PLANAVIMO RŪŠIS SPECIALIOJO TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTAS
SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANAS

ETAPAS RENGIMO ETAPAS

DOKUMENTO PAVADINIMAS BENDRIEJI SPRENDINIAI (KONCEPCIJA)

TOMAS II

IŠLEIDIMO DATA 2026

RENGĖJAS	KVALIF. PATVIRT. DOK. NR.	PAREIGOS	VARDAS, PAVARDĖ	PARAŠAS
	0060	Teritorijų planavimo vadovė	Jurga Tamkienė	
	13927	Statinio projekto vadovas	Audrius Stonius	
	A2207	Projekto vadovė	Lina Norkienė	
		Teritorijų planavimo susisieikimo dalies vadovė	Laura Daukantienė	
		GIS inžinierė	Vilma Vanagaitė	

Specialiojo teritorijų planavimo dokumento Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sudėtis:

I TOMAS	ESAMOS BŪKLĖS ĮVERTINIMAS
II TOMAS	BENDRIEJI SPRENDINIAI (KONCEPCIJA)
III TOMAS	STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO APIMTIES NUSTATYMO DOKUMENTAS
IV TOMAS	STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITA
IV.1 TOMAS	DAUGIAKRITERINĖ ANALIZĖ
IV.2 TOMAS	KAŠTŲ IR NAUDOS ANALIZĖ
V TOMAS	SPRENDINIŲ KONKRETIZAVIMAS
VI TOMAS	VISUOMENĖS DALYVAVIMO ATASKAITA

TURINYS

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS.....	6
LENTELIŲ SĄRAŠAS.....	7
TEKSTE NAUDOJAMOS SANTRUMPOS.....	9
1. BENDROJI DALIS.....	11
1.1 Bendrieji duomenys.....	11
1.2 Planavimo proceso eiga.....	16
1.3 Teritorijos planavimo sąlygos.....	17
1.4 Plano sąsaja su Lietuvos Respublikos teisės aktais.....	17
1.5 Plane naudojamos sąvokos.....	18
1.6 Plano sąsaja su strateginio planavimo dokumentais ir programomis.....	21
1.7 Bendrųjų sprendinių (konceptijos) alternatyvų sąsaja su galiojančiais ir rengiamais teritorijų planavimo dokumentais.....	21
2. BENDRIEJI SPRENDINIAI (KONCEPCIJA).....	23
2.1 Plano bendrųjų sprendinių (konceptijos) formavimą įtakojantys veiksniai.....	23
2.2 Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairės.....	24
2.3 Planuojamos teritorijos situacija ir aplinka.....	27
2.4 Plano bendrųjų sprendinių (konceptijos) formavimo prielaidos.....	28
2.5 Plano bendrųjų sprendinių (konceptijos) plėtros alternatyvų formavimo principai.....	30
2.5.1 Kelio A10 plėtros alternatyvų parinkimas.....	30
2.5.2 Bendrieji sprendiniai (konceptija) abiejų alternatyvų atveju.....	40
2.5.3 Bendrųjų sprendinių (konceptijos) Alternatyva Nr. 1.....	42
2.5.4 Bendrųjų sprendinių (konceptijos) Alternatyva Nr. 2 (siūloma).....	46
2.5.5 Alternatyvų techniniai sprendiniai.....	49
2.6 Inžinerinė infrastruktūra.....	86
2.6.1 Gamtinių dujų dujotiekiai.....	87
2.6.2 Magistralinis naftotiekis.....	90
2.6.3 Elektros tinklai.....	91
2.6.4 Elektroninių ryšių infrastruktūra.....	95
2.6.5 Vandens tiekimo ir nuotekų, paviršinių nuotekų tvarkymo infrastruktūra.....	95
2.6.6 Melioracijos sistemos.....	96
2.6.7 Gaisrinė sauga.....	96
2.7 Žemės ir kito nekilnojamo turto paėmimas visuomenės poreikiams.....	97
2.7.1 Žemės poreikis.....	97

2.7.2	Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis.....	100
2.7.3	Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkantys pastatai.....	101
3.	SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS PLĖTOJIMO EKONOMINIO NAUDINGUMO ĮVERTINIMAS.....	104
3.1	Susisiekimo infrastruktūros koncepcinių alternatyvų socialinis ekonominis poveikis .	104
3.1.1	Socialinis ekonominis vertinimas taikant kaštų ir naudos analizės metodą.....	104
3.1.2	Socialinis ekonominis vertinimas taikant daugiakriterinės analizės metodą	106
3.2	Susisiekimo infrastruktūros koncepcinių alternatyvų palyginimas	106
4.	BENDRŪJŲ SPRENDINIŲ (KONCEPCIJOS) PASEKMĖS APLINKAI	109
4.1	Gamtinė aplinka ir kraštovaizdis	109
4.2	Visuomenės sveikata	111
4.3	Nekilnojamojo kultūros paveldo apsauga.....	113
4.4	Priemonės neigiamoms pasekmėms aplinkai sumažinti.....	117
5.	APIBENDRINIMAI IR IŠVADOS	122
5.1	Bendrųjų sprendinių (konceptijos) išvados.....	122
5.2	Ekonominio naudingumo įvertinimo išvados.....	124
5.3	Bendrųjų sprendinių (konceptijos) pasekmių aplinkai išvados.....	125
6.	GRAFINĖ DALIS	127

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1-1 pav. Planuojamos teritorijos schema	15
1-2 pav. Kelių A10 ir A17 jungties schema su A17 Plano sprendinių įtakos zona	22
2-1 pav. Kelio A10 ruožas bendrame TEN-T tinkle	23
2-2 pav. Reglamente (ES) 2024/1679 nustatyto TEN-T pagrindinio, išplėstinio pagrindinio ir visuotinio kelių tinklo žemėlapis fragmentas	26
2-3 pav. Kelio A10 susisiekimo sistemos schema	30
2-4 pav. Susisiekimo sistemos tvaraus planavimo principinė schema.....	30
2-5 pav. Kelio A10 perspektyvinė susisiekimo sistema	31
2-6 pav. Projektinio vidutinio metinio paros eismo intensyvumo pasiskirstymas kelyje A10 (2055 m.) ..	35
2-7 pav. Planuojamas magistralinio kelio A7 Latvijos Respublikoje skersinis profilis	39
2-8 pav. Bendrųjų sprendinių (konceptijos) alternatyvų schemas	41
2-9 pav. Kelio A10 plėtros Alternatyvos Nr. 1 schema	42
2-10 pav. Kelio A10 plėtros Alternatyvos Nr. 1 I ir II ruožų skersiniai profiliai	44
2-11 pav. Kelio „2+1“ skersinio profilio eismo juostų pasikeitimo parametrai	45
2-12 pav. Kelio A10 plėtros Alternatyva Nr. 2.....	46
2-13 pav. Kelio A10 plėtros Alternatyvos Nr. 2 skersinis profilis	47
2-14 pav. Eismo organizavimo pagrindiniame ir jungiamuosiuose keliuose schema abiejų alternatyvų atvejais	50
2-15 pav. Ištrauka iš Pasvalio rajono BP Teritorijų naudojimo reikalavimų brėžinio.....	52
2-16 pav. Esama kelio A10 turbožiedinė sankryža su keliu A17 (AB „Panevėžio keliai“ vizualizacija) ..	55
2-17 pav. Skirtingų lygių sankryžos ties Pasvalio miestu (38,7 km) vizualizacija.....	56
2-18 pav. Pasvalio aplinkkelio sankryžos galimos kelionės alternatyvos	58
2-19 pav. Sankirtos pavyzdys (Lenkijos Respublika).....	59
2-20 pav. Jungiamojo kelio, atskirto kelio grioviu, schema	61
2-21 pav. Jungiamojo kelio, atskirto atitvaru, schema.....	61
2-22 pav. Poilsio aikštelių išsidėstymo „Via Baltica“ kelyje schema.....	63
2-23 pav. Saločių sankryžos (59,7 km) mikromodeliavimo rezultatai	85
2-24 pav. Sienos su Latvija sankryžos ruožo pabaigoje (65,4 km) mikromodeliavimo rezultatai	85
2-25 pav. Nustatytos kelių ir elektros tinklų apsaugos zonos	94
2-26 pav. Ištrauka iš Pasvalio rajono vandentvarkos plėtros SP brėžinio	96

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1-1 lentelė. Teritorijos planavimo sąlygų sąrašas	17
1-2 lentelė. Planuojamai teritorijai aktualių strateginio planavimo dokumentų sąrašas.....	21
2-1 lentelė. Perspektyvinis vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEIp) įvertinant 3 proc. kasmetinį prieaugį.....	32
2-2 lentelė. Esamos II kategorijos kelio A10 apkrova atsižvelgiant į esamą ir projektinį vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (VMPEI)	33
2-3 lentelė. IIA kategorijos atveju kelio A10 apkrova atsižvelgiant į esamą ir projektinį vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (ribinis VMPEI 23 000)	34
2-4 lentelė. I kategorijos atveju kelio A10 apkrova atsižvelgiant į esamą ir projektinį vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (ribinis VMPEI 55 000)	34
2-5 lentelė. „2+1“ eismo juostų kelių teigiami ir neigiami aspektai.....	36
2-6 lentelė. Automobilių transporto priemonių intensyvumai užsienio valstybėse ir „2+1“ eismo juostų kelių taikymas („Hindawi Publishing Corporation“ duomenys	37
2-7 lentelė. Lietuvos IIA kategorijos magistralinio kelio projektinis VMPEI pagal KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ reikalavimus	38
2-8 lentelė. „2+S+2“ eismo juostų kelių teigiami ir neigiami aspektai	38
2-9 lentelė. Argumentai, kuriais remiantis užtikrinamas labai aukštas ir aukštas eismo kokybės lygis.....	43
2-10 lentelė. Alternatyvos Nr.1 kelių techniniai parametrai.....	45
2-11 lentelė. Argumentai, kuriais remiantis užtikrinamas labai aukštas eismo kokybės lygis.....	47
2-12 lentelė. Alternatyvos Nr. 2 kelių techniniai parametrai.....	48
2-13 lentelė. Planuojamų skirtingų lygių sankryžų ir sankirtų sąrašas abiejų alternatyvų atvejais	51
2-14 lentelė. Dešiniųjų posūkių įrengimo situacijos.....	53
2-15 lentelė. Kelyje A10 planuojamų skirtingų lygių sankryžų sąrašas.....	56
2-16 lentelė. Argumentai, kuriais remiantis jungiamieji keliai yra rengiami ir nerengiami.....	60
2-17 lentelė. Kelio A10 plėtros sprendiniai esamų degalinių atžvilgiu	65
2-18 lentelė. Kelio A10 plėtra esamų maitinimo įstaigų atžvilgiu	66
2-19 lentelė. Planuojamų kelio A10 statinių eismo dalyvių atžvilgiu sąrašas.....	68
2-20 lentelė. Planuojamų kelio A10 statinių sąrašas.....	73
2-21 lentelė. Kelio A10 plėtros pagal Alternatyvą Nr. 1 ir Alternatyvą Nr. 2 rodikliai	77
2-22 lentelė. Sankryžų alternatyvų prioritetas	83
2-23 lentelė. Kelio ženklais reguliuojamų sankryžų eismo kokybės lygis LOS.....	83
2-24 lentelė. Plėtros galimybių studijos sankryžų mikromodeliavimo rezultatai.....	84

2-25 lentelė. Kelio A10 plėtros teritorijos sankirtų su MD kiekiai.....	87
2-26 lentelė. Kelio A10 plėtros teritorijos sankirtų su MD vamzdynais sąrašas	87
2-27 lentelė. Kelio A10 sankirtų su skirstomųjų dujotiekių vamzdynais sąrašas.....	90
2-28 lentelė. Kelio A10 plėtros teritorijos sankirtų su elektros perdavimo tinklų OL kiekiai.....	91
2-29 lentelė. Kelio A10 sankirtų su elektros perdavimo tinklais sąrašas.....	92
2-30 lentelė. Kelio A10 sankirtų su 35 kV skirstomaisiais tinklais sąrašas.....	93
2-31 lentelė. Žemės naudmenos kelio A10 plėtros teritorijoje	97
2-32 lentelė. Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančios žemės naudmenos savivaldybių teritorijose	98
2-33 lentelė. Miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis poreikis	101
2-34 lentelė Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkantys pastatai ir laikini statiniai	102
3-1 lentelė. Kaštų-naudos analizės rezultatai	105
3-2 lentelė. Daugiakriterinės analizės balų skaičius	106
3-3 lentelė. Bendrųjų sprendinių (konceptijos) alternatyvų palyginimas pagal rodiklius.....	107
4-1 lentelė. Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių kultūros paveldo objektų sąrašas	114
4-2 lentelė. Kultūros paveldo vertybių teritorijų kiekiai.....	116
4-3 lentelė. Rekomenduojamos priemonės neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti ar mažinti	117

TEKSTE NAUDOJAMOS SANTRUMPOS

Santrumpa	Santrumpos išaiškinimas
A17 Planas	Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas
AB	akcinė bendrovė
CO	anglies monoksidas
CO ₂	šiltnamio efektą sukeliančios dujos/anglies dioksidas
CPVA	Centrinė projektų valdymo agentūra
EB	Europos Bendrija
EGDV	ekonominė grynoji dabartinė vertė
EK	Europos Komisija
ENIS	ekonominė vidinė gražos norma
ES	Europos Sąjunga
EVGN	ekonominės naudos ir išlaidų santykis
g.	gatvė
k.	kaimas
KD	Kietosios dalelės
kelias A10	valstybinės reikšmės magistralinis kelias A10 Panevėžys-Pasvalys-Ryga
kelias A17	valstybinės reikšmės magistralinis kelias A17 Panevėžio aplinkkelis
KPD	Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos
KPV	Kultūros paveldo vertybė
krašto kelias	valstybinės reikšmės krašto kelias
KTPES	kelių transporto eksploatacinės sąnaudos
KVR	Kultūros vertybių registras
mstl.	miestelis
„Natura 2000“	Europos Sąjungos saugomų teritorijų tinklas, skirtas išsaugoti vertingiausias Europos natūralias gamtines buveines, saugomas augalų bei gyvūnų rūšis ir jų buveines ateities kartoms.
NO ₂	anglies dioksidas
Nr.	numeris
NT	nekilnojamas turtas
pav.	paveikslas
Planas	Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas
Plėtos galimybių studija	Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga plėtos galimybių studija (priešprojektiniai sprendiniai)
Projektas	Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys-Pasvalys-Ryga ruožo nuo 9,0 iki 66,098 km rekonstravimas (planavimas, žemės paėmimas visuomenės poreikiams, projektavimas ir kitos inžinerinės paslaugos, statybos darbai).
r.	rajonas
rajoninis kelias	valstybinės reikšmės rajoninis kelias
sav.	savivaldybė

sen.	seniūnija
SPAV	strateginis pasekmių aplinkai vertinimas
TEN-T	Transeuropinis transporto tinklas
TPD	teritorijų planavimo dokumentas
TPDRIS	Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinė sistema
TPS „Vartai“	Topografijos, inžinerinės infrastruktūros, teritorijų planavimo ir statybos elektroninių vartų informacinė sistema
UAB	uždaroji akcinė bendrovė
UNESCO	Jungtinių Tautų švietimo, mokslo ir kultūros organizacija (<i>United Nations Educational Scientific and Cultural Organization</i>)
„Via Baltica“ projektas	„Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektas Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-380 „Dėl „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“ pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu. Kelias A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga yra vienas iš „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje ruožų
VMPEI	vidutinis metinis paros eismo intensyvumas

1. BENDROJI DALIS

1.1 Bendrieji duomenys

Rengiamo teritorijų planavimo dokumento pavadinimas

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (toliau – Planas).

Planavimo objektas

Susisiekimo komunikacijų inžinerinė infrastruktūra ir jos dalys (Panevėžio rajono ir Pasvalio rajono savivaldybių teritorijų dalys).

Teritorijų planavimo dokumento rūšis

Specialiojo teritorijų planavimo dokumentas (susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas).

Teritorijų planavimo lygmuo

Specialiojo teritorijų planavimo lygmuo pagal planuojamos teritorijos dydį ir sprendinių konkretizavimo lygį – vietovės.

Valstybei svarbaus projekto specialiojo teritorijų planavimo dokumentas

Planas, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-380 „Dėl „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“ ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. lapkričio 8 d. nutarimu Nr. 863 „Dėl valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų“, yra valstybei svarbaus projekto teritorijų planavimo dokumentas. Planui taikoma valstybės lygmens teritorijų planavimo dokumentų rengimo, derinimo, keitimo, koregavimo, tikrinimo, tvirtinimo, galiojimo, viešinimo ir ginčų sprendimo tvarka, išskyrus Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 23 straipsnyje nustatytas išimtis.

Planavimo organizatorius

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija), Gedimino pr. 17, 01103 Vilnius, tel. +370 631 13112, el. p. sumin@sumin.lt, interneto svetainė <https://sumin.lrv.lt/>; kontaktiniai asmenys: Infrastruktūros plėtros grupės vadovas Darius Sriubas, tel. +370 660 43639, el. p. darius.sriubas@sumin.lt ir Infrastruktūros plėtros grupės patarėja Eglė Černiauskienė, tel. +370 690 06696, el. p. egle.cerniauskiene@sumin.lt.

Paslaugų pirkėjas

AB „Via Lietuva“, Kauno g. 22-202, 03212 Vilnius, tel. +370 5 232 9600, el. p. info@vialietuva.lt, interneto svetainė <https://vialietuva.lt>; kontaktinis asmuo – Infrastruktūros grupės Teritorijų planavimo skyriaus projektų vadovė Inga Morkūnaitė, tel. +370 657 81935, el. p. inga.morkunaite@vialietuva.lt.

Teritorijų planavimo dokumento rengėjas

UAB „Tyrens Lietuva“, Jonavos g. 7, 44263 Kaunas, el. p. info@tyrens.lt, interneto svetainė <https://tyrens.lt/>; kontaktinis asmuo: projektų vadovė – Lina Norkienė, tel. +370 660 81859, el. p. lina.norkiene@tyrens.lt.

Planavimo pagrindas

- Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimas Nr. XII-380 „Dėl „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. lapkričio 8 d. nutarimas Nr. 863 „Dėl valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų“.
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2024 m. kovo 8 d. įsakymas Nr. 3-96 „Dėl valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano planavimo darbų programos patvirtinimo“.

Tyrimai ir galimybių studijos

- Įvertinti Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga plėtros galimybių studijos (toliau – Plėtros galimybių studija) metu atliktų tyrimų informaciją.
- Esant poreikiui, planuojamai teritorijai atlikti (atnaujinti ir (ar) papildyti) statybinius inžinerinius geodezinius tyrimus (skaitmeninį topografinį planą), esamo ir perspektyvinio eismo intensyvumo (transporto priemonių ir pėsčiųjų eismo), srauto sudėties (pėsčiųjų ir kitų eismo dalyvių eismo natūrinius tyrimus) ir kelio (gatvės) ir sankryžų pralaidumo tyrimus, archeologinius žvalgymus.
- Atlikti žvalgybinius inžinerinius geologinius (geotechninius) tyrimus.
- Esant poreikiui, atlikti kitus tyrimus, kurių reikia Plano sprendiniams parengti ir pagrįsti.
- Įvertinti ir papildyti Plėtros galimybių studijoje nustatytus pirminius techninius sprendinius, išreiškiančius veiklos plėtojimo ar tam tikros veiklos apribojimų konkrečioje teritorijoje pasiūlymus, detalizuojančius ir pagrindžiančius Plano sprendinius.

Plano tikslai

1. kelio A10 teritorijoje nustatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo ir įgyvendinimo gaires;
2. numatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros plėtrai reikalingas teritorijas ir sudaryti sąlygas šios infrastruktūros darniai plėtrai.

Planavimo uždaviniai

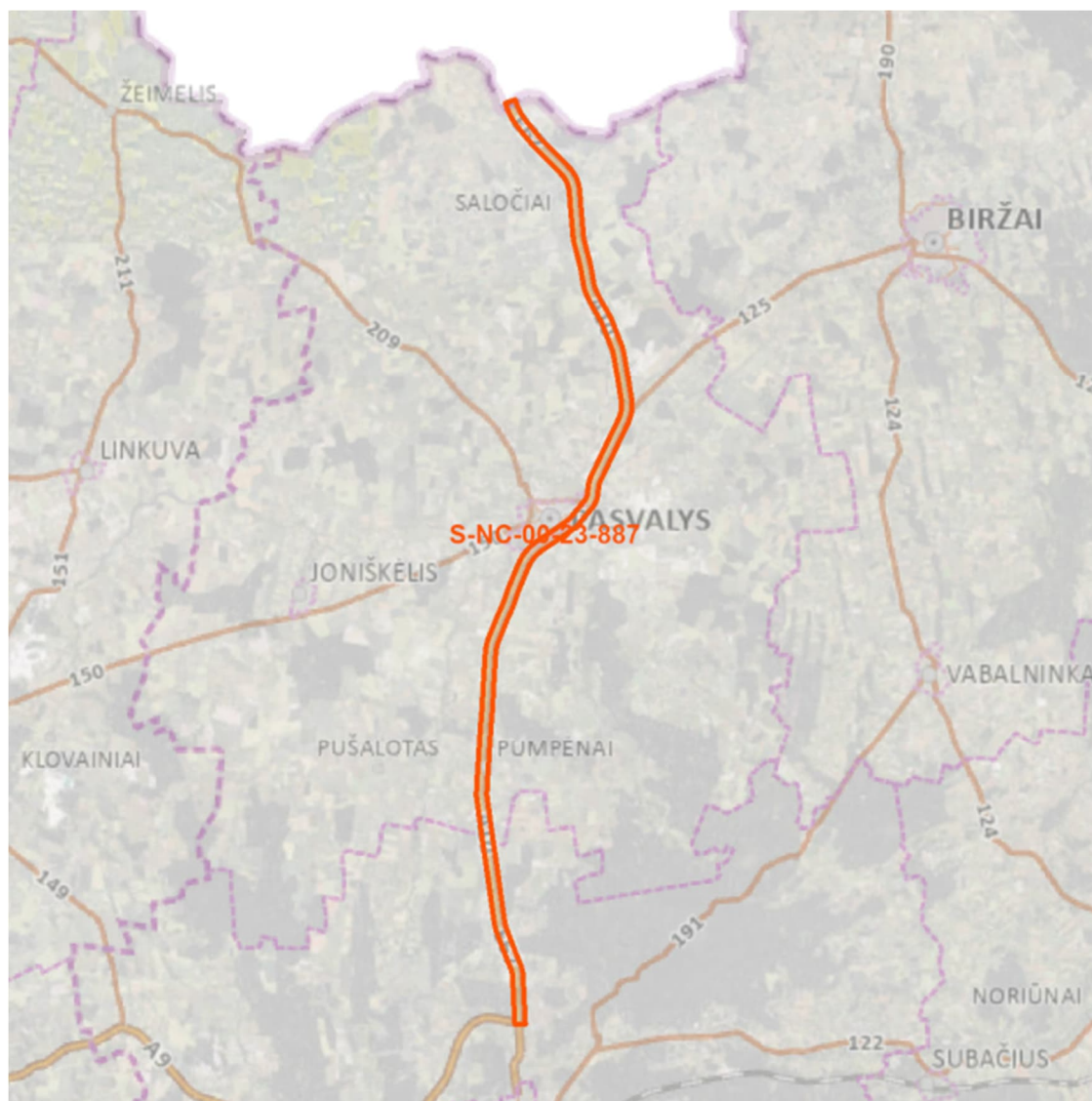
1. plėtoti susisiekimo komunikacijų infrastruktūrą ir numatyti jos plėtrai reikalingas teritorijas, numatyti susisiekimo infrastruktūrą atitinkančią Europos Sąjungos reikalavimus TEN-T (transeuropinio transporto tinklo) tinklo keliams (kelio rekonstravimui į keturias eismo juostas, numatant jungiamuosius kelius), numatyti susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros sprendinius ir transporto statinių išdėstymą (numatant krovinių transporto priemonių aikštelę (-es));
2. nustatyti planuojamos teritorijos statybinės veiklos reglamentus, kurių pakaktų projektuojant kelio A10 ruožą Lietuvos Respublikos statybos įstatymo nustatyta tvarka;

3. rengiant sprendinius, atsižvelgti, bet neapsiriboti, Plėtros galimybių studijos sprendiniais;
4. nustatyti ir pagrįsti planuojamos teritorijos naudojimo, tvarkymo ir (ar) apsaugos priemonės bei kitus reikalavimus;
5. rengti Plano sprendinius vadovaujantis racionalumo, ekonomiškumo ir operatyvaus eismo organizavimo principais, vengiant neigiamo poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai;
6. rengiant Planą, įvertinti ir atsižvelgti į vykdomos ūkinės veiklos specifiką, įvertinti visų siūlomų alternatyvų galimą poveikį gyvenamajai ir visuomeninei aplinkai dėl triukšmo ir oro taršos, pasiūlyti tinkamiausias gerosios praktikos priemones, pagrįsti siūlomas priemones, pagerinti sąlygas šalia rekonstruojamo kelio A10 esančiose gyvenamosiose vietovėse;
7. įvertinti siūlomų sprendinių poveikį klimato kaitai, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijas; visų alternatyvų sprendiniai turi būti pritaikyti klimato kaitos reiškiniams;
8. rengiant sprendinius, priimti novatoriškus, techniniu ir saugaus eismo požiūriais įvertintus nekenksmingus aplinkai sprendimus, vadovaujantis naujais ir geriausiai patirtimi inžinerinio projektavimo ir eismo saugumo inžinerijos srityje;
9. rengiant Planą, įvertinti ir atsižvelgti į rengiamų gretimų teritorijų susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros (valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio) plėtros sprendinius;
10. parengti schemą, kurioje nurodomi susisiekimo komunikacijų infrastruktūros sprendiniai, išreiškiantys veiklos plėtojimo ar tam tikros veiklos apribojimų konkrečioje teritorijoje pasiūlymus, detalizuojančius ir pagrindžiančius teritorijų planavimo dokumento sprendinius;
11. parengti į planuojamą teritoriją patenkančių esamų ir planuojamų kelių (valstybinės ir vietinės reikšmės) ir gatvių schemą, nurodant šių susisiekimo komunikacijų priklausomybę, pateikiant pasiūlymus, kaip registruoti statinius Nekilnojamojo turto registre;
12. numatyti 5G ryšio prie „Via Baltica“ transporto koridoriaus infrastruktūros plėtros sprendinius, tinkamus ryšio operatorių tinklams įrengti;
13. automobilių kelių infrastruktūra turi atitikti dvigubo panaudojimo karinėms ir civiliams reikmėms reikalavimus;
14. nustatyti keliui A10 rekonstruoti reikalingų teritorijų ir (ar) inžinerinių komunikacijų koridorių ribas, kelio ruožo žemės sklypo (sklypų) ribas ir (ar) žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo principus, į planuojamą teritoriją patenkančių inžinerinių tinklų (esamų, planuojamų ir pertvarkomų), vietinės reikšmės kelių ir gatvių trasų išdėstymą;
15. vadovaujantis Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymu numatyti susisiekimo komunikacijų infrastruktūros ir jos plėtrai reikalingų teritorijų apsaugos zonas, nurodyti specialiąsias žemės naudojimo sąlygas;
16. numatyti motyvuotai pagrįstas konkrečias vietas žemei visuomenės poreikiams paimti; grafiškai pažymėti žemės sklypus (ar jų dalis), kuriuos numatoma panaudoti visuomenės poreikiams; parengti žemės sklypų, kurių visą plotą arba jų dalis numatoma paimti visuomenės poreikiams sąrašą, taip pat sąrašą, kuriame nurodomi šių plotų savininkai ir (ar) kiti naudotojai, šių žemės sklypų unikalūs numeriai ir šiuose žemės sklypuose esantys nekilnojamojo turto objektai;

17. numatyti susisiekiimo komunikacijoms funkcionuoti reikalingus žemės sklypus ir servitutus;
18. parengti duomenis, reikalingus valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimui ir tikslinimui bei atlikti visas kitas procedūras, reikalingas valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimui, tikslinimui bei derinimui su atsakingomis institucijomis Valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimo tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gruodžio 19 d. nutarimu Nr. 1369 „Dėl Valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, nustatyta tvarka;
19. planuojamoje teritorijoje nustatyti tikslus miško naudmenų, paverčiamų kitomis naudmenomis, plotus, gauti Valstybinės miškų tarnybos prie Aplinkos ministerijos kompensacijos už miško naudmenų pavertimą kitomis naudmenomis skaičiavimus ir parengti sprendinius, kurių reikia sprendimui dėl leidimo miško naudmenas paversti kitomis naudmenomis priimti Miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis ir kompensavimo už miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. rugsėjo 28 d. nutarimu Nr. 1131 „Dėl Miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis ir kompensavimo už miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis tvarkos aprašo patvirtinimo“, nustatyta tvarka.

Planuojama teritorija

Teritorija, esanti Panevėžio rajono savivaldybėje ir Pasvalio rajono savivaldybėje (Panevėžio apskrityje) (1-1 pav.).



1-1 pav. Planuojamos teritorijos schema
(šaltinis: <https://www.planuojustatau.lt/>) (TPDRIS TPD Nr. S-NC-00-23-887)

Plano rengimo etapai

Parengiamasis, rengimo ir baigiamasis.

Plano koncepcijos rengimas

Rengiamos ne mažiau kaip dvi susisiekimo komunikacijų vystymo koncepcijos alternatyvos.

Strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (toliau – SPAV)

Vadovaujantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. gruodžio 23 d. nutarimu Nr. 1467 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 18 d. nutarimo Nr. 967 „Dėl Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo“, nustatyta tvarka atliekamos SPAV procedūros.

1.2 Planavimo proceso eiga

Planavimo proceso tvarka

Specialiojo teritorijų planavimo dokumento rengimo, viešinimo, derinimo ir tikrinimo procedūros atliekamos Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje (TPDRIS).

Planavimo proceso numeris

Planavimo proceso numeris TPDRIS (Topografijos, inžinerinės infrastruktūros, teritorijų planavimo ir statybos elektroninių vartų (TPS „Vartai“) informacinėje sistemoje <https://www.planuojustatau.lt/>, TPD Nr. **S-NC-00-23-887**.

Etapų rengimo eiliškumas

Kiekvienas specialiojo teritorijų planavimo dokumento rengimo etapas pradamas tik užbaigus ankstesnįjį.

Specialiojo teritorijų planavimo dokumento rengimo etapo stadijų užbaigimo tvarka

Rengimo etapo metu esamos būklės vertinimo, bendrųjų sprendinių (konceptijos) ir sprendinių konkretizavimo stadijų dokumentacijai Planavimo organizatorius turi pritariti raštu.

Parengiamojo etapo veiksmai

Atlikti tyrimai:

- 1) Statybinių inžinerinių geodezinių tyrinėjimų ataskaita, UAB „Inžinerijos centras“, 2025 m. (pateikta prie I TOMO);
- 2) Žvalgybinių inžinerinių geologinių tyrimų ataskaita, 2025 m. (pateikta prie I TOMO);
- 3) Magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga eismo intensyvumo, srauto sudėties pralaidumo tyrimų ataskaita, UAB „Plentprojektas“, 2025 m. (pateikta prie I TOMO);
- 4) Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Latvijos siena (Škilinпамūšė) susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano parengimui būtino archeologinio pobūdžio vertingųjų savybių buvimo tikimybės ir archeologinių tyrimų privalomumo įvertinimo pažyma, G. Zabiela, 2025 m. (pateikta prie I TOMO).

Planavimo organizatoriaus pritarimas parengiamajam etapui:

- Planavimo organizatorius Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2025 m. liepos 3 d. raštu Nr. 2ZP- 964 pritarė parengiamojo etapo sprendinių dokumentams.

Rengimo etapo veiksmai

- 1) Parengta esamos būklės įvertinimo ataskaita (I TOMAS).

Planavimo organizatoriaus pritarimas esamos būklės įvertinimo stadijai:

- Planavimo organizatorius Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2025 m. rugsėjo 2 d. raštu Nr. 2ZP- 1482 pritarė esamos būklės įvertinimo dokumentams.
- 2) Parengta Plano koncepcija (II TOMAS).
 - 3) Parengtas SPAV apimties nustatymo dokumentas (III TOMAS).

Gautos SPAV subjektų išvados dėl SPAV apimties nustatymo dokumento:

- Lietuvos Respublikos kultūros ministerijos 2025 m. rugsėjo 10 d. raštu Nr. S-1766;
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos 2025 m. rugsėjo 22 d. raštu Nr. D8(E)-3808;
- Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerijos 2025 m. rugsėjo 29 d. raštu Nr. (01 14.1.2 Mr)2-38605;
- Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2025 m. spalio 10 d. raštu Nr. V3-1534.

4) Parengta SPAV ataskaita (IV TOMAS).

1.3 Teritorijos planavimo sąlygos

Plano rengimui TPDRIS išduotos teritorijos planavimo sąlygos pateiktos 1-1 lentelėje.

1-1 lentelė. Teritorijos planavimo sąlygų sąrašas

Eil. Nr.	Teritorijos planavimo sąlygas išdavusios institucijos pavadinimas	Teritorijos planavimo sąlygų išdavimo data	Teritorijos planavimo sąlygų Nr.
1.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija	2024-07-29	Nr. REG21569462
2.	Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija	2024-08-01	Nr. REG21729726
3.	Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija	2025-03-20	Nr. REG32432577
4.	Lietuvos Respublikos kultūros ministerija	2025-03-24	Nr. REG32822700
5.	Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija	2026-05-08	Nr. REG53863168
6.	Lietuvos Respublikos energetikos ministerija	2025-03-25	Nr. REG32910599
7.	Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija	2025-04-14	Nr. REG33892204
8.	Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija	2025-05-23	Nr. REG35767743
9.	Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija	2024-07-19	Nr. REG21261168
10.	Panevėžio rajono savivaldybės administracija	2024-07-26	Nr. REG21534763
11.	Pasvalio rajono savivaldybės administracija	2025-03-21	Nr. REG32758937

1.4 Plano sąsaja su Lietuvos Respublikos teisės aktais

Planas rengiamas vadovaujantis Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-380 „Dėl „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. lapkričio 8 d. nutarimu Nr. 863 „Dėl valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų“, taip pat Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymu, Lietuvos Respublikos kelių įstatymu, Susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų rengimo taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2006 m. lapkričio 24 d. įsakymu Nr. 3-453/D1-549 „Dėl Susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų rengimo taisyklių patvirtinimo“, kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais ir metodiniais nurodymais,

reglamentuojančiais teritorijų planavimo dokumentų rengimo, derinimo, tikrinimo, tvirtinimo, viešinimo ir strateginio pasekmių aplinkai vertinimo atlikimo tvarka.

Patvirtintas Planas galios neterminuotai arba tol, kol bus parengti ir patvirtinti Planą keičiantys to paties lygmens teritorijų planavimo dokumentai.

Lietuvos Respublikos Vyriausybei patvirtinus Planą, Plane pateikti susisiekimo komunikacijų sprendiniai (planuojamas kelias A10 ir jungiamieji keliai, planuojamos skirtingų lygių sankryžos, sankirtos, tuneliniai pravažiuavimai, viadukai, triukšmo slopinimo priemonės, aplinkosauginės priemonės gyvūnams ir visi kiti statinių sprendiniai) bei sankirtų su inžinerine infrastruktūra sprendiniai, inžinerinės infrastruktūros rekonstravimo ir perkėlimo priemonės ir būdai sankirtų vietose yra preliminarūs ir susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridoriaus teritorijoje gali būti tikslinami statinių projektų rengimo metu neinicijuojant specialiojo teritorijų planavimo dokumento koregavimo arba keitimo procedūras.

1.5 Plane naudojamos sąvokos

Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas (toliau - Teritorijų planavimo įstatymas)

Inžinerinės infrastruktūros vystymo planas – specialiojo teritorijų planavimo dokumentas, kuriame numatomas inžinerinės infrastruktūros objektų išdėstymas, šių objektų, gretimų teritorijų naudojimo ir apsaugos priemonės.

Specialusis teritorijų planavimas – teritorijų planavimas tam tikroms veikloms reikalingų teritorijų ir saugomų teritorijų naudojimo, tvarkymo ir (ar) apsaugos priemonėms nustatyti.

Inžinerinė infrastruktūra – įvairių veiklos sričių, aprūpinančių ūkį ir gyventojus, objektai: inžineriniai tinklai, susisiekimo komunikacijos ar aplinkos kokybei gerinti reikalingi objektai.

Inžinerinių komunikacijų koridorius – žemės juosta, skirta centralizuotiems inžinerinės infrastruktūros tiesiniams įrengti ir eksploatuoti.

Urbanizuotos teritorijos – pastatais užstatytos miestų, miestelių, kompaktiškai užstatytų kaimų teritorijos su inžinerinių komunikacijų koridoriais ir neužstatytais bendrai naudoti pritaikytais želdynais, viešosiomis erdvėmis ir valstybiniais miškais miestuose.

Urbanizuojamos teritorijos – savivaldybės ir vietovės lygmens bendruosiuose planuose numatomos kompaktiškai pastatais užstatyti teritorijos su inžinerinių komunikacijų koridoriais ir neužstatomais bendrai naudoti pritaikytais želdynais, viešosiomis erdvėmis ir valstybiniais miškais miestuose.

Lietuvos Respublikos kelių įstatymas (toliau – Kelių įstatymas)

Gatvė – kelias ar atskiras jo ruožas, esantis miesto ar kaimo gyvenamojoje vietovėje, paprastai turintis pavadinimą.

Kelias – inžinerinis statinys, skirtas transporto priemonių ir pėsčiųjų eismui. Kelio elementai yra šie: žemės sankasa, važiuojamoji dalis, kelkraščiai, skiriamoji juosta, kelio grioviai ir kitos vandens nuleidimo sistemos, sankryžos, autobusų sustojimo aikštelės, poilsio aikštelės, pėsčiųjų ir dviračių takai, kelio statiniai, techninės eismo reguliavimo priemonės, želdiniai, esantys kelio juostoje, kelio oro sąlygų stebėjimo ir transporto eismo apskaitos, apšvietimo ir kiti įrenginiai su šių elementų užimama žeme.

Kelio briauna – kelkraščio ir žemės sankasos šlaito plokštumų susikirtimo linija.

Kelio juosta – žemės juosta, kurioje nutiestas arba tiesiamas kelias.

Kelio kategorija – rodiklis, kuriuo išreiškiami kelio techniniai parametrai (kelio ir jo statinių matmenys, eismo juostų skaičius, sankryžų tipas, eismo pralaidumas ir kt.).

Kelio statinys – kelio elementas, turintis laikančiąsias konstrukcijas (tiltas, viadukas, estakada, tunelis, pralaida, triukšmo užtvara, atraminė sienelė, rėminė ar geminė konstrukcija, pylimas, ryšių bokštas ir kt.).

Lietuvos Respublikos statybos įstatymas (toliau – Statybos įstatymas)

Susisiekimo komunikacijos – visų rūšių transporto ir pėsčiųjų judėjimui skirti statiniai.

Lietuvos Respublikos žemės įstatymas (toliau – Žemės įstatymas)

Žemės sklypas – žemės plotas, turintis nustatytas ribas, kadastro duomenis ir įregistruotas Nekilnojamojo turto registre.

Žemės servitutas – teisė į svetimą žemės sklypą ar jo dalį, suteikiama naudotis tuo svetimu žemės sklypu ar jo dalimi (tarnaujančiuoju daiktu), arba žemės savininko teisės naudotis žemės sklypu apribojimas siekiant užtikrinti daikto, dėl kurio nustatomas servitutas (viešpataujančiojo daikto), tinkamą naudojimą.

Lietuvos Respublikos žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymas (toliau – Žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymas)

Ypatingos valstybinės svarbos projektas – energetikos infrastruktūros, transporto infrastruktūros ar krašto apsaugos sričių projektas, kurį šio įstatymo nustatyta tvarka Lietuvos Respublikos Vyriausybės teikimu Lietuvos Respublikos Seimas pripažįsta valstybei ypač svarbiu ekonominiu ar strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčiu projektu, taip pat karinės infrastruktūros, reikalingos priimančiosios šalies paramai užtikrinti, pritaikymo ir (ar) sukūrimo projektas.

Žemės paėmimas visuomenės poreikiams – šio įstatymo nustatyta tvarka ir pagrindais žemės išpirkimas teisingai atlyginant savininkams ir (ar) kitiems naudotojams, kai ši žemė yra reikalinga visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus. Šio įstatymo nustatyta tvarka paimant žemę, taip pat paimamas ir joje esantis kitas privatus nekilnojamas turtas, prieš terminą nutraukiamos valstybinės ir privačios žemės ir joje esančio kito nekilnojamojo turto nuomos ir (ar) panaudos sutartys ir panaikinamos daiktinės teisės į žemę ir joje esantį kitą nekilnojamąjį turtą.

Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymas (toliau – Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymas)

Apsaugos zona – Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatyme nurodytų objektų apsaugai skirta teritorija, kurioje turi būti taikomos Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymu nustatytos specialiosios žemės naudojimo sąlygos.

Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ (toliau – KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymu Nr. D1-11/3-3 „Dėl kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ patvirtinimo”.

Eismo patogumo (kokybės) lygis – kokybinė eismo būklė, kai nusistovi charakteringos važiavimo sąlygos, kelionės patogumas ir pervežimų ekonomiškumo sąlygos.

Greitėjimo juosta – papildoma eismo juosta prie sankryžos arba prie eismo dalyvių paslaugų statinio, skirta įvažiuojančiam automobiliui įsiliėti į tiesioginio eismo juostą.

Kelio konstrukcija – statinys, kurio visumą sudaro žemės sankasa, pagrindas ir danga. Skiriamos dvi pagrindinės dalys:

- *dangos konstrukcija* – pagrindo sluoksnis(-iai) ir danga;
- *žemės sankasa* – grunto statinys, atliekantis dangos konstrukcijos pagrindo funkcijas. Įrengiamas iš atvežto grunto ir (arba) neišjudinto natūraliojo grunto.

Konstrukcijų artumo gabaritas – eismo kryptiniai statmenas kontūras, skirtas tik eismo reikmėms.

Lėtėjimo juosta – papildoma sankryžos prieigose arba prie eismo dalyvių paslaugų statinio eismo juosta, kurioje sukantys automobiliai mažina važiavimo greitį ar visiškai sustoja.

Nuovaža – nuvažiavimo nuo kelio į šalia esančias teritorijas ar objektus vieta.

Sankirta – automobilių kelių susikirtimas skirtinguose lygiuose be jungiamųjų kelių arba automobilių kelio susikirtimas su geležinkeliu.

Sankryža – kelių kirtimosi, jungimosi arba atsišakojimo vieta, įskaitant atvirus plotus, kuriuos sudaro minėti kelių susikirtimai, susijungimai arba atsišakojimai.

Vieno lygio sankryža – sankryža, kurioje keliai kerta kitą viename lygyje.

Skirtingų lygių sankryža – inžinerinis statinys nenutrūkstamam eismui įvairiomis kryptimis organizuoti; jungiamieji sankryžos keliai su šalutiniais žemesnių kategorijų keliais gali kirstis viename lygyje.

Apsisukimas – apsisukimo skiriamojame juostoje vieta kartu su papildoma kairiojo posūkio eismo juosta.

Viražas – kelio atkarpa, kurios danga turi vienšlaitį nuolydį, nukreiptą į kreivės centrą. Rengiamas dėl važiavimo patogumo, automobilio stabilumo ir eismo saugos kreivėse.

Viražo atlanka – trumpa kelio atkarpa, kurioje nuo vienšlaičio kelio važiuojamosios dalies skersinio profilio, esančio viršuje, pereinama į dvišlaitį ir atvirkščiai.

Techninis reglamentas TR 2.01:2019 „Automobilių kelių ir geležinkelio tiltų ir tunelių projektavimas“, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2019 m. birželio 6 d. įsakymu Nr. 3-263 „Dėl techninio reglamento TR 2.01:2019 „Automobilių kelių ir geležinkelio tiltų ir tunelių projektavimas patvirtinimo“.

Estakada – inžinerinis statinys per daubą, griovą, slėnį, virš kelio, geležinkelio kelio, aikštės ar pastato, skirtas transporto priemonių ir (arba) pėsčiųjų eismui.

Tiltas – inžinerinis statinys per vandens telkinį, skirtas transporto priemonių ir (arba) pėsčiųjų eismui.

Tunelis – inžinerinis statinys po žeme, pastatu, vandens telkiniu, skirtas transporto priemonių ir (arba) pėsčiųjų eismui ir (arba) laukiniams gyvūnams.

Viadukas – inžinerinis statinys skirtingų lygių eismo sankryžoje per kelią ar geležinkelio kelią, skirtas transporto priemonių ir (arba) pėsčiųjų eismui ir (arba) laukiniams gyvūnams.

Vandens pralaida – inžinerinis statinys po keliu ar geležinkelio keliu vandeniui tekėti.

Plane naudojamos sąvokos, taip kaip jos apibrėžtos teisės aktuose. Pasikeitus Plane naudojamoms teisės aktų sąvokoms ar reikalavimams, privaloma vadovautis teisės akto naujausia redakcija.

1.6 Plano sąsaja su strateginio planavimo dokumentais ir programomis

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas yra valstybei svarbaus projekto specialiojo teritorijų planavimo dokumentas rengiamas valstybės lygmeniu. Rengiamam specialiojo teritorijų planavimo dokumentui aktualūs strateginio planavimo dokumentų, turinčių sąsajų ir galinčių turėti įtakos rengiamo Plano sprendiniams, sąrašas pateiktas 1-2 lentelėje.

1-2 lentelė. Planuojamai teritorijai aktualių strateginio planavimo dokumentų sąrašas

Eil. Nr.	Dokumentas
1.	Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022-2035 m. strateginės gairės, patvirtintos Susisiekimo ministro 2022 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 3-340 „Dėl Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginių gairių patvirtinimo“
2.	Valstybės ilgalaikės raidos strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. lapkričio 12 d. nutarimu Nr. IX-1187 „Dėl Valstybės ilgalaikės raidos strategijos“
3.	Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimu Nr. 1160 „Dėl Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“
4.	Valstybės pažangos strategija „Lietuvos ateities „Lietuva 2050“, patvirtinta Lietuvos Respublikos Seimo 2023 m. gruodžio 23 d. nutarimu Nr. XIV-2466 „Dėl Valstybės pažangos strategijos „Lietuvos ateities vizija „Lietuva 2050“ patvirtinimo“
5.	2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. rugsėjo 9 d. nutarimu Nr. 998 „Dėl 2021–2030 metų nacionalinio pažangos plano patvirtinimo“
6.	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos patvirtinimo“
7.	Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. vasario 9 d. įsakymu Nr. 3-86 „Dėl Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plano patvirtinimo“
8.	Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. gruodžio 7 d. įsakymu Nr. 3-746 „Dėl Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategijos patvirtinimo“

1.7 Bendrųjų sprendinių (koncepcijos) alternatyvų sąsaja su galiojančiais ir rengiamais teritorijų planavimo dokumentais

Planuojama teritorija patenka į Panevėžio rajono ir Pasvalio rajono savivaldybių teritorijas, kuriose galioja valstybės ir žemesnio lygmens kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai. Teritorijų planavimo įstatymo 4 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad „Valstybės lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų, valstybei svarbių projektų teritorijų planavimo dokumentų, Vyriausybės patvirtintų specialiojo teritorijų planavimo dokumentų, žemės gelmių naudojimo planų sprendiniai turi aukštesnę teisinę galią už savivaldybės lygmens ir vietovės lygmens kompleksinio ir

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas.
Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

2. BENDRIEJI SPRENDINIAI (KONCEPCIJA)

2.1 Plano bendrųjų sprendinių (konceptijos) formavimą įtakoję veiksniai

Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros gairės nustatytos 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 (toliau – Reglamentas (ES) 2024/1679).

Pagal Reglamentą (ES) 2024/1679 greitkelis „Via Baltica“, priskirtas TEN-T pagrindiniam kelių tinklui.

Tarptautinis greitkelis „Via Baltica“ (Europos kelias E67), jungiantis Taliną, Rygą, Kauną, Varšuvą formuoja Europos I transporto koridorių Šiaurės-Pietų kryptimi. Valstybinės reikšmės magistralinis kelias A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga (toliau – kelias A10) yra „Via Baltica“ sudėtinė dalis. Tokiu būdu kelias A10 yra TEN-T kelių tinklo dalis (2-1 pav.).



2-1 pav. Kelio A10 ruožas bendrame TEN-T tinkle

(šaltinis: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679)

Kelio A10 57,1 km ilgio ruožas nuo 9,0 iki 66,0 km Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-380 „Dėl „Via Baltica“ transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu“ pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu.

2.2 Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairės

Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros gairės nustatytos Reglamente (ES) 2024/1679.

Reglamento (ES) 2024/1679 III skyriaus 4 skirsnio „Kelių transporto infrastruktūra“ 29 straipsnyje yra nurodytos kelių transporto infrastruktūros dalys:

1. Kelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:

a) keliai, įskaitant:

i) tiltus;

ii) tunelius;

iii) jungtis;

iv) sankryžas;

v) skirtingų lygmenų sankryžas;

vi) avarinio sustojimo juostas ir vii) infrastruktūrą, kurią naudojant švelninamas poveikis aplinkai, įskaitant faunos išsaugojimo ar triukšmo mažinimo sprendimus;

b) susijusi įranga, įskaitant važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas;

c) skaitmeninė infrastruktūra ir transporto IRT sistemos;

d) privažiavimo prie daugiarūšio krovininio transporto terminalų keliai;

e) krovinių terminalų ir logistikos centrų jungtys su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu;

f) autobusų terminalai;

g) infrastruktūra, susijusi su įrenginiais, skirtais alternatyviems degalams, ir

h) stovėjimo ir poilsio aikštelės, be kita ko, saugios stovėjimo aikštelės, skirtos komercinėms transporto priemonėms.

2. Šio straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti ir I priede pateiktuose žemėlapiuose pažymėti keliai – tai keliai, kurie yra svarbūs tolimojo susisiekimo krovininio ir keleivinio transporto eismui, jungia pagrindinius miestų ir ekonominius centrus ir yra sujungti su kitų rūšių transportu.

3. 1 dalies b punkte nurodytai su keliais susijusiai įrangai gali būti priskiriama visų pirma eismo valdymo, informavimo ir maršruto nurodymo, rinkliavų ar naudotojo mokesčių rinkimo, saugos užtikrinimo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, transporto priemonių su alternatyviosiomis varymo sistemomis degalų pildymo ar įkrovimo įranga ir komercinėms transporto priemonėms skirtų saugių stovėjimo aikštelių įranga.

Reglamento (ES) 2024/1679 III skyriaus 4 skirsnio „Kelių transporto infrastruktūra“ 31 straipsnyje yra nurodyti pagrindiniam tinklui ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai:

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra atitiktų 30 straipsnio 1 dalį:

a) kelių transporto infrastruktūros sauga būtų užtikrinama, stebima, o prireikus didinama laikantis Direktyvos 2008/96/EB;

b) keliai būtų projektuojami, tiesiami ar modernizuojami ir prižiūrimi užtikrinant aukštus kokybės ir saugos standartus;

c) keliai būtų projektuojami, tiesiami ar modernizuojami ir prižiūrimi užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, be kita ko, atitinkamai naudojant triukšmo mažinimo priemones ir surenkant, tvarkant ir išleidžiant paviršines nuotekas;

d) ilgesni nei 500 m ilgio kelių tuneliai atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/54/EB;

e) kai taikytina, kelių rinkliavos surinkimo sistemų sąveikumas būtų užtikrinamas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/520 (53), Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2020/204 (54) ir Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2020/203;

f) kai taikytina, rinkliavos arba naudotojo mokesčiai būtų renkami laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB;

g) bet kuri kelių transporto infrastruktūros intelektinė transporto sistema atitiktų Direktyvą 2010/40/ES ir būtų diegiama laikantis pagal tą direktyvą priimtų deleguotųjų aktų, ir

h) alternatyviųjų degalų infrastruktūra kelių tinkluose būtų diegiama laikantis Reglamento (ES) 2023/1804.

2. Valstybės narės užtikrina, kad keliai, kaip nurodyta 29 straipsnio 1 dalies a punkte, – pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. – atitiktų šiuos reikalavimus:

a) keliai būtų specialiai projektuojami, tiesiami arba modernizuojami variklinių transporto priemonių eismui;

b) keliai turėtų – išskyrus specialiose vietose arba laikinai – atskiras važiuojamąsias dalis abikrypčiam eismui, kurios atskirtos viena nuo kitos eismui nenaudojama skiriamąja juosta arba kitokiomis lygiavertį saugos lygį užtikrinančiomis priemonėmis, ir

c) tame pačiame lygyje keliai nesikirstų su jokių kitu keliu, geležinkeliu, tramvajų keliu arba dviračių ar pėsčiųjų taku.

3. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra atitiktų šiuos reikalavimus:

a) poilsio aikštelės būtų įrengtos palei pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelius ne didesniu kaip 60 km atstumu viena nuo kitos, užtikrinant, kad stovėjimo aikštelėje būtų pakankamai saugių vietų ir būtų įrengtos atitinkamos patalpos, įskaitant sanitarines patalpas, atitinkančios įvairių darbuotojų poreikius, ir

b) atitiktų 30 straipsnio 2 dalies c punkte nustatytus reikalavimus: važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemos būtų įrengtos vidutiniškai kas 300 km valstybės narės tinkle.

4. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. būtų sukurtos saugios stovėjimo aikštelės, esančios palei pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelius arba ne toliau kaip 3 km važiavimo atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš transeuropinio transporto tinklo kelio, viena nuo kitos vidutiniškai nutolusios ne daugiau kaip 150 km atstumu, suteikiančios pakankamai vietų stovėjimo aikštelėje komercinėms transporto priemonėms ir atitinkančios Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8a straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus. Valstybės narės gali daugiau dėmesio skirti kelių atkarpoms, kuriose krovinio transporto eismas yra labai intensyvus.

5. Valstybės narės užtikrina, kad kelių infrastruktūra atitiktų reikalavimus, išdėstytus 30 straipsnio 3 dalyje¹:

a) esama pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d., o esama išplėstinio pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d., ir

b) nauja pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d., o nauja išplėstinio pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. arba, tuo atveju, jei kelio ruožas užbaigtas anksčiau – ne vėliau kaip jo darbų pabaigos dieną.

6. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos 2, 3 ir 4 dalyse nurodytų reikalavimų laikymosi išimtis, susijusios su keliais, kuriuose eismo intensyvumas neviršija 10 000 transporto priemonių per dieną abiem kryptimis, arba remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei.



2-2 pav. Reglamente (ES) 2024/1679 nustatyto TEN-T pagrindinio, išplėstinio pagrindinio ir visuotinio kelių tinklo žemėlapis fragmentas

(Šaltinis: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>)

¹ Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2024/1679, dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, 30 straipsnio 3 dalis: Valstybės narės užtikrina, kad būtų įdiegtos arba naudojamos priemonės, skirtos su sauga susijusiems įvykiams ar sąlygoms nustatyti, ir renkami atitinkami kelių eismo duomenys, kad būtų galima teikti su kelių eismo saugumu susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, apibrėžtą Komisijos deleguotajame reglamente (ES) Nr. 886/2013<...>.

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

Dabartinėje situacijoje esamas kelias A10 yra dviejų eismo juostų, daugelyje jo atkarpų ribojamas greitis, netenkinami Reglamente (ES) 2024/1679 nurodyti aukštos kokybės reikalavimai.

Pabrėžtina, kad, pasikeitus geopolitinei situacijai, „Via Baltica“ kelio plėtra būtina siekiant užtikrinti karinį mobilumą ne tik Lietuvoje, bet ir visame Rytų Baltijos regione.

2.3 Planuojamos teritorijos situacija ir aplinka

Planuojama teritorija – kelio A10 ruožas nuo 9,0 km iki 66,098 km yra šiaurinėje Lietuvos dalyje Panevėžio apskrityje, dviejų savivaldybių – Panevėžio rajono (Panevėžio sen., Pajstrio sen.) ir Pasvalio rajono (Pumpėnų sen., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio miesto sen., Krinčino sen., Saločių sen.) teritorijose. Kelio A10 aplinkoje esančios didesnės gyvenvietės yra Pasvalio m., Pumpėnų mstl. bei Saločių mstl. Numatomas rekonstruoti kelio A10 ruožas pabaigoje jungiasi su Latvijos Respublikos magistraliniu keliu A7, jungiančiu Rygą, Iecavą, Bauskę ir Grenctalę.

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“ valstybinės reikšmės magistralinis kelias A10 yra 61,528 km ilgio (t. y. 4,57 km ilgio ruožas nėra valstybinės reikšmės kelias).

Vidurio – Šiaurės Lietuvoje, vyrauja lygumos (Žiemgalos, Mūšos-Nemunėlio žemumos). Pasvalio rajono žemės – vienos derlingiausių Lietuvoje ir yra intensyviai naudojamos, todėl natūralių gamtinių plotų Pasvalio rajone yra mažiau nei likusioje Lietuvos dalyje. Nagrinėjamoje vietovėje nėra didesnių vandens telkinių ar pelkių. Kelio A10 trasos gretimybėse dominuoja žemės ūkio teritorijos: agrokultūrų laukai, ganyklos, pievos.

Keliui A10 gretimose teritorijose vyrauja agrarinės, urbanizuotos teritorijos, saugomų teritorijų, patenkančių į analizuojamą teritoriją, dalis yra nedidelė ir koncentruota. Kelio A10 sklypas ruože nuo 45 km iki 55 km patenka į Biržų regioninio parko ribas, Tatulos kraštovaizdžio draustinį (konservacinę funkcinio prioriteto zoną), rekreacinio prioriteto zoną, Europos Sąjungos saugomų teritorijų tinklui „Natura 2000“ priklausančią Pamūšių buveinių apsaugai svarbią teritoriją (BAST) ir Pamūšių kraštovaizdžio draustinį.

Didžioji kelio A10 trasos dalis (nuo 14,7 km iki kelio pabaigos 66,098 km) patenka į probleminio aplinkosauginio kraštovaizdžio rajono – Šiaurės Lietuvos karstinio rajono – ribas. Šiaurės Lietuvos karstiniame regione draudžiama tiesinti ir gilinti natūralias upių vagas, keisti jų hidrologinį režimą.

Nagrinėjamame kelio A10 ruože nuo 9,0 km iki 66,098 km yra įrengti 5 tiltai per upes, kelią skersai kerta 11 pralaidų per upes ir 9 pralaidos per melioracijos griovius. Kelią A10 skersai kerta ir daugiau pralaidų, kurios jungia paties kelio paviršinio vandens nuvedimo griovius, bet jų reikšmingumas gerokai mažesnis dėl daug mažesnių debitų, kurie susidaro tik periodiškai esant lietingiems ilgiems laikotarpiams ar esant dideliame sniego tirpsmo vandens kiekiui.

Nagrinėjamame valstybinės reikšmės kelio A10 ruože yra 7 sunkiasvorių transportų priemonių vairuotojų poilsiui skirtos aikštelės. Visos šios aikštelės neatitinka saugių aikštelių principų, tik ruožo pabaigoje ties siena su Latvijos Respublika esančios dvi aikštelės yra apšviestos, tačiau neaptvertos ir pašalinių asmenų patekimas į šias aikšteles nėra apribotas, todėl, užtikrinant atitiktį Reglamento (ES) 2024/1679 pateiktiems reikalavimams, atliekant kelio A10 plėtrą būtina svarstyti naujų saugių aikštelių įrengimo galimybes arba esamų aikštelių pertvarkymą iki saugių aikštelių lygmens.

Kelyje A10 iš viso yra 42 viešojo transporto sustojimo stotelės, tačiau tik iki 23 stotelių yra privesta esama pėsčiųjų ar dviračių takų infrastruktūra ir tik 7 stotelės įrengtos apšviestuose kelio ruožuose. Planuojant ir įgyvendinant kelio A10 plėtrą, reikalinga užtikrinti šių viešojo transporto sustojimo stotelių funkcionalumą tiek kokybine, tiek eismo saugumo prasme.

Kelio A10 ruože nuo 9,0 km iki 66,098 km yra 73 sankryžos su valstybinės ir vietinės reikšmės keliais:

- su magistraliniu keliu A17 – 1 vnt.;
- su krašto keliais – 2 vnt.;
- su rajoniniais keliais – 16 vnt.
- su vietinės reikšmės keliais – 54 vnt.

Visos sankryžos įrengtos viename lygyje. Vyraujantis sankryžų tipas – trišalė sankryža.

Nagrinėjamame kelio ruože iš viso yra net 213 nuovažų, vedančių į įvairius objektus: gyvenamąsias sodybas, privačios nuosavybės kelius, žemės ūkio paskirties plotus, miško masyvus, degalines, poilsio zonas, maitinimo įstaigas ir pan. Analizė rodo, kad 121 šių nuovažų yra įrengtos kairėje kelio pusėje, o 92 – dešinėje.

Kelio A10 ruožo pabaigoje Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos, Krašto apsaugos ministerijos ar kitų Lietuvos Respublikos institucijų, atsakingų už valstybės sienos apsaugą, pastatų nėra.

2.4 Plano bendrųjų sprendinių (konceptijos) formavimo prielaidos

Esamos būklės įvertinimo metu nustatyta, kad vidutinis metinio paros eismo intensyvumas (toliau – VMPEI) kelio A10 ruože nuo Lietuvos Respublikos sienos su Latvijos Respublika iki sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys yra apie 40 proc. mažesnis nei likusiame ruože. Tai reiškia, kad didžioji kelio A10 dalis yra svarbi ne tik tranzitiniam eismui per mūsų šalį, bet ir vidinei šalies krovinių bei keleivių logistikai. Maksimalus VMPEI pasiektas 2024 m. ir ties 45,44 km sudaro 10,2 tūkst. aut./parą. Krovinio transporto priemonių eismo intensyvumo dalis nagrinėjamame ruože kinta nuo 32 proc. ties sankryža su keliu A17 iki 48 proc. ties siena su Latvija, net 80 – 85 proc. viso sunkiojo eismo sudaro sunkiausi kroviniai automobiliai – vilkikai su puspriekabėmis.

Vertinant 10 metų laikotarpį, vidutinis transporto priemonių eismo intensyvumo augimas siekia 1,92 proc. Šiuo metu kelio apkrova skirtingose atkarpose sudaro nuo 40 iki 70 proc. ir prognozuojama, kad jau 2045 metais kelio A10 transporto priemonių eismo pralaidumo riba pagal esamus parametrus būtų viršyta.

Nagrinėjamame kelio A10 ruože visos nuovažos ir patekimai į ir iš pagrindinio kelio į kitas teritorijas, tokias kaip stovėjimo aikštelės, degalinės ir kiti ūkio objektai, yra tiesioginiai ir viename lygyje. Kadangi pagrindiniame magistraliniame kelyje vyrauja dideli eismo intensyvumai, taip pat leidžiamas lėtaeigių transporto priemonių eismas, todėl dėl didelio greičių skirtumo ir ganėtinai intensyvaus eismo iš šalutinių teritorijų tampa sudėtinga ir nesaugu transporto priemonėms įsilieti į pagrindinio kelio eismą, ypač sunkiasvorėms transporto priemonėms. Tankus nuovažų išsidėstymas sudaro didelį konfliktinių taškų skaičių pagrindiniame kelyje, ko pasekoje išauga ir avarinių situacijų tikimybė. Šios problemos sprendimas yra nuovažų į šalutines teritorijas apjungimas į planuojamus jungiamuosius kelius, per kuriuos jau sukonzentruotas transporto eismas saugiai įsilietų į pagrindinį kelią lygiagrečia trajektorija iš greitėjimo juostos. Vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimais, esamoje situacijoje II kategorijos magistraliniuose keliuose sankryžos ir nuovažos kiekvienoje kelio pusėje gali būti įrengiamos ne dažniau kaip kas 1000 metrų. Nagrinėjamame kelyje A10 tik tarp septynių sankryžų ir nuovažų šis

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

reikalavimas tenkinamas, atstumai tarp likusių susikirtimų viename lygyje su magistraliniu keliu neatitinka KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimų.

„Via Baltica“ kelyje vyrauja daug eismo saugos problemas sukeliančių konfliktinių taškų, atsirandančių dėl esamų infrastruktūros ir kelio techninių parametrų trūkumų, kurie sukelia sekančias problemas:

- pėsčiųjų eismas skersai ir išilgai kelio važiuojamosios dalies;
- vieno lygio apsisukimai;
- pavojingi kairiniai posūkiai ir dažni dešininiai įvažiavimai ir išvažiavimai;
- lenkimų poreikis dėl didelio eismo intensyvumo ir pasitaikančios žemės ūkio technikos;
- kita.

Visi trūkumai ir didelis eismo intensyvumas sukuria tinkamas sąlygas eismo įvykiams įvykti ir daro tiesioginę įtaką eismo įvykių pasekmių sunkumui. Atsižvelgiant į tai, kad eismo intensyvumas nuolat auga, siekiant užtikrinti aukščiausią eismo kokybės lygį, yra būtina pašalinti visus eismo saugos trūkumus, jog transporto eismas vyktų komfortiškai, sklandžiai ir saugiai.

Eismo saugumo požiūriu kelio A10 ruožui (nuo 9,0 km iki 66,098 km), reikalinga svarstyti šiuos sprendinius:

- įvertinus perspektyvinį eismo intensyvumą, didinti eismo juostų skaičių;
- atskirti priešpriešinius eismo srautus, taip eliminuojant priešpriešinių susidūrimų tikimybę;
- įrengti jungiamuosius privažiavimo kelius, leisiančius iki minimumo sumažinti nuovažų ir sankryžų su vietinės reikšmės keliais kiekį ir tuo pačiu sumažinti konfliktinių taškų, taip pat ši priemonė leis žemės ūkio techniką pašalinti iš magistralinio kelio. Tai sumažins kelyje tų eismo dalyvių, kurių važiavimo greitis labai skiriasi nuo likusių eismo dalyvių, kiekį, bet užtikrins dirbamų žemės plotų pasiekiamumą;
- svarstyti vieno lygio saugesnio tipo arba skirtingų lygių sankryžų su valstybinės reikšmės keliais įrengimo poreikį ir galimybes;
- pagal galimybes ir poreikį urbanizuotose vietose įrengti skirtingų lygių pėsčiųjų ir dviratininkų perėjas, užtikrinti saugų praėjimą tarp viešojo transporto sustojimo stotelių;
- įrengti apšvietimo tinklus urbanizuotose vietovėse, užtikrinant pažeidžiamiausių eismo dalyvių saugumą;
- apriboti laukinių gyvūnų patekimą į kelio juostą ir važiuojamąją dalį, numatant tam reikalingas priemones ir užtikrinti judėjimo jungtis tarp abiejų kelio pusių, būtinas laukinių gyvūnų migracijai.

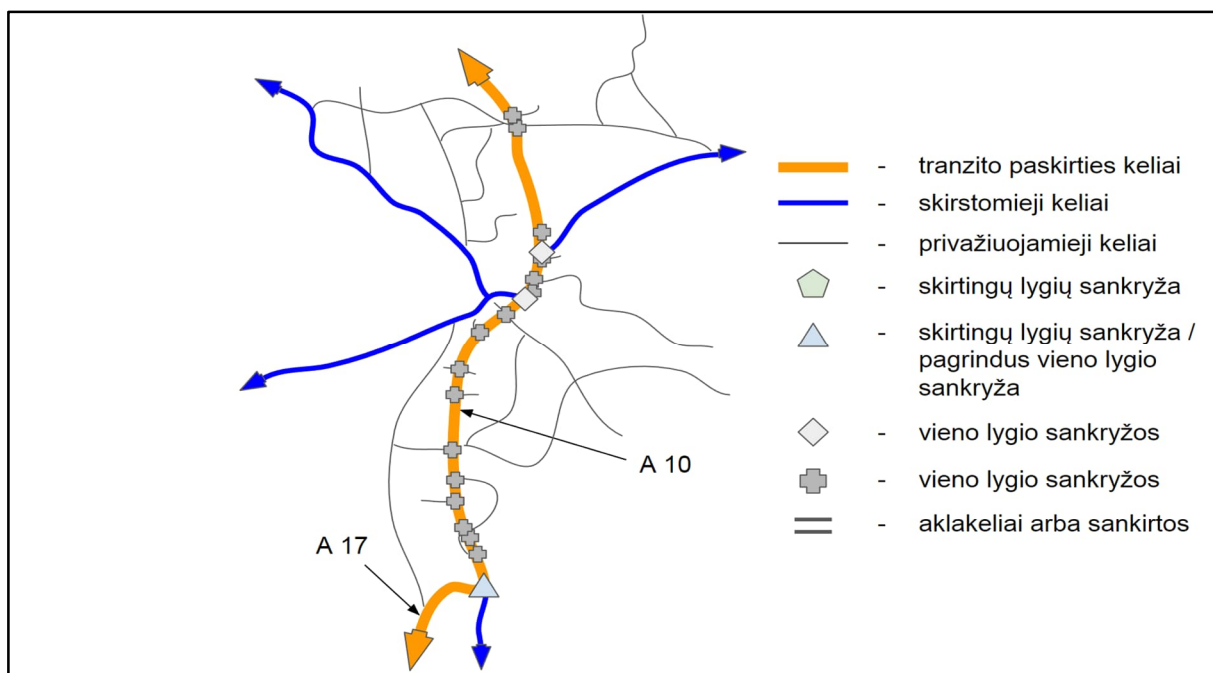
Esamos būklės įvertinimo metu kelyje A10 nustatyti trūkumai ir didelis eismo intensyvumas sukuria tinkamas sąlygas eismo įvykiams įvykti ir daro tiesioginę įtaką eismo įvykių pasekmių sunkumui. Atsižvelgiant į tai, kad eismo intensyvumai nuolat auga, ir, siekiant užtikrinti aukščiausią eismo kokybės lygį, yra būtina suplanuoti kelio A10 plėtrą. Įgyvendinant Reglamento (ES) 2024/1679 nuostatas bei vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimais, būtina pašalinti visus eismo saugos trūkumus, kad transporto eismas kelyje A10 vyktų saugiai, sklandžiai ir komfortiškai.

Tiek privačių asmenų, tiek verslo ar ūkio subjektų esminis poreikis yra greitas, komfortiškas ir saugus susisiekimas ir moderni, galinti tai užtikrinti, susisiekimo infrastruktūra. Siekiama pagrįstai parinkti geriausią kelio plėtros sprendinių alternatyvą taip, kad šie sprendiniai duotų naudą visuomenei, juos pagrindžiant strateginiu, saugaus eismo, techniniu, aplinkosauginiu, socialiniu-ekonominiu ir finansiniu aspektais.

2.5 Plano bendrųjų sprendinių (konceptijos) plėtros alternatyvų formavimo principai

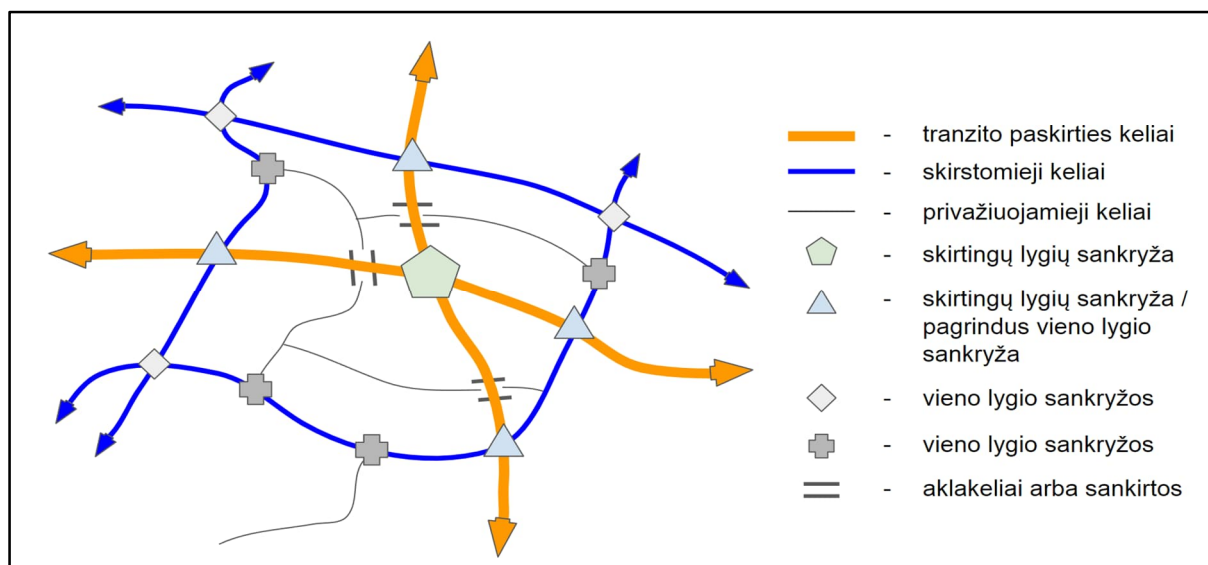
2.5.1 Kelio A10 plėtros alternatyvų parinkimas

Esamos būklės įvertinimo metu nustatyta, kad kelias A10 atlieka ne tik pagrindinę tranzitinio koridoriaus „Via Baltica“ funkciją, bet ir reikšmingą jungiamąjį vaidmenį sujungdamas krašto ir rajoninius kelius.



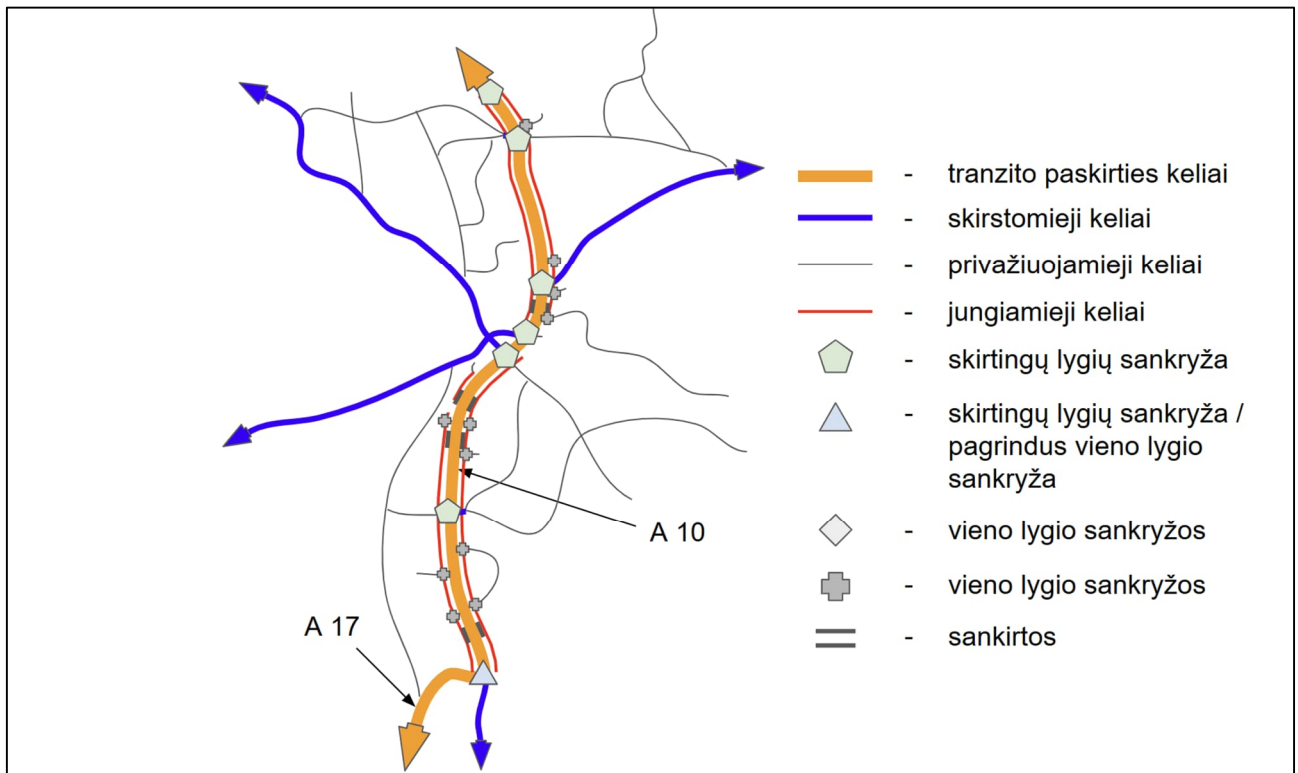
2-3 pav. Kelio A10 susisiekimo sistemos schema

Plano koncepcijoje siūlomos alternatyvos, kurių apimtyse suplanuoti sprendiniai turėtų atstatyti tinkamą susisiekimo sistemos funkcionavimą, vadovaujantis tvarios susisiekimo sistemos planavimo principais (pirmiausia vienas kelias – viena paskirtis), ir užtikrintų siektinus eismo kokybės lygius bei reikalingą pralaidumą (2-4 pav.).



2-4 pav. Susisiekimo sistemos tvaraus planavimo principinė schema

Vadovaujantis Reglamento (ES) 2024/1679 reikalavimais, įgyvendinant aukštą ir (arba) labai aukštą eismo kokybės lygį kelyje A10, sankryžų su magistraliniu keliu ir tiesioginių nuovažų skaičiaus mažinimas galimas įrengus jungiamuosius kelius, kai iš šalutinių kelių transportas nukreipiamas jungiamaisiais keliais ir pagal poreikį įliejamas į pagrindinį magistralinį kelią per naujai suformuotas ir saugų eismą užtikrinančias sankryžas, tuo pačiu išlaikant ir sankryžų tankio reikalavimus (2-5 pav.).



2-5 pav. Kelio A10 perspektyvinė susisiekimo sistema

Vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“, apibrėžiamas aukštas arba labai aukštas eismo kokybės lygiai:

1. Aukštą eismo kokybės lygį bendru atveju atitinka šie planavimo ir projektavimo sprendiniai:
 - leidžiamas ne didesnis kaip 100/110 km/h greitis;
 - draudžiamas pėsčiųjų, dviračių, arklių kinkinių, traktorių ir kitų lėtaeigių transporto priemonių eismas;
 - būtina įrengti sustojimo juostą, išskyrus IIa kelio kategoriją;
 - priešingų kryptių transporto srautai atskirti skiriamąja juosta ir/arba apsauginiu atitvaru;
 - rengiamos tik skirtingų lygių sankryžos. Techniniu, ekonominiu ir saugaus eismo požiūriais pagrindus, gali būti rengiamos žiedo tipo arba šviesoforais reguliuojamos sankryžos;
 - nerengiamos sankryžos su vietinės reikšmės ir rajoniniais keliais, išskyrus IV kategorijos rajoninius kelius;
 - nerengiami apsisukimai kertant skiriamąją juostą viename lygyje;
 - nerengiamos nuovažos, išskyrus 162 punkte numatytus atvejus;
 - autobusų sustojimo aikštelių būtinumas turi būti pagrįstas.

2. Labai aukštą eismo kokybės lygį bendru atveju atitinka šie planavimo ir projektavimo sprendiniai:

- leidžiamas ne didesnis kaip 110/130 km/h greitis;
- draudžiamas pėsčiųjų, dviračių, arklių kinkinių, traktorių ir kitų lėtaeigių transporto priemonių eismas;
- įrengiama ne mažiau kaip po 2 eismo juostas kiekviena kryptimi;
- būtina įrengti sustojimo juostą;
- priešingų krypčių transporto srautai atskirti skiriamąja juosta ir/arba apsauginiu atitvaru;
- rengiamos tik skirtingų lygių sankryžos;
- nerengiami apsisukimai kertant skiriamąja juostą viename lygyje;
- nerengiamos sankryžos su vietinės reikšmės ir rajoniniais keliais;
- nerengiamos nuovažos, išskyrus 162 punkte numatytus atvejus;
- nerengiamos autobusų sustojimų aikštelės.

Siekiant užtikrinti aukštą ir (arba) labai aukštą eismo kokybės lygį, vadovaujantis KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ reikalavimais, svarstomos kelio A10 plėtos įgyvendinimo alternatyvos – kelio rekonstrukcija pagal dviejų kelio kategorijų (I ir IIa) reikalavimus.

Plano rengimo etapo esamos būklės įvertinimo stadijoje nustatyti perspektyviniai vidutinio metinio paros eismo intensyvumo (VMPEIp) duomenys, kurie pateikti 2-1 lentelėje, o transporto priemonių eismo pralaidumas, atsižvelgiant į esamą ir projekcinį vidutinį metinį paros eismo intensyvumą, pateikiamas 2-2 lentelėje.

Vadovaujantis gautais rezultatais ir išvadomis, įvertinant vidutinio scenarijaus kasmetinį 3 proc. VMPEI, apskaičiuojamas perspektyvinis VMPEIp 2025-aisiais metais ir kiekvienam kelio A10 ruožui po dvidešimties metų, t. y. 2045 metais, ir papildomai po trisdešimties metų – 2055 metais.

2-1 lentelė. Perspektyvinis vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEIp), įvertinant 3 proc. kasmetinį prieaugį

Eil. Nr.	Kelio numeris	Kelio A10 piketas, km	2024 m. VMPEI, aut./parą	2025 m. VMPEI, aut./parą	2045 m. VMPEIp, aut./parą	2055 m. VMPEIp, aut./parą
1.	A10	5,96	7714	7945	13932	18724
2.	A10	22,61	10132	10436	18300	24593
3.	A10	29,65	9798	10092	17696	23782
4.	A10	45,44	10199	10505	18421	24756
5.	A10	50,46	6339	6529	11449	15386
6.	A10	62,46	5872	6048	10605	14253

Gautus rezultatus lyginant su Plėtros galimybių studijos metu nustatytais eismo intensyvumais, atsižvelgiant į laikotarpį nuo 2021 m. iki 2025 m. išaugusius transporto srautus, perspektyvinio VMPEI pokytis yra nereikšmingas (nuo 14 iki 18 proc.) ir tai neturės įtakos tolimesnėms prognozėms bei kelio A10 plėtros sprendinių bei kelio kategorijos parinkimui.

Atsižvelgiant į esamą kelio A10 kategoriją ir eismo juostų skaičių bei jų pločius, taip pat į kitus kelio elementus bei vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“, II kategorijos magistralinių kelių maksimalus projektinis vidutinis metinis paros eismo intensyvumas gali būti iki 15 000 aut./parą, išimtiniais atvejais iki 20 000 aut./parą. Įvertinant „Via Baltica“ kelio reikšmingumą ir jame esantį didelį sunkiojo transporto procentą, išimtinių atvejų taikymas šiam keliui neturėtų būti prioritetas sprendimas.

Esamoje situacijoje, vertinant 2024 metų VMPEI duomenis stebima, kad esamos susisiekimo sistemos apkrova sudaro nuo 39 iki 68 proc. II kategorijos magistraliniams keliams numatomo maksimalaus VMPEI siekiančio iki 15 000 aut./parą. Vertinant 2025 metais, susisiekimo sistemos apkrova sudaro nuo 40 iki 70 proc. (2-2 lentelė).

2-2 lentelė. Esamos II kategorijos kelio A10 apkrova atsižvelgiant į esamą ir projektinį vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (VMPEI)

Eil. Nr.	Kelio numeris	Kelio A10 piketas, km	2024 m. apkrova, proc.	2025 m. apkrova, proc.	2045 m. apkrova, proc.	2055 m. apkrova, proc.
1.	A10	5,96	51	53	93	125
2.	A10	22,61	68	70	122	164
3.	A10	29,65	65	67	118	159
4.	A10	45,44	68	70	123	165
5.	A10	50,46	42	44	76	103
6.	A10	62,46	39	40	71	95

Vidutinio scenarijaus atveju, kai prognozuojamas 3 proc. kasmetinis prieaugis, jau 2045 metais kelio A10 ruože nuo 5,96 km iki 45,44 km (t.y. nuo jungties su keliu A17 iki sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys, jungiančiu kelią A10 su Biržų miestu) transporto priemonių eismo pralaidumo riba pagal esamus parametrus būtų pasiekta, t.y. kelias veiktų maksimalia apkrova. Todėl jau šiuo metu, kol dar nėra pasiektas maksimalus kelio VMPEI, reikalinga svarstyti apie kelio A10 plėtros sprendinius, pagerinant esamus techninius parametrus ir pritaikant kelią didesniai VMPEI, tuo pačiu gerinant eismo dalyvių saugumą bei komfortą.

Likusiam kelio A10 ruože už sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys iki Latvijos Respublikos sienos, vadovaujantis prognozinais skaičiavimais, 2045 metais maksimali kelio A10 apkrova dar nebūtų pasiekta, tačiau viršytų 70 proc. ribą (sudarytų 71-76 proc.), o 2055 metais kelio A10 apkrova siektų 95-103 proc., todėl žvelgiant į ilgametę perspektyvą ir keliui būtina pralaidumo rezervą, atliekant kelio A10 plėtrą būtina svarstyti ir apie šio ruožo infrastruktūros pritaikymą didesniems transporto priemonių srautams tik alternatyviais sprendiniais, t. y. pritaikant aukštesnę kelio kategoriją.

Siūlomos dvi kelio A10 ruožo nuo 46,35 km plėtros alternatyvos, pagal kurias kelias A10 būtų rekonstruojamas pagal I arba IIa kelio kategorijos reikalavimus. Tokiu atveju IIa kategorijos kelyje (taikant tiek standartinį VMPEI – 18000 aut./parą, tiek ribinį VMPEI – 23000 aut./parą) susisiekimo sistemos apkrova ruože nuo 46,35 km neviršytų 100 proc. ribos trisdešimties metų laikotarpiu (2-3 lentelė).

2-3 lentelė. IIa kategorijos atveju kelio A10 apkrova atsižvelgiant į esamą ir projektinį vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (ribinis VMPEI 23 000)

Eil. Nr.	Kelio numeris	Kelio A10 piketas, km	2024 m. apkrova, proc.	2025 m. apkrova, proc.	2045 m. apkrova, proc.	2055 m. apkrova, proc.
1.	A10	5,96	34	35	61	81
2.	A10	22,61	44	45	80	107
3.	A10	29,65	43	44	77	103
4.	A10	45,44	44	46	80	108
5.	A10	50,46	28	28	50	67
6.	A10	62,46	26	26	46	62

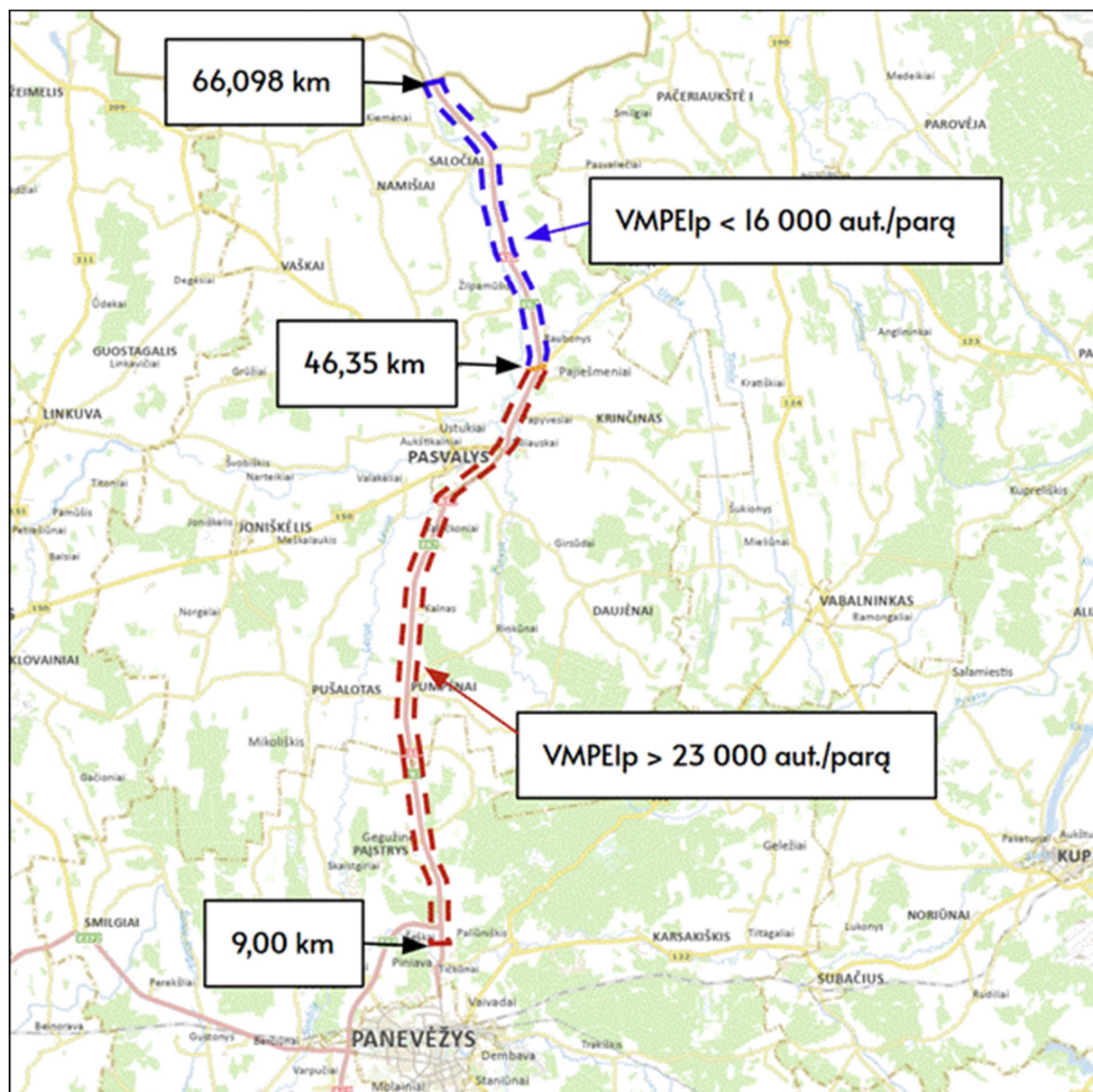
Kelio A10 rekonstrukcijos pagal I kategorijos reikalavimus atveju visame kelio A10 ruože po trisdešimties metų maksimali kelio apkrova sudarytų 45 proc. (2-4 lentelė).

2-4 lentelė. I kategorijos atveju kelio A10 apkrova atsižvelgiant į esamą ir projektinį vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (ribinis VMPEI 55 000)

Eil. Nr.	Kelio numeris	Vieta, km	2024 m. apkrova, proc.	2025 m. apkrova, proc.	2045 m. apkrova, proc.	2055 m. apkrova, proc.
1.	A10	5,96	14	14	25	34
2.	A10	22,61	18	19	33	45
3.	A10	29,65	18	18	32	43
4.	A10	45,44	19	19	33	45
5.	A10	50,46	12	12	21	28
6.	A10	62,46	11	11	19	26

Vertinant projektinius VMPEI duomenis 2055 metams:

- išskiriamas pirmasis kelio A10 ruožas nuo 9,0 km iki 46,35 km (Panevėžio r. ir Pasvalio r. sav. ribose), kadangi šiame kelio ruože projektinis VMPEI 2055 metais bus didesnis nei 23 000 aut./parą.
- išskiriamas antrasis kelio A10 ruožas yra nuo 46,35 km iki 66,098 km (Pasvalio r. sav. ribose), kuris pasižymi mažiausiu eismo intensyvumu nagrinėjamame kelio ruože ir mažiausia reikšme vidiniams Lietuvos Respublikos susisiekimo ryšiams. Šiame ruože projektinis VMPEI 2055 metais bus mažesnis nei 16 000 aut./parą, todėl viena iš kelio plėtros alternatyvų ir sprendinių šiame kelio ruože, atsižvelgiant į mažesnius transporto srautus, numatyta pritaikant žemesnę kelio kategoriją nei pirmame kelio ruože, o taip pat ir kitą kelio skersinį profilį.



2-6 pav. Projektinio vidutinio metinio paros eismo intensyvumo pasiskirstymas kelyje A10 (2055 m.)

Užsienio valstybių bei Lietuvos Respublikos patirtis

„2+1“ eismo juostų magistraliniai keliai

Vadovaujantis „Hindawi“ žurnalo autorių tiriamuoju straipsniu, „2+1“ greitkeliai: apžvalga ir ateities kryptys“ ir kita viešai prieinama medžiaga ir literatūra, Europos sąjungos valstybėse „2+1“ skersinio profilio keliai yra vystomi, kai siekiama užtikrinti aukštos kokybės automobilių transporto priemonių laidumą, saugumą ir komfortą, tačiau eismo intensyvumas dar yra per mažas ir (arba) esamas žemės sklypas yra per siauras sutalpinti aukštesnės kategorijos kelią (greitkelį arba automagistralę) su „2+S+2“ skersiniu profiliu, todėl kelias su skersiniu profiliu „2+1“ yra geras tarpinis variantas tarp padidinto greičio kelių „1+1“ ir greitkelių/automagistralių „2+S+2“, nes jis padidina kelio pralaidumą, išsprendžia dalį eismo saugumo problemų ir fiksuoja kelio tarpinį gyvavimo ciklą dažnai ganėtinai ilgai perspektyvai.

„2+1“ eismo juostų kelių teigiami ir neigiami aspektai pateikti 2-5 lentelėje.

2-5 lentelė. „2+1“ eismo juostų kelių teigiami ir neigiami aspektai

„2+1“ eismo juostų kelių teigiami aspektai:	„2+1“ eismo juostų kelių neigiami aspektai:
mažesnė kelio plėtros teritorija, lyginant su plėtros teritorija keliui su „2+S+2“ skersiniu profiliu	sąlyginai nedidelis maksimalus transporto priemonių eismo laidumas – 18 000 aut./parą (išimties atveju 23000 aut./parą) (KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“)
pagerinamas eismo saugumas, atskiriant priešingus transporto srautus ir sumažinant priešpriešinių susidūrimų (pasižyminčius didžiausiomis pasekmėmis) riziką, lyginant su įprastais „1+1“ keliais, nes panaikinama viena iš konfliktų zona (išvažiavimas į priešpriešinį eismą)	perėjimai keičiantis eismo juostų skaičiui pagal judėjimo kryptis ir saugos zonos užima pastebimai didelius žemės plotus
didesnis leistinas greitis sutrumpina kelionės trukmę, lyginant su įprastais „1+1“ skersinio profilio keliais	nėra galimybės lėtesnių transporto priemonių lenkimui vienos eismo juostos atkarpose
mažesnis stresas/įtampa ir didesnis komfortas transporto priemonių vairuotojams, lyginant su įprastais „1+1“ skersinio profilio keliais	dažnesni leistino greičio viršijimo atvejai, ypač dviejų eismo juostų zonose, ir konfliktinių situacijų atsiradimo tikimybė atkarpose, kur eismas pereina iš dviejų eismo juostų į vieną (kritinis perėjimas), ypač artėjant prie maksimalaus kelio pralaidumo galimybių
didesnis transporto priemonių pralaidumas ir mažesnė delsa/vėlavimas, lyginant su įprastais ir padidinto greičio „1+1“ skersinio profilio keliais	dažnai prireikia atskiro kelių tinklo/jungiamųjų kelių lėtesniam transportui (žemės ūkio mašinoms, dviratininkams ir kt.) ir privažiavimams prie greta esančių teritorijų užtikrinimui;

lėtų transporto priemonių apvažiavimo manevrai vyksta be išvažiavimo į priešpriešinį eismą	blogesnės karinio mobilumo sąlygos, lyginant su aukštesnės kategorijos keliais „2+S+2“
lėtų transporto priemonių apvažiavimo manevrai vyksta be išvažiavimo į priešpriešinį eismą	didesnė statybos kaina, jeigu įrengiamos dviejų lygių sankryžos ir sankirtos, lyginant su įprastais „1+1“ keliais
dėl kompaktiškesnių parametrų, lyginant su „2+S+2“ kelio skersiniu profiliu, daroma mažesnė intervencija į aplinkines teritorijas ir sudaromas mažesnis neigiamas poveikis aplinkai	
statybos kaina yra mažesnė, lyginant su aukštesnės kategorijos keliais	

2-6 lentelėje pateikti automobilių transporto priemonių intensyvumai užsienio šalyse, kuriose „2+1“ eismo juostų keliai tinkamai atlieka savo funkciją. Palyginimui 2-7 lentelėje pateiktas Lietuvos IIA kategorijos magistralinio kelio projektinis VMPEI pagal KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ reikalavimus.

2-6 lentelė. Automobilių transporto priemonių intensyvumai užsienio valstybėse ir „2+1“ eismo juostų kelių taikymas („Hindawi Publishing Corporation“ duomenys)

Eil. Nr.	Šalis	Automobilių transporto priemonių intensyvumas, aut./parą
1.	Švedija	4 000 - 20 000
2.	Norvegija	6 000 - 22 000
3.	Vokietija	7 000 - 25 000
4.	Suomija	8 000 - 13 000
5.	Danija	7 000 - 15 000
6.	Airija	≤ 14 000
7.	Anglija	≤ 25 000
8.	Austrija	7 000 - 18 000
9.	Naujoji Zelandija	10 000 - 25 000
10.	Lenkija	10 000 - 25 000

2-7 lentelė. Lietuvos IIa kategorijos magistralinio kelio projektinis VMPEI pagal KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ reikalavimus

Eil. Nr.	Šalis	Automobilių transporto priemonių intensyvumas, aut./parą
1.	Lietuva	≤ 18 000 (išimties atveju ≤ 23 000)

„2+S+2“ eismo juostų keliai

Vadovaujantis užsienio valstybių normatyviniais teisės aktais, keliai „2+S+2“ skersinio profilio keliai projektuojami atsižvelgiant į projektinį ir perspektyvinį automobilių transporto priemonių eismo intensyvumą pagrindiniuose šalių transporto koridoriuose. Vokietijoje bei Lenkijoje magistraliniams keliams gali būti parenkamas „2+S+2“ eismo juostų skersinis profilis, kuomet projektinis eismo intensyvumas siekia 12 000 aut./parą, t.y. taip pat, kaip ir Lietuvoje. Magistraliniam keliui sutampant su TEN-T keliu ar kitomis ilgo nuotolio kelių trasomis, projektuojama infrastruktūra turi būti saugi, komfortiška ir leidžianti automobilių transporto priemonėms judėti didesniu leistinu greičiu. Tokių parametrų projektinė susisiekimo infrastruktūra planuojama su skirtingų lygių sankryžomis, joje neturi būti autobusų sustojimo aikštelių ir (arba) kitos infrastruktūros, kuri pažeistų magistralinio kelio vientisumą ir blogintų eismo saugumą.

„2+S+2“ eismo juostų kelių teigiami ir neigiami aspektai pateikti 2-8 lentelėje.

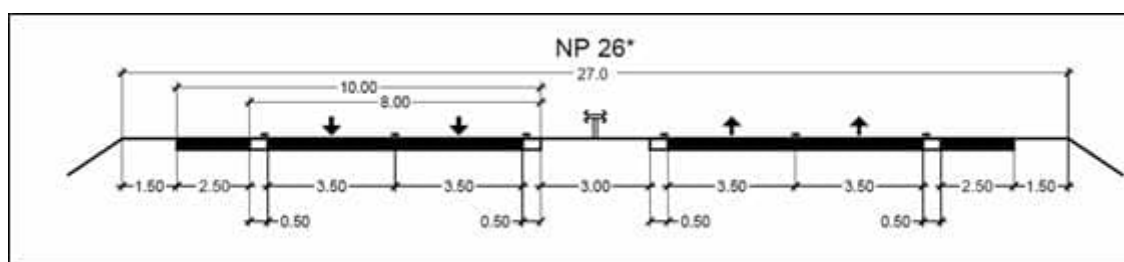
2-8 lentelė. „2+S+2“ eismo juostų kelių teigiami ir neigiami aspektai

„2+S+2“ eismo juostų kelių teigiami aspektai:	„2+S+2“ eismo juostų kelių neigiami aspektai:
didelis transporto priemonių eismo laidumas 12 000 - 55 000 aut./parą. (KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“)	didesnė kelio plėtros teritorija, lyginant su plėtros teritorija keliui su „2+1“ skersiniu profiliu
galimybė ta pačia kryptimi apvažiuoti lėčiau judančias transporto priemones gretima juosta	didesnė intervencija į aplinkines teritorijas ir sudaromas didesnis neigiamas poveikis aplinkai
atskiriami priešpriešiniai transporto srautai;	didesnė statybos skaičiuojamoji kaina lyginant su „2+1“ tipo keliais
mažiau konfliktinių taškų lyginant su „2+1“ skersinio profilio keliu (nėra juostų skaičiaus pasikeitimų)	
didesnis leistinas greitis, lyginant su „2+1“ skersinio profilio keliais, taip pat maksimaliai pašalinti veiksniai eismo dalyvių delsai/vėlavimui formotis	
mažesnis stresas/įtampa ir didesnis komfortas transporto priemonių vairuotojams lyginant su „2+1“ skersinio profilio keliais	

geresnės karinio mobilumo sąlygos, lyginant su „2+1“ ir „1+1“ skersinio profilio keliais

Jungtis su Latvijos Respublika

Plano rengimo metu AB „Via Lietuva“ kreipėsi į VSIA „Latvijas valsts celi“ dėl kelių jungties Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos teritorijose suderinamumo. 2025 m. gegužės 21 d. gautas VSIA „Latvijas valsts celi“ raštas Nr. 2.1/9336 „Dėl Via Baltica projekto Latvijos Respublikos teritorijoje“ (toliau – Latvijos Respublikos raštas), kuriame nurodyta, kad šiuo metu yra atliekamas žemės paėmimas Bauskės aplinkkeliui, o per keletą artimiausių mėnesių turi būti parengtas Bauskės aplinkkelio projektas (projektiniai pasiūlymai (minimum construction design). Statybą baigti numatoma 2030 metų pabaigoje arba 2031 metų pradžioje. 2025 metais buvo planuota skelbti konkursą poveikio aplinkai vertinimui ir projektinių pasiūlymų (minimum construction design) parengimui ruožui nuo Bauskės aplinkkelio iki Lietuvos Respublikos sienos. Planuota, kad minėti dokumentai bus parengti 2027 metais. Latvijos Respublikos kelio plėtrai planuojamas 4 eismo juostų greitkelis, kuriam numatomas modifikuotas skerspjūvis NP 26* su 2,50 m pločio sustojimo juostomis (bendras kelio plotis – 27,0 m), skersinio profilio parametrai nurodomi kaip NP 26* (2-7 pav.). Šis skersinis profilis atitinka KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reglamentuotus I kategorijos kelio parametrus išskyrus tai, kad Latvijos Respublikoje planuojamo kelio skersiniame profilyje numatoma 0,50 m platesnė sustojimo juosta, bei 0,75 m platesnis kelkraštis.



2-7 pav. Planuojamas magistralinio kelio A7 Latvijos Respublikoje skersinis profilis

Latvijos Respublikos rašte nurodyta, kad, rengiant „Via Baltica“ Latvijos dalies projektą, galima būtų prisitaikyti prie rengiamų „Via Baltica“ Lietuvos dalies projekto sprendinių. Tam numatoma pasirašyti specialų susitarimą tarp Lietuvos Respublikoje ir Latvijos Respublikoje valstybinės reikšmės kelius administruojančių įmonių.

Plano susisiekimo komunikacijų vystymo koncepcijos alternatyvos šalia Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos valstybių sienos rengiamos atsižvelgiant į informaciją, gautą iš Latvijos Respublikoje valstybinės reikšmės kelius administruojančios įmonės.

Sankryžų bendrieji sprendiniai

Rengiant Plano bendruosius sprendinius, kelio A10 sankryžos planuojamos laikantis reikalavimų, keliamų aukštam ir labai aukštam eismo kokybės lygiui.

Aukšto eismo kokybės lygio atveju:

- rengiamos tik skirtingų lygių sankryžos. Techniniu, ekonominiu ir saugaus eismo požiūriais pagrindus, gali būti rengiamos žiedo tipo arba šviesoforais reguliuojamos sankryžos;
- nerengiamos sankryžos su vietinės reikšmės ir rajoniniais keliais, išskyrus IV kategorijos rajoninius kelius.

Labai aukšto eismo kokybės lygio atveju:

- rengiamos tik skirtingų lygių sankryžos;
- nerengiamos sankryžos su vietinės reikšmės ir rajoniniais keliais.

Sankryžų tipai, techniniai parametrai ir konfigūracija parenkami atsižvelgiant į:

- statybos rekomendacijas R36-01 „Automobilių kelių sankryžos“;
- metodinius nurodymus MN ŽSP „Žiedinių sankryžų projektavimo metodiniai nurodymai“;
- privačių sklypų paėmimo visuomenės poreikiams kiekį;
- esamų gyvenviečių ar atskirų pastatų padėtį;
- šalutinių kelių konfigūraciją ir kiekį;
- užsienio šalių gerąją patirtį;
- ekspertinį vertinimą.

2.5.2 Bendrieji sprendiniai (konceptija) abiejų alternatyvų atveju

Įvertinus visą aukščiau išdėstytą informaciją, vadovaujantis darnios plėtros principais, Plano bendruosiuose sprendiniuose (konceptijoje) nagrinėjamos ir vertinamos dvi susisiekimo komunikacijų vystymo alternatyvos (2-8 pav.):

Alternatyva Nr. 1 - kelio A10 plėtra pagal kelio I+IIa kategorijos reikalavimus;

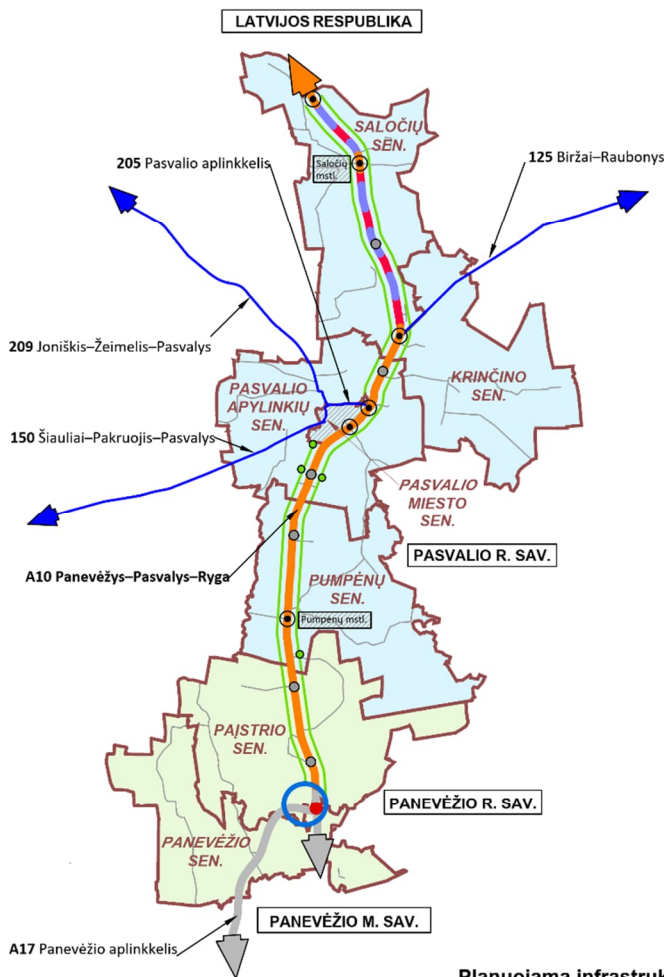
Alternatyva Nr. 2 - kelio A10 plėtra pagal kelio I kategorijos reikalavimus.

Kelio A10 plėtra	Alternatyva Nr. 1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus	Alternatyva Nr. 2: kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
<p align="center">II ruožas ~46,35* – 66,098 km</p> <p>(nuo sankryžos su valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys iki Lietuvos Respublikos sienos su Latvijos Respublika)</p>	<p>kelio IIa kategorija; „2+1“ skersinis profilis</p>	<p>kelio I kategorija; „2+S+2“ skersinis profilis</p>
<p align="center">I ruožas 9,00* – ~46,35** km</p> <p>(nuo jungties su valstybinės reikšmės magistraliniu keliu A17 Panevėžio aplinkkelio iki sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys)</p>	<p>kelio I kategorija; „2+S+2“ skersinis profilis</p>	<p>kelio I kategorija; „2+S+2“ skersinis profilis</p>

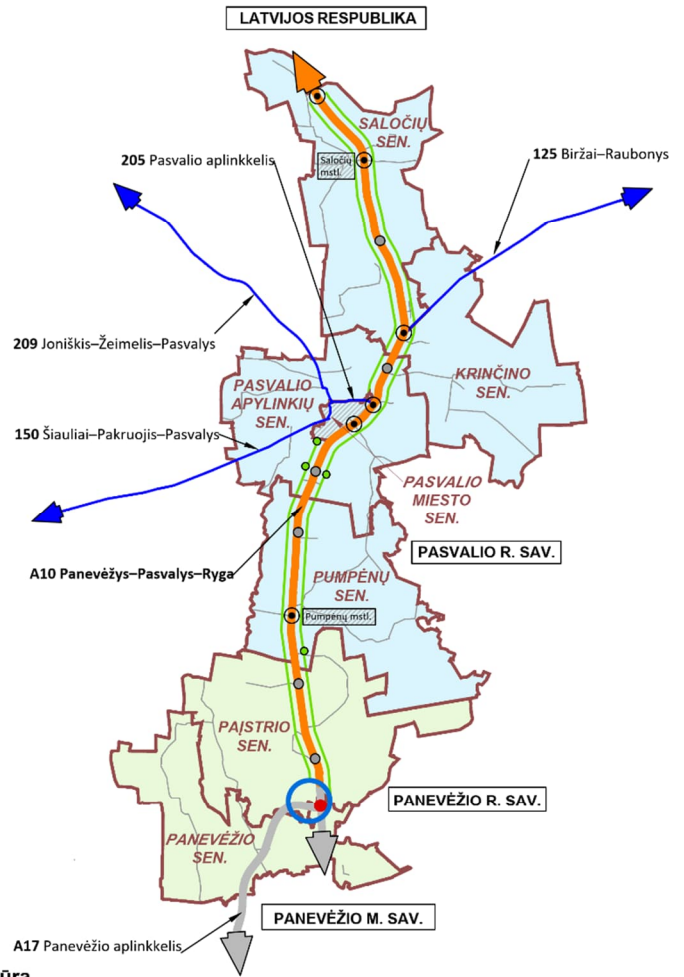
* Kelio A10 ir valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio jungtis bus sprendžiama Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane, todėl A10 kelio ruožo pradžia gali keistis;

** Alternatyvos Nr. 1 atveju kelio ruože nuo kelio A10 sankryžos su valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 125 Biržai-Raubonys iki valstybės sienos su Latvija (nuo 46,35 km iki 66,098 km) I ruožo pabaigos ir (arba) II ruožo pradžios projektinis kelio piketas, kuriame planuojamas kelias iš I kategorijos (skersinis profilis „2+S+2“) keičiasi į IIa kategorijos kelią (skersinis profilis „2+1“), yra 47,08 km.

ALTERNATYVA Nr. 1



ALTERNATYVA Nr. 2



Planuojama infrastruktūra

Magistralinis kelias:

- I kategorijos, "2+S+2"
- IIa kategorijos, "2+1" (1 kairėje)
- IIa kategorijos, "2+1" (1 dešinėje)
- jungiamieji keliai
- skirtingų lygių sankryža
- sankirta
- jungtis su jungiamuoju keliu
- kelių A10 ir A17 jungtis

Esama infrastruktūra

- magistralinis kelias
- krašto kelias
- rajoninis kelias
- sankryža

2-8 pav. Bendrųjų sprendinių (konceptijos) alternatyvų schemas

2.5.3 Bendrųjų sprendinių (koncepcijos) Alternatyva Nr. 1

Alternatyva Nr. 1 – kelio A10 plėtra pagal kelio I+IIa kategorijos reikalavimus:

- Kelio A10 I ruožas (nuo kelių A17 ir A10 jungties iki sankryžos su valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys (46,35 km)) rekonstruojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus su lygiagrečiais pagrindiniam keliui jungiamaisiais keliais;
- Kelio A10 II ruožas (nuo sankryžos su valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys iki Lietuvos valstybės sienos su Latvijos Respublika (nuo 46,35 km iki 66,098 km)) rekonstruojamas pagal kelio IIa kategorijos reikalavimus („2+1“ kelio skersinis profilis), numatant alternatyvų kelio skersinį profilį, kuriame jungiamieji keliai atitraukti nuo pagrindinio „2+1“ skersinio profilio, įvertinant „2+S+2“ kelio skersinio profilio įrengimo galimybę.

Kelių A17 ir A10 jungtis sprendžiama A17 Plane, todėl kelių A17 ir A10 jungties vieta gali keistis.



2-9 pav. Kelio A10 plėtos Alternatyvos Nr. 1 schema

Prognozuojama, kad kelio A10 II ruože (nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys iki Lietuvos valstybės sienos su Latvijos Respublika) VMPEI_p 2055 metais vos viršys minimalią kelio I kategorijai taikomą 12 000 aut./parą VMPEI_p ribą, todėl Alternatyvoje Nr. 1, taikant stadijinio kelio vystymo principą, kelio A10 plėtra formuojama užtikrinant labai aukštą (I ruožas – nuo jungties su keliu A17 iki sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys) ir aukštą (II ruožas – nuo sankryžos su krašto

keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys iki Lietuvos valstybės sienos su Latvijos Respublika) eismo kokybės lygius pagrindiniame kelyje, kai I ruože numatomi sprendiniai pagal kelio I kategorijos reikalavimus, o II ruože–pagal kelio IIa kategorijos reikalavimus. Šios numatomos kelio A10 kategorijos apibrėžia kelio A10 Alternatyvos Nr. 1 plėtros sprendinius (2-9 pav.).

Kelio A10 plėtros I ruože, kai kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus („2+S+2“ skersinis profilis), ir II ruože, kai kelias planuojamas pagal kelio IIa kategorijos reikalavimus („2+1“ skersinis profilis), užtikrinamas labai aukštas ir aukštas eismo kokybės lygis atsižvelgiant į argumentus, nurodytus 2-9 lentelėje.

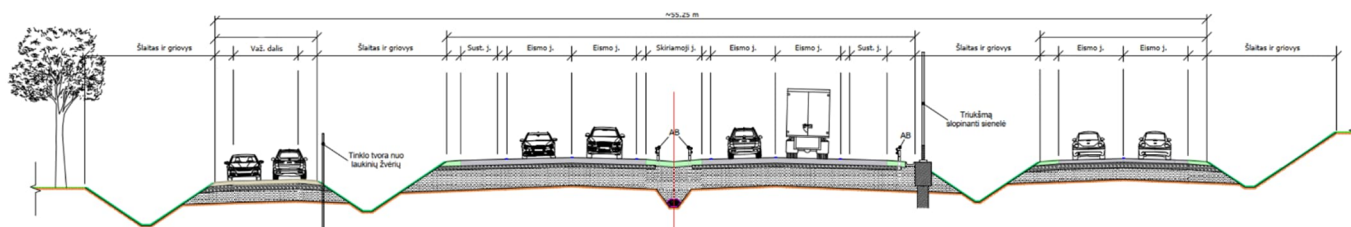
2-9 lentelė. Argumentai, kuriais remiantis užtikrinamas labai aukštas ir aukštas eismo kokybės lygis

Kelio A10 plėtros I ruožas	Kelio A10 plėtros II ruožas
kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus („2+S+2“ skersinis profilis),	kelias planuojamas pagal kelio IIa kategorijos reikalavimus („2+1“ skersinis profilis),
<i>užtikrinamas labai aukštas eismo kokybės lygis atsižvelgiant į šiuos argumentus:</i>	<i>užtikrinamas aukštas eismo kokybės lygis, atsižvelgiant į šiuos argumentus:</i>
VMPEIp (2055 m.) – nuo 23 782 iki 24 756 aut./parą atitinka KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ 1 lentelėje I kelio kategorijai nustatytus eismo intensyvumo rodiklius	VMPEIp (2055 m.) – nuo 14 253 iki 15 386 aut./parą atitinka KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ lentelės Nr. 1 eismo intensyvumą ir neviršija ribos kada dar gali būti parenkama IIa kelio kategorija
užtikrinamas labai aukštas eismo kokybės lygis	užtikrinamas aukštas eismo kokybės lygis
atitinka transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) kelių reikalavimus	atitinka transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) kelių reikalavimus
užtikrinamas karinis mobilumas	užtikrinamas karinis mobilumas
tenkinami techninės specifikacijos reikalavimai ir tikslai	tenkinami techninės specifikacijos reikalavimai ir tikslai
atitinka Europos Sąjungos užsienio valstybių ir Lietuvos Respublikos gerąją praktiką tranzitiniuose keliuose rengti aukštesnės kategorijos kelią (greitkelį)	-
užtikrinamas aukštesnis saugumo ir komforto lygis už žemesnės kategorijos kelią	racionalus skersinis kelio profilis, atsižvelgiant į perspektyvinį eismo intensyvumą ir reikalingą jo rezervą, transporto sudėtį ir mažėjantį reikšmingumą vidiniams Lietuvos susisiekimo ryšiams
leidžia judėti didesniu greičiu nei įprastuose keliuose, kas yra svarbu tranzitiniams aukštos	leidžia judėti didesniu greičiu nei įprastuose keliuose, kas yra svarbu tranzitiniams aukštos

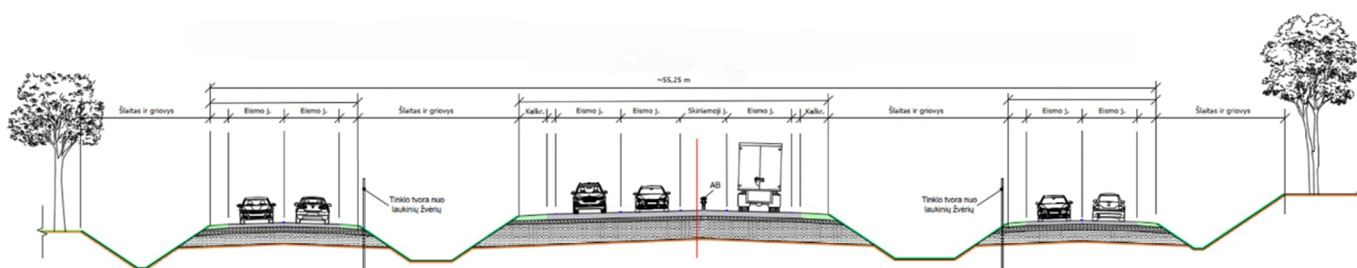
kokybės transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) keliams (prioritetas ES)	kokybės transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) keliams (prioritetas ES)
tenkinami galiojančių statybos techninių reglamentų ir kitų teisės aktų reikalavimai kelių techniniams parametrams, tokiems kaip horizontaliųjų ir vertikalųjų kreivių spinduliai, skersiniai ir išilginiai nuolydžiai ir pan.	tenkinami galiojančių statybos techninių reglamentų ir kitų teisės aktų reikalavimai, kelių techniniams parametrams, tokiems kaip horizontaliųjų ir vertikalųjų kreivių spinduliai, skersiniai ir išilginiai nuolydžiai ir pan.

Atsižvelgiant į pateiktus argumentus, kaip ir dažnu atveju kelių infrastruktūroje, turi būti taikomas stadijinis kelio vystymas, kai aukštesnės kategorijos taikymo poreikį reikėtų pradėti svarstyti atsižvelgiant į realią esamą situaciją pasiekus bent 50 proc. laidumo rezervo. Preliminariu vertinimu, tai galėtų būti atliekama po 2055 metų. Tam tikslui kelio A10 II ruože taikomas kelio skersinis profilis, kuriame jungiamieji keliai atitraukti nuo pagrindinio kelio „2+1“ skersinio profilio įvertinant ateityje pagrindinio kelio „2+S+2“ skersinio profilio įrengimo tarp jungiamųjų kelių galimybę (2-10 pav.).

„2+S+2“ eismo juostų (I kat.) skersinis profilis su jungiamaisiais keliais atskirtas per griovius



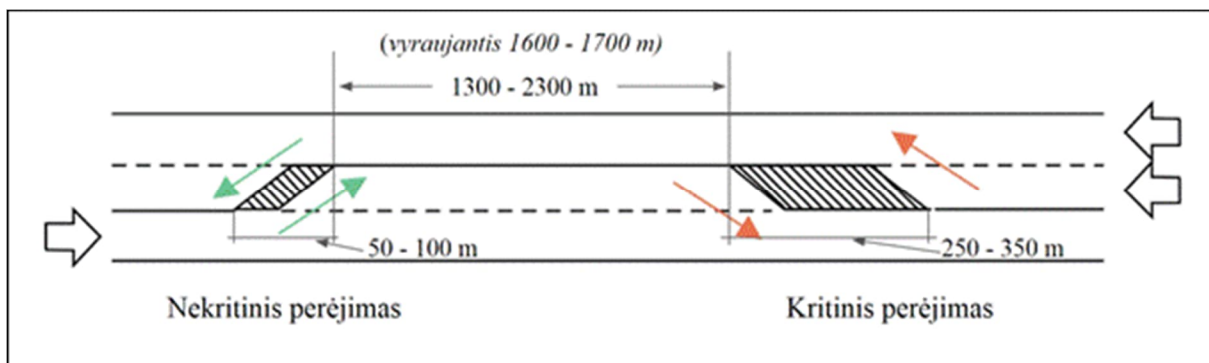
Alternatyvus „2+1“ eismo juostų (IIa kat.) skersinis profilis su atitrauktais jungiamaisiais keliais atskirtais per griovius įvertinant galimybę ateityje įrengti „2+S+2“ pagrindinį kelią



2-10 pav. Kelio A10 plėtros Alternatyvos Nr. 1 I ir II ruožių skersiniai profiliai

KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ bei kiti galiojantys Lietuvos Respublikos teisės aktai nereglamentuoja kelio „2+1“ skersinio profilio eismo juostų pasikeitimo intervalų. Plano bendruosiuose sprendiniuose parenkant eismo juostų pasikeitimų parametrus buvo vadovautasi užsienių šalių patirtimi bei komercinio mokslinės, techninės ir medicinos literatūros leidėjo „Hindawi“ (Department of Transport, Universidad Politécnica de Cartagena, Madrid 28040, Spain), (Transportation Institute, University of Florida, Gainesville, FL 32603, USA), (Department of Civil, Geo and Environmental Engineering, Technical University of Munich, Munich 80333, Germany) atlikta greitkelių „2+1“ apžvalga. Per ilgos kelio „2+1“ atkarpos, kuriose nesikeičia eismo juostų kiekis skirtingose kelio pusėse, mažina eismo pralaidumą, nes transporto priemonės ilgesnį atstumą negali aplenkti lėčiau važiuojančios transporto priemonės, o per trumpos atkarpos įpareigoja vairuotoją atlikti papildomus persirikiavimo veiksmus, todėl mažėja važiavimo komfortas ir saugumas.

Kelio A10 „2+1“ skersinio profilio eismo juostų pasikeitimo parametrai pateikti (2-11 pav.), bet jie gali būti tikslinami statinio projekto rengimo metu.



2-11 pav. Kelio „2+1“ skersinio profilio eismo juostų pasikeitimo parametrai

Plano bendruosiuose sprendiniuose numatytas mažiausias horizontaliosios apskritiminės kreivės spindulys $R=1300$ m, didžiausias – $R=300000,0$ m. Tokie parametrai užtikrina ne mažesnę kaip 100-110 km/h projekcinį greitį, kuris yra taikomas magistraliniuose IIa ir I kategorijos keliuose.

Alternatyvos Nr.1 išilginio profilio sprendiniai parengti atsižvelgiant į esamą situaciją. Vertikalios kreivės suplanuotos $R_{i\bar{g}} - (6000 - 18000)$ m, $R_{i\bar{s}g} - (15000 - 30000)$ m, mažiausias išilginis nuolydis – 0,40 proc., didžiausias – 2,22 proc., kas atitinka IIa ir I kategorijos keliamus reikalavimus. Išilginis profilis beveik visame ruože atitinka esamą padėtį, išskyrus vietas, kur įrengiami nauji kelio statiniai, tokie kaip skirtingų lygių sankryžos, sankirtos ar požeminės gyvūnų perėjos. Alternatyvos Nr. 1 kelių techniniai parametrai pateikti 2-10 lentelėje.

2-10 lentelė. Alternatyvos Nr.1 kelių techniniai parametrai

Eil. Nr.	Kelio techniniai parametrai	Kelio I kategorija	Kelio IIa kategorija	Jungiamieji keliai
1.	eismo juostų skaičius, vnt.	4	3	1-2
2.	eismo juostos plotis, m	3,50	3,50; 3,25	3,00 - 3,50
3.	važiuojamosios dalies plotis, m	2x7,00	2x3,50+3,25	3,50 - 6,00
4.	kelio dangos plotis (važiuojamoji dalis, saugos ir sustojimo juostos)	2x10,00	11,25	-
5.	kraštinės saugos juostos plotis, m	2x0,50 m	2x0,50	-
6.	vidinės saugos juostos plotis, m	2x0,50 m	-	-
7.	sustojimo juostos plotis, m	2x2,0 m	-	-
8.	kelkraščio plotis, m	2x0,75	2x1,50	-
9.	mažiausias skiriamosios juostos plotis, m	$\geq 3,00$	2,50	-
10.	kelio plotis (be paplatinimų), m	$\geq 24,50$	16,75	5,50 – 8,00

Pastaba. Kelių techniniai parametrai gali būti tikslinami statinių projektų rengimo metu.

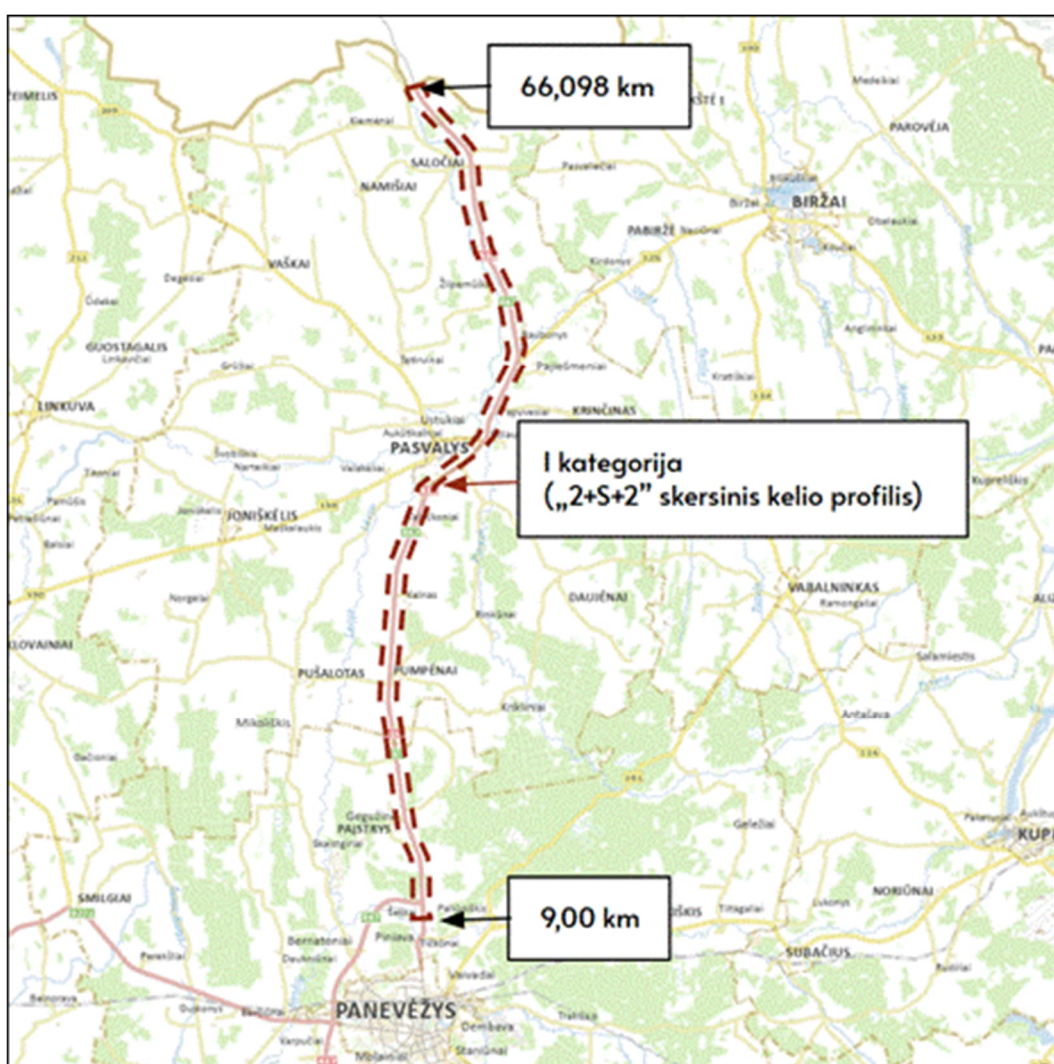
2.5.4 Bendrųjų sprendinių (koncepcijos) Alternatyva Nr. 2 (siūloma)

Alternatyva Nr. 2 – kelio A10 plėtra pagal kelio I kategorijos reikalavimus:

Visas kelio ruožas (nuo jungties su valstybinės reikšmės magistraliniu keliu A17 Panevėžio aplinkkeliu iki Lietuvos Respublikos sienos su Latvijos Respublika) rekonstruojamas pagal I kategorijos reikalavimus su lygiagrečiais pagrindiniam keliui jungiamaisiais keliais.

Kelių A17 ir A10 jungtis sprendžiama A17 Plane, todėl kelių A17 ir A10 jungties vieta gali keistis.

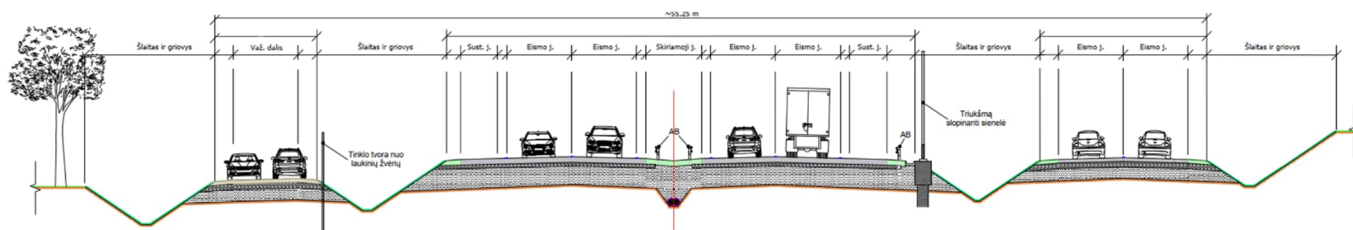
Alternatyvos Nr. 2 atveju kelio A10 plėtra formuojama užtikrinant labai aukštą eismo kokybės lygį pagrindiniame kelyje abiejuose kelio A10 ruožuose (I ruožas – nuo jungties su keliu A17 iki sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys; II ruožas – nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys iki Lietuvos Respublikos valstybės sienos su Latvijos Respublika) (2-12 pav.).



2-12 pav. Kelio A10 plėtros Alternatyva Nr. 2

Alternatyvoje Nr. 2 visame kelio A10 plėtros ruože formuojamas pagrindinis kelias, kai numatomas „2+S+2“ kelio skersinis profilis bei papildomai įrengiami jungiamieji keliai (2-13 pav.). Pagrindinis kelias A10 formuojamas keturių eismo juostų.

„2+S+2“ eismo juostų (I kat.) skersinis profilis su jungiamaisiais keliais atskirtas per griovius



2-13 pav. Kelio A10 plėtros Alternatyvos Nr. 2 skersinis profilis

Visame kelio A10 plėtros ruože, kai kelias planuojamas I kategorijos („2+S+2“ skersinis profilis), užtikrinamas labai aukštas eismo kokybės lygis atsižvelgiant į žemiau esančius argumentus (2-11 lentelė):

2-11 lentelė. Argumentai, kuriais remiantis užtikrinamas labai aukštas eismo kokybės lygis

Kelio A10 plėtros I ruožas
kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus („2+S+2“ skersinis profilis)
<i>užtikrinamas labai aukštas eismo kokybės lygis atsižvelgiant į šiuos argumentus:</i>
VMPEIp (2055 m.) – nuo 23 782 iki 24 756 aut./parą atitinka KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ 1 lentelėje I kelio kategorijai nustatytus eismo intensyvumo rodiklius
užtikrinamas labai aukštas eismo kokybės lygis
atitinka transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) kelių reikalavimus
užtikrinamas karinis mobilumas
tenkinami techninės specifikacijos reikalavimai ir tikslai
atitinka Europos Sąjungos užsienio valstybių ir Lietuvos Respublikos gerąją praktiką tranzitiniuose keliuose rengti aukštesnės kategorijos kelią (greitkelį)
užtikrinamas aukštesnis saugumo ir komforto lygis už žemesnės kategorijos kelią
leidžia judėti didesniu greičiu nei įprastuose keliuose, kas yra svarbu tranzitiniams aukštos kokybės transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) keliams (prioritetas ES)
tenkinami galiojančių statybos techninių reglamentų ir kitų teisės aktų reikalavimai kelių techniniams parametrams, tokiems kaip horizontaliųjų ir vertikalųjų kreivių spinduliai, skersiniai ir išilginiai nuolydžiai ir pan.

Plano bendruosiuose sprendiniuose numatytas mažiausias horizontaliosios apskritiminės kreivės spindulys $R=1300$ m, didžiausias – $R=300000,0$ m. Tokie parametrai užtikrina ne mažesnę kaip 110 km/h projekcinę greitį, kuris yra taikomas magistraliniuose I kategorijos keliuose.

Alternatyvos Nr. 2 išilginio profilio sprendiniai parengti atsižvelgiant į esamą situaciją. Vertikalios kreivės suprojektuotos $R_{ig} - (6000 - 18000$ m), $R_{išg} - (15000 - 30000$ m), mažiausias išilginis nuolydis –

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas.
Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

0,40 proc., didžiausias – 2,22 proc. kas atitinka I kategorijos keliams keliamus reikalavimus. Išilginis profilis beveik visame ruože atitinka esamą padėtį, išskyrus vietas kur įrengiami nauji kelio statiniai, tokie kaip skirtingų lygių sankryžos, sankirtos ar požeminės gyvūnų perėjos.

Alternatyvos Nr. 2 kelių techniniai parametrai pateikti 2-12 lentelėje.

2-12 lentelė. Alternatyvos Nr. 2 kelių techniniai parametrai

Eil. Nr.	Kelio techniniai parametrai	Kelio I kategorija	Jungiamieji keliai
1.	eismo juostų skaičius, vnt.	4	1-2
2.	eismo juostos plotis, m	3,50	3,00 - 3,50
3.	važiuojamosios dalies plotis, m	2x7,00	3,50 - 6,00
4.	kelio dangos plotis (važiuojamoji dalis, saugos ir sustojimo juostos	2x10,00	-
5.	kraštinės saugos juostos plotis, m	2x0,50 m	-
6.	vidinės saugos juostos plotis, m	2x0,50 m	-
7.	sustojimo juostos plotis, m	2x2,0 m	-
8.	kelkraščio plotis, m	2x0,75	-
9.	mažiausias skiriamosios juostos plotis, m	≥ 3,00	-
10.	kelio plotis (be paplatinimų), m	≥ 24,50	5,50 – 8,00

Pastaba. Kelių techniniai parametrai gali būti tikslinami statinių projektų rengimo metu.

2.5.5 Alternatyvų techniniai sprendiniai

Plano bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje pateikti susisiekimo komunikacijų ir su jomis susiję sprendiniai (planuojamas kelias A10 ir jungiamieji keliai, planuojamos skirtingų lygių sankryžos, sankirtos, tuneliniai pravažiuojimai, viadukai, triukšmo slopinimo priemonės, aplinkosauginės priemonės gyvūnams ir visi kiti statinių sprendiniai) yra preliminarūs ir, Planavimo organizatoriui pasirinkus kelio plėtros alternatyvą, gali būti tikslinami Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Patvirtinus Planą, Plane pateikti susisiekimo komunikacijų ir su jomis susiję sprendiniai gali būti tikslinami statinių projektų rengimo metu pagal susisiekimo komunikacijų valdytojų išduotas prisijungimo sąlygas neinicijuojant specialiojo teritorijų planavimo dokumento koregavimo arba keitimo procedūros.

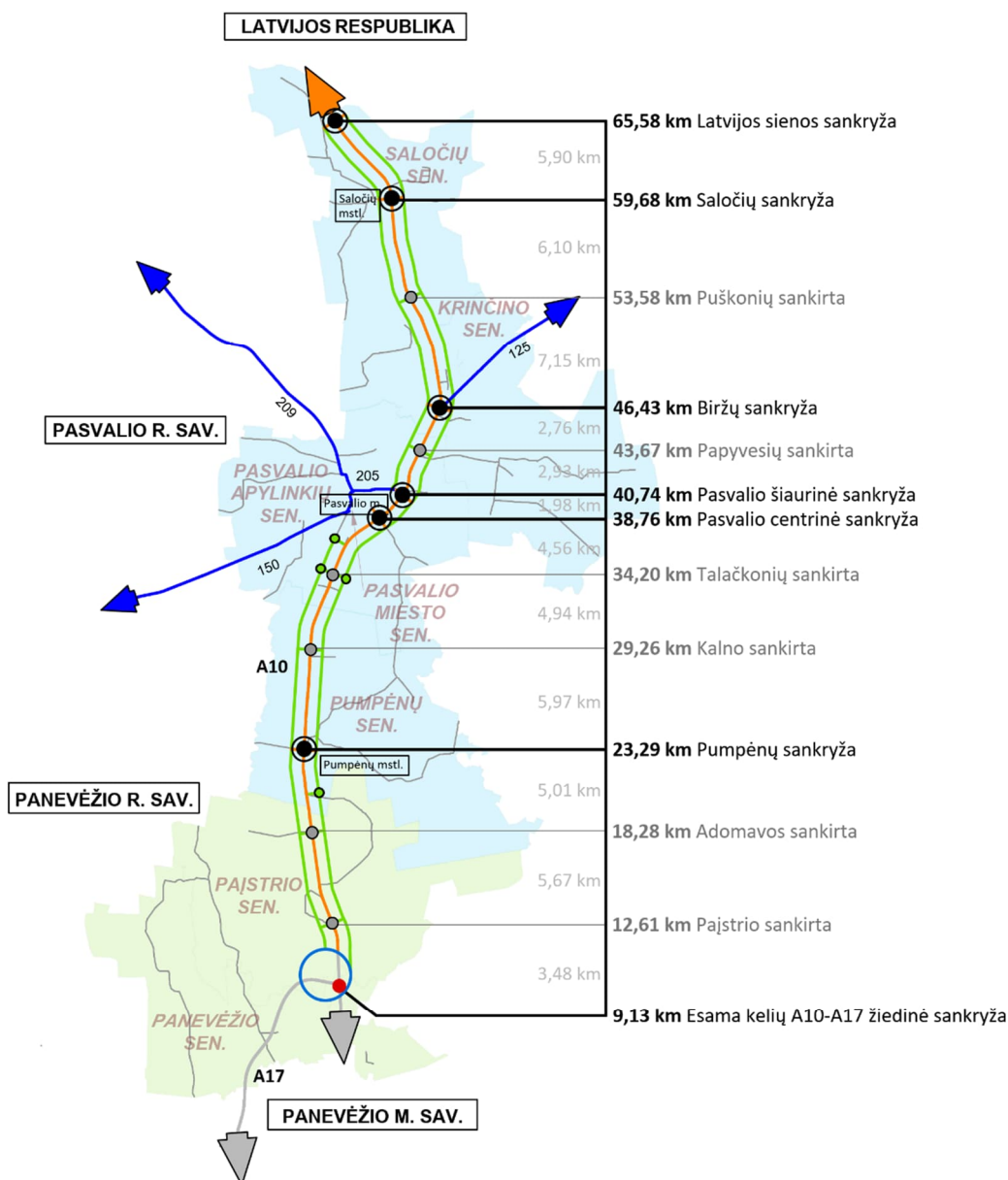
2.5.5.1 Eismo organizavimas

Visame kelio A10 ruože iki pat sankryžos ties Latvijos Respublikos siena eismas numatomas pagrindiniu keliu ir abejose pagrindinio kelio pusėse numatomais dviejų eismo krypčių jungiamaisiais keliais. Visame kelio A10 ruože strategiškai svarbesnėse vietose, kuriose transporto eismas paskirstomas į miestus ir (arba) miestelius bei didesnes gyvenamąsias teritorijas, numatomos dviejų lygių sankryžos arba sankirtos, kurios gerina atskirų vietovių pasiekiamumą bei eismo saugumą.

Sankryžose yra galimybė paskirstyti eismo srautą iš pagrindinio kelio į jungiamuosius kelius arba nukreipti į pagrindinį kelią iš jungiamųjų kelių.

Sankirtų vietose yra galimybė paskirstyti srautą tik jungiamaisiais keliais, t. y., judant kairėje pagrindinio kelio pusėje esančiu jungiamuoju keliu sankirtoje galima kirsti pagrindinį kelią ir patekti į dešinėje pagrindinio kelio pusėje esantį jungiamąjį kelią ir atvirkščiai.

Eismo organizavimas pateiktas 2-14 pav. pateiktoje schemoje. Planuojamų kelio A10 skirtingų lygių sankryžų ir sankirtų sąrašas pateiktas 2-13 lentelėje.



Planuojama infrastruktūra

- magistralinis kelias
- jungiamieji keliai
- skirtingų lygių sankryža
- sankirta
- jungtis su jungiamuoju keliu
- kelių A10 ir A17 jungtis

Esama infrastruktūra

- magistralinis kelias
- krašto kelias
- rajoninis kelias
- sankryža

2-14 pav. Eismo organizavimo pagrindiniame ir jungiamuosiuose keliuose schema abiejų alternatyvų atvejais

2-13 lentelė. Planuojamų skirtingų lygių sankryžų ir sankirtų sąrašas abiejų alternatyvų atvejais

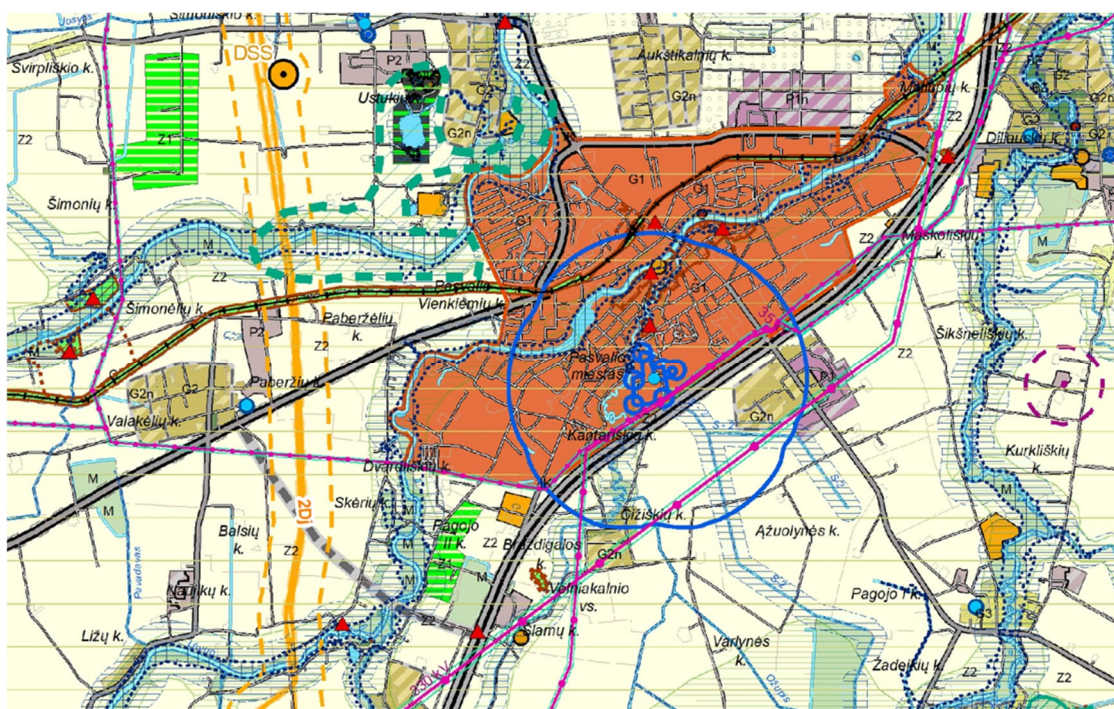
Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Sankryžos/sankirtos vieta	Sankryžos/sankirtos pavadinimas	Artimiausių gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas (kairė/dešinė)
Panevėžio rajono savivaldybė				
1.	12,61	Stanionių k. Pajstrio Panevėžio sen.	Pajstrio sankirta	Pajstrio k. Stanionių k., Jutiškių k., Kareiviškių k.
2.	18,28	Vanagiškių k., Pajstrio sen.	Adomavos sankirta	Šakiškių k., Pragarėlės k., Adomavos k. Vanagiškių k., Mickeliūnų k.
Pasvalio rajono savivaldybė				
3.	23,29	Smilgelių k., Pumpėnų sen	Pumpėnų sankryža	Smilgelių k., Papiškių g., Pušaloto mstl. Pumpėnų mstl.
4.	29,26	Pajstriečių k., Pumpėnų sen.	Kalno sankirta	Pajstriečių k., Talkonių k., Gegabrastos k. Pajstriečių k., Kalno k., Jurgėnų k.
5.	34,20	Talačkonių k., Pasvalio apylinkių sen.	Talačkonių sankirta	Talačkonių k., Dagiliškio k. Talačkonių k.
6.	38,76	Ažuolynės k., Pasvalio apylinkių sen.	Pasvalio centrinė sankryža	Pasvalio m. Ažuolynės k., Žadeikių k.
7.	40,74	Maskoliškių k., Pasvalio apylinkių sen.	Pasvalio šiaurinė sankryža	Pasvalio m. Diliauskų k., Papyvesių k., Kiemelių k.
8.	43,67	Papyvesių k., Pasvalio apylinkių sen.	Papyvesių sankirta	Papyvesių k. Papyvesių k., Adampolio k.
9.	46,43	Ažuolpamūšės k., Saločių sen.	Biržų sankryža	Ažuolpamūšės k. Raubonių k., Pajiešmenių k.
10.	53,58	Ramužių k., Saločių sen.	Puškonių sankirta	Ramužių g., Puškonių k., Ramužių g. Ramužių g., Puškonių k.
11.	59,68			Saločių mstl., Buiviškių k.

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Sankryžos/sankirtos vieta	Sankryžos/sankirtos pavadinimas	Artimiausių gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas (kairė/dešinė)
		Kubiliūnų k., Saločių sen.	Saločių sankryža	Kubiliūnų k., Pasvaliečių k.
12.	65,58	Škilinpamūšio k., Saločių sen.	Latvijos sienos sankryža	Škilinpamūšio k., dvaro sodyba Škilinpamūšio k., Kurpalaukio k.

Pastaba. Sankryžų ir sankirtų sąrašas gali būti tikslinamas Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Pietvakarinio Pasvalio aplinkkelio vertinimas

Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane, patvirtintame Pasvalio rajono savivaldybės tarybos 2021 m. vasario 24 d. sprendimu Nr. T1-21 „Dėl Pasvalio rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo (koreguojant arba keičiant kraštovaizdžio ir gamtinio karkaso sprendinius), patvirtinimo“ (toliau – Pasvalio rajono BP), piečiau Pasvalio miesto yra numatytas Pasvalio pietvakarinis aplinkkelis, jungiantis kelią A10 su krašto keliu Nr. 150 Šiauliai–Pakruojis–Pasvalys (2-15 pav.). Ties keliu A10 ši perspektyvinė jungtis sutampa su vietinės reikšmės viešuoju keliu ties Šlamų k.



— — — — — Numatomas Pasvalio aplinkkelis

2-15 pav. Ištrauka iš Pasvalio rajono BP Teritorijų naudojimo reikalavimų brėžinio

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“, buvo įvertinta aplinkkelių svarba miestams ir šalies susisiekimo karkasui, tačiau Pasvalio miesto pietvakarinis aplinkkelis nėra įtrauktas į prioritetinių aplinkkelių plėtros sąrašą. Pasvalio rajono BP

teigiama, kad naujai siūlomi tiesti keliai gali būti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu įtraukti į valstybinės reikšmės kelių sąrašą tik suderinus su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Kadangi nėra aiški šio aplinkkelio įgyvendinimo perspektyva ir poreikis, nėra numatytų tikslių trasų vietų bei parengtų šio aplinkkelio plėtrai reikalingų teritorijų planavimo dokumentų, kurių sprendinius galima būtų integruoti į rengiamo kelio A10 plėtrai numatomas teritorijas, Plano apimtyje kelio A10 sankirta su numatomu Pasvalio miesto pietvakariu aplinkkeliu nebus sprendžiama, tačiau Plano sprendiniai nesudarys apribojimų šio automobilių kelio planavimui kitais teritorijų planavimo dokumentais ir prisijungimo prie kelio A10 įgyvendinimui.

Dėl dešiniųjų posūkių įrengimo pagrindiniame kelyje galimybės

Dešiniųjų posūkių nuo pagrindinio kelio negalima įrengti bet kur, kadangi, išvažiuojant iš pagrindinio kelio, būtina kirsti jungiamąjį kelią, todėl tokius mazgus reikalinga derinti su suplanuotomis sankirtomis ir iš esmės versti jas sankryžomis arba planuoti naujas papildomas sankryžas ar sankirtas (2-14 lentelė):

2-14 lentelė. Dešiniųjų posūkių įrengimo situacijos

Eil. Nr.	Gyvenamoji vietovė	Situacija dėl dešiniųjų posūkių įrengimo
1.	Pajstrio k.	Pietiniame įvažiavime į Pajstrio k., kur numatoma Pajstrio sankirta (~12,61 km), neišlaikomas 5 km atstumas tarp Ūtos ² ir Pajstrio sankirtų (esamas atstumas - ~3,4 km). Dešinieji posūkiai būtų aktualūs keliaujantiems šiaurės-pietų kryptimi. Keliaujantiems maršrutu Pasvalys–Pajstrys, eismo organizavimas būtų: nuo Pasvalio miesto ties Pumpėnų mstl. suplanuotoje sankryžoje iš pagrindinio kelio pervažiuoti į jungiamąjį ir iki Pajstrio k. tęsti kelionę jungiamuoju keliu. Visas likęs eismas tarp Pumpėnų mstl. ir Pajstrio k. bet koku atveju liktų judėti jungiamuoju keliu. Dešiniųjų posūkių įrengimas nesukurtų didelės pridėtinės vertės.
2.	Kalno k.	Dešinieji posūkiai būtų aktualūs keliaujantiems pietų-šiaurės kryptimi. Keliaujantiems maršrutu Panevėžys–Kalnas, eismo organizavimas būtų: nuo Panevėžio miesto ties Pumpėnų mstl. suplanuotoje sankryžoje iš pagrindinio kelio pervažiuoti į jungiamąjį ir iki Kalno k. tęsti kelionę jungiamuoju keliu. Visas likęs eismas tarp Pumpėnų mstl. ir Kalno k. bet koku atveju liktų judėti jungiamuoju keliu.
3.	Talačkonių k.	Neišlaikomas 5 km atstumas tarp Talačkonių sankirtos (34,20 km) ir Pasvalio centrinės sankryžos (38,0 km) (esamas atstumas - ~3,8 km). Dešinieji posūkiai būtų aktualūs keliaujantiems šiaurės-pietų kryptimi. Keliaujantiems maršrutu Pasvalys–Talačkonys, eismo organizavimas būtų: per A10 kelio vieno lygio susikirtimą ties 36,5 km su jungiamuoju keliu ir valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 3102 Brazdigala–Pasvalys arba nuo Pasvalio miesto per Pasvalio centrinę sankryžą iš pagrindinio kelio pervažiuoti į jungiamąjį kelią kairėje pagrindinio kelio pusėje ir Talačkonių sankirtoje

² Integravus valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius, Plano sprendiniai, patenkantys į A17 Plano sprendinių įtakos zoną gali būti tikslinami.

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

		<p>pervažiuoti į jungiamąjį kelią dešinėje pagrindinio kelio pusėje.</p> <p>Nuo Pasvalio į Talačkonių k. taip pat galimas patekimas iš Pasvalio miesto pietinės dalies valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 3102 Brazdigala–Pasvalys, sutampančiu su Panevėžio g., toliau kelionę tęsiant jungiamuoju keliu.</p> <p>Taip pat reikėtų įvertinti, jog, jei ateityje būtų įgyvendinamas Pasvalio rajono BP numatomas pietvakarinis Pasvalio aplinkkelis, jo sankryžos su keliu A10 vieta būtų apytiksliai kelio A10 35,2 km ir ši sankryža būtų ~800 m atstumu nuo Talačkonių k.</p>
--	--	---

Pastaba. Dešiniųjų posūkių įrengimo sprendiniai gali būti tikslinami Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Siekiant tiksliai įvertinti poveikį susisiekimo tinklui, buvo atlikta gyvenviečių pasiekiamumo analizė, kurioje įvertintas faktinis kelionės atstumo ir laiko pokytis.

Kelionės pailgėjimai sudaro nuo ~30 m iki ~450 m. Tai nėra didelis poveikis susisiekimo sistemai ir gyvenviečių pasiekiamumo pabloginimas. Atkreipiamas dėmesys, kad šie rezultatai gaunami, kai keleivis tiek, kiek gali, renkasi pagrindinį kelią ir, kai reikia, pervažiuoja į jungiamąjį kelią. Jei kelionės nuo maršruto pradžios vyktų tik jungiamaisiais keliais, nekaltaliojant maršruto tarp pagrindinio ir jungiamojo kelio, tas atstumas būtų dar mažesnis. Kelionės pailgėjimas laiko išraiška sudaro nuo 1 iki 16 sekundžių.

2.5.5.2 Sankryžos ir sankirtos

Kadangi Alternatyvos Nr. 2 atveju visam kelio ruožui ir Alternatyvos Nr. 1 pirmam kelio ruožui numatoma kelio I kategorija ir „2+S+2“ kelio skersinis profilis, o Alternatyvos Nr. 1 atveju antram kelio ruožui taikoma kelio IIa kategorija ir jungiamieji keliai atitraukiami nuo pagrindinio taip, kad perspektyvoje šį kelio ruožą galima būtų nesudėtingai rekonstruoti į I kategorijos kelią, todėl abiejų alternatyvų atvejais siūlomi tokie patys sankryžų bendrieji sprendiniai.

Esama vieno lygio turbožiedinė sankryža su keliu A17

Formuojant kelio A10 plėtros pirminius projektinius sprendinius dar Plėtros galimybių studijos rengimo metu, įvertinus esamą situaciją, esamus bei prognozinis transporto priemonių eismo intensyvumo duomenis, priimtas sprendimas esamos kelio A10 turbožiedinės sankryžos su keliu A17 (2-16 pav.) nerekonstruoti. Esama turbožiedinė sankryža rekonstruota 2017 metais. Šios sankryžos būklė yra gera, techniniai parametrai ir eismo pralaidumas yra pakankami ir tinkami jos panaudojimui perspektyvinėje situacijoje.



2-16 pav. Esama kelio A10 turbožiedinė sankryža su keliu A17 (AB „Panevėžio keliai“ vizualizacija)

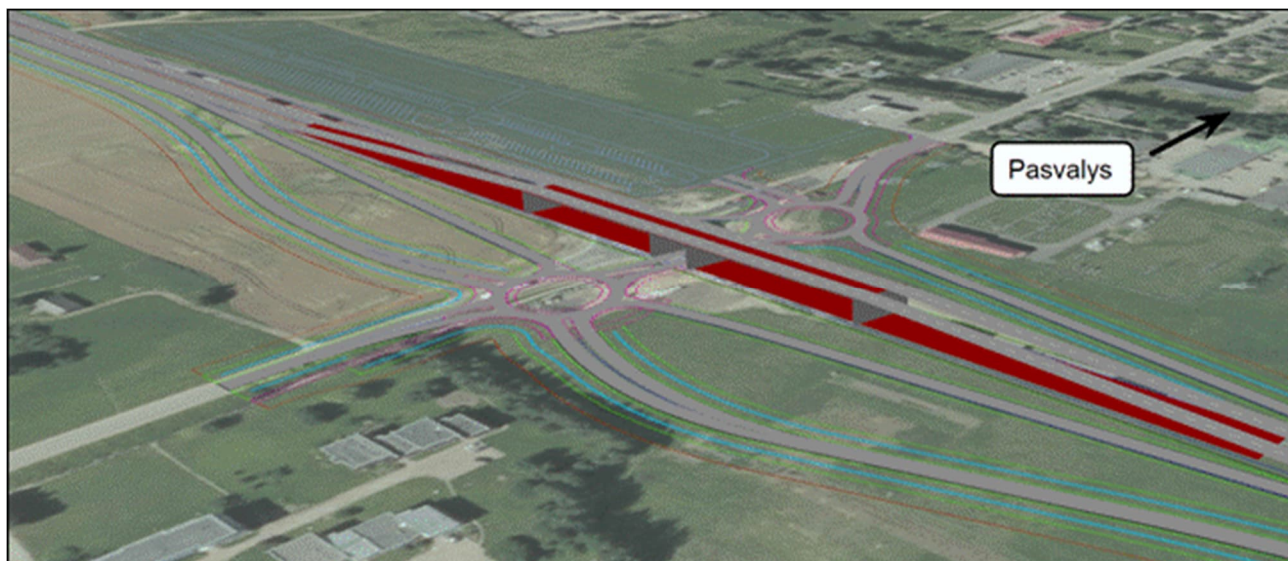
Nuoseklios transporto koridoriaus „Via Baltica“ trasos įgyvendinimui, turės būti suderinti lygiagrečiai rengiamų kelio A10 ir kelio A17 susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų sprendiniai (žr. 1.7 skyrių).

Skirtingu lygiu sankryžos

Planuojamame kelio A10 ruože nuo jungties su keliu A17 iki Lietuvos valstybės sienos su Latvijos Respublika, atsižvelgiant į aukšto ir labai aukšto eismo kokybės lygio prioritetinius reikalavimus ir norint užtikrinti tranzitinio transporto eismo kuo geresnius rodiklius, rengiamos tik skirtingų lygių sankryžos.

Visame kelio A10 ruože planuojamose sankryžose vyrauja didesnis VMPEI_p, taip pat jos numatomos strategiškai svarbesnėse vietose, kuriose transporto eismas paskirstomas į miestus ir (arba) miestelius bei rajonų centrus. Sankryžos taip pat nukrauna jungiamuosius kelius ir gerina atskirų vietovių pasiekiamumą bei eismo saugumą.

Dviejų lygių sankryžos planuojamos ties Pasvalio miestu (2-17 pav.), ties Pumpėnų miesteliu, Saločių miesteliu, taip pat jungtyse su krašto keliu Nr. 205 Pasvalio aplinkkelio ir krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys bei ruožo pabaigoje ties valstybės siena su Latvijos Respublika.



2-17 pav. Skirtingų lygių sankryžos ties Pasvalio miestu (38,7 km) vizualizacija

Skirtingų lygių sankryžos, priklausomai nuo susikertančių kelių paskirties, geometrijos, eismo srautų pasiskirstymo, reikiamo pralaidumo, reljefo, gamtinės aplinkos, aplinkinių teritorijų užstatymo, galimo triukšmo poveikio ir eismo saugumo, gali būti parenkamos įvairių tipų:

- a) trišalės sankryžos trimito, kriaušės, trikampio formos ir kt.;
- b) keturšalės sankryžos dobilo lapo, patobulintos dobilo lapo, pusės dobilo lapo arba rombo formos bei kt.).

Kelio A10 skirtingų lygių sankryžų sąrašas ir jų tipai bei jų pasirinkimo motyvai pateikti 2-15 lentelėje, o detalesni sankryžų sprendiniai pateikiami Plano grafinės dalies brėžiniuose.

2-15 lentelė. Kelyje A10 planuojamų skirtingų lygių sankryžų sąrašas

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Sankryžos pavadinimas	Sankryžos tipas (forma)	Sankryžos parinkimo motyvai
Pasvalio rajono savivaldybė				
1.	23,29	Pumpėnų sankryža	Keturšalė skirtingų lygių rombo formos sankryža	mažas ploto poreikis; mažas sankryžos ištiesimas pagal šalutinį kelią; urbanizuota vietovė (Pumpėnų mstl.), artimas aplinkinis užstatymas
2.	38,76	Pasvalio centrinė sankryža	Keturšalė skirtingų lygių rombo formos sankryža	intensyvus šalutinio kelio perspektyvinis eismas Pasvalio kryptimi; mažas ploto poreikis; mažas sankryžos ištiesimas pagal šalutinį kelią;

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Sankryžos pavadinimas	Sankryžos tipas (forma)	Sankryžos parinkimo motyvai
				urbanizuota vietovė (Pasvalio m.) artimas aplinkinis užstatymas.
3.	40,74	Pasvalio šiaurinė sankryža	Keturšalė skirtingų lygių kombinuota pusės dobilo (pietinė dalis) ir rombo (šiaurinė dalis) sankryža	intensyvus šalutinio kelio perspektyvinis eismas Pasvalio kryptimi; sąlyginai mažas ploto poreikis.
4.	46,43	Biržų sankryža	Keturšalė skirtingų lygių kombinuota pusės dobilo (vakarinė dalis) ir rombo (rytinė dalis) sankryža	intensyvus šalutinio kelio perspektyvinis eismas Biržų kryptimi; sudėtinga šalutinio kelio trajektorija (smailus kampas); išsaugoma esama eismo aptarnavimo infrastruktūra nekuriant naujos perteklinės (degalinė); sąlyginai mažas ploto poreikis.
5.	59,68	Saločių sankryža	Keturšalė skirtingų lygių rombo formos sankryža	mažas ploto poreikis; mažas sankryžos ištesimas pagal šalutinį kelią; urbanizuota vietovė (Saločių mst.), artimas aplinkinis užstatymas.
6.	65,58	Latvijos sienos sankryža	Keturšalė skirtingų lygių pusės dobilo formos sankryža	poreikis transporto apsisukimams ties Latvijos Respublikos siena; esamų ir planuojamų poilsio ir kontrolės aikštelių pasiekiamumas.

Pastaba. Skirtingų lygių sankryžų sąrašas gali būti tikslinamas Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Siekiant tinkamai parengti infrastruktūrą galimam sienos kontrolės atstatymui, Latvijos valstybės sienos sankryžos bendrieji sprendiniai parengti vadovaujantis Krašto apsaugos ministerijos, Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos išduotomis teritorijų planavimo sąlygomis bei rekomendacijomis.

Išimties atvejai (dėl atstumo tarp sankryžų)

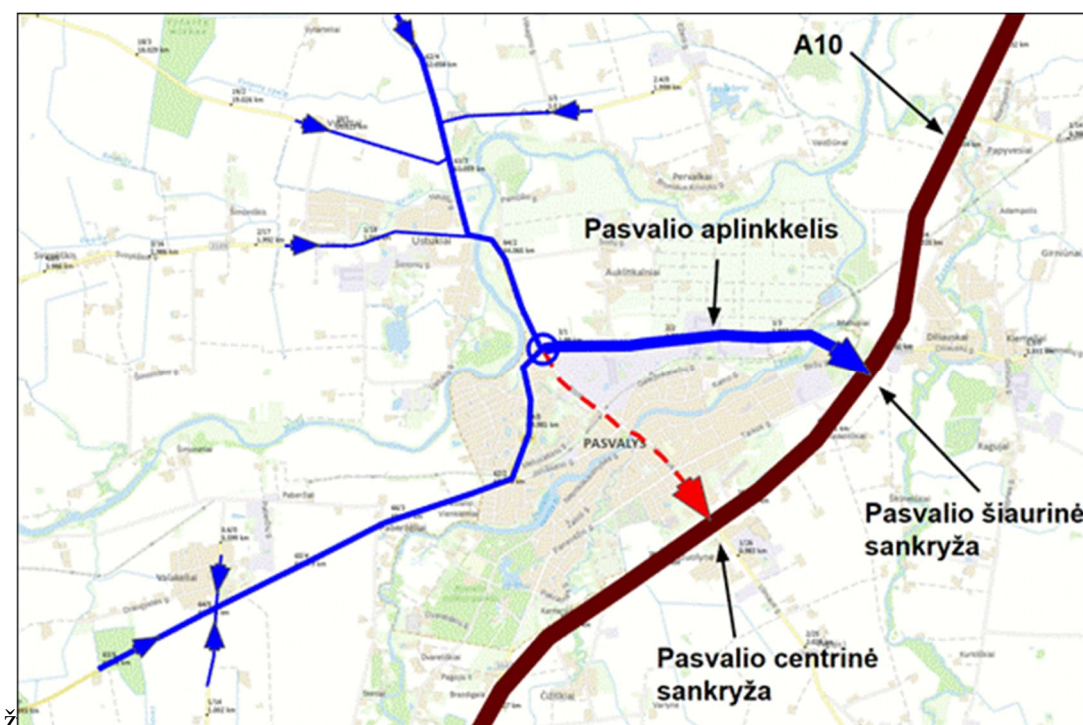
Vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimais, sankryžos ir nuovažos kiekvienoje kelio pusėje gali būti įrengiamos ne dažniau kaip:

- IIa kategorijos keliuose – kas 1000 m;

- I kategorijos keliuose – kas 5000 m.

Tarp planuojamų sankryžų su Pasvalio centriniu įvažiavimu (~ 38,7 km Pasvalio centrinė sankryža) ir Pasvalio šiauriniu aplinkkelio (~ 40,8 km Pasvalio šiaurinė sankryža) susidaro apie 2100 m atstumas. Šios abi sankryžos planuojamos išimties tvarka vadovaujantis šiais argumentais:

- planuojama centrinė Pasvalio miesto sankryža yra strategiškai svarbi ir būtina Pasvalio miestui (rajono centrai) gerai funkcionuoti, nes tai yra pagrindinė miesto jungtis su valstybinės reikšmės magistraliniu keliu A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga. Kelio A10 gretimybėje išsidėstęs ir Pasvalio miesto centras su pagrindiniais traukos centrais (įskaitant ir autobusų stotį). Ši sankryža taip pat jungia kelią A10 su numatoma poilsio aikšte, kurioje bus įrengtos sunkiasvorių bei lengvųjų transporto priemonių stovėjimo vietos, dušai, tualetai ir kita reikalinga infrastruktūra. Ši aikštelė kartu su numatoma Pasvalio centrine sankryža yra svarbi visam keliui A10 bei juo vykstančiam tranzitiniam transportui, kadangi ji yra strategiškai patogioje vietoje, kelio ruožo viduryje (apie 32 km nuo Panevėžio miesto ir 28 km nuo Latvijos Respublikos sienos);
- Pasvalio šiaurinė sankryža jungia kelią A10 su valstybinės reikšmės krašto keliais (Nr. 150 Šiauliai–Pakruojis–Pasvalys, Nr. 205 Pasvalio aplinkkelis, Nr. 209 Joniškis–Žeimelis–Pasvalys) ir rajoniniais keliais (Nr. 2925 Raudonpamūšis–Vienžindžiai–Vytartai, Nr. 3109 Ustukai–Šimoniai–Stipinai, Nr. 3113 Valakėliai–Pušalotas, Nr. 3118 Vytartai–Pervalkai, Nr. 3126 Valakėliai–Šimonėliai) bei kitais keliais, todėl neįrengus šios sankryžos, transporto priemonės, važiuojančios aukščiau išvardintais keliais ir norėdamos pasiekti kelią A10, tranzitu turėtų važiuoti per Pasvalio miestą (2-18 pav.). Tokia situacija planavimo požiūriu nepriimtina miestui ir jo gyventojams, nes triukšmo ir oro tarša bei eismo saugumo problemos perkeliamos iš miesto pakraščio į patį miestą ir jo centrinę dalį, o įrengtas aplinkkelis praranda aplinkkelio statusą;
- KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ 3 punkte nurodoma, kad, esant poreikiui atsižvelgti į sudėtingas vietines sąlygas, techniniu ir ekonominiu požiūriais pagrindus, leidžiama nukrypti nuo šio reglamento nuostatų.



2-18 pav. Pasvalio aplinkkelio sankryžos galimos kelionės alternatyvos

Sankirtos

Vadovaujantis KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ reikalavimais, aukšto eismo kokybės lygio atveju su vietinės reikšmės ir rajoniniais keliais sankryžos nerengiamos, išskyrus su IV kategorijos rajoniniais keliais.

Formuojant naują kelio A10 koncepciją, numatant naujas jungtis su keliu A10, reikia įvertinti jungiamųjų kelių paskirtis. Vietose, kur užtikrinant nenutrūkstamą vietinį susisiekimą numatytas poreikis, kad pagrindinis kelias A10 turi kirstis su šalutiniais vietinės reikšmės ir rajoniniais keliais, numatoma įrengti sankirtas (automobilių ir pėsčiųjų tuneliai, 2-19 pav.).



2-19 pav. Sankirtos pavyzdys (Lenkijos Respublika)

Kelio A10 sankirtų sąrašas pateikiamas 2-15 lentelėje (*planuojamų kelio A10 skirtingų lygių sankryžų ir sankirtų sąrašas*), o detalesni sankirtų sprendiniai pateikti Plano bendrųjų sprendinių grafinės dalies brėžiniuose.

2.5.5.3 Nuovažos, jungiamieji keliai ir vietinės reikšmės keliai

Visame kelio A10 ruože nuo 9,0 iki 66,098 km Plano esamos būklės analizės dalyje yra identifikuotos esamos nuovažos į sodybas, privažiuojamuosius kelius, laukus, miškus, degalines, poilsio ir sustojimo aikšteles, kavines ir panašiai. Šių nuovažų teisinis statusas buvo įvertintas pagal AB „Via Lietuva“ pateiktas esamų kelio sklypų kadastrinių matavimų bylas.

Vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“, II kategorijos magistraliniuose keliuose sankryžos ir nuovažos kiekviename kelio pusėje gali būti įrengiamos ne dažniau kaip kas 1000 metrų. Esamoje situacijoje visame kelio A10 ruože nuo 9,0 iki 66,098 km didžiojoje dalyje atstumai tarp susikirtimų viename lygyje su magistraliniu keliu netenkina šio kelių techninio reglamento reikalavimo.

Abiejų alternatyvų atvejais esamos kelio A10 nuovažos perkeliamos į planuojamus jungiamuosius kelius, taip iš esmės sumažinant konfliktinių taškų kiekį pagrindiniame kelyje, bet užtikrinant susisiekimą su kelio gretimybėse esančiomis teritorijomis.

Kelio IIa kategorijos atveju turėtų būti išlaikomas 1000 metrų atstumas tarp sankryžų ir nuovažų vienoje kelio pusėje, o kelio I kategorijos atveju – 5000 metrų atstumas.

Kadangi, planuojant kelio A10 plėtros sprendinius, nėra galimybės išlaikyti šių atstumų tarp sankryžų ir nuovažų bei alternatyviomis trasomis užtikrinti patekimą į žemės sklypus, esančius šalia magistralinio kelio, numatomi keliui A10 lygiagretūs jungiamieji keliai (2-16 lentelė).

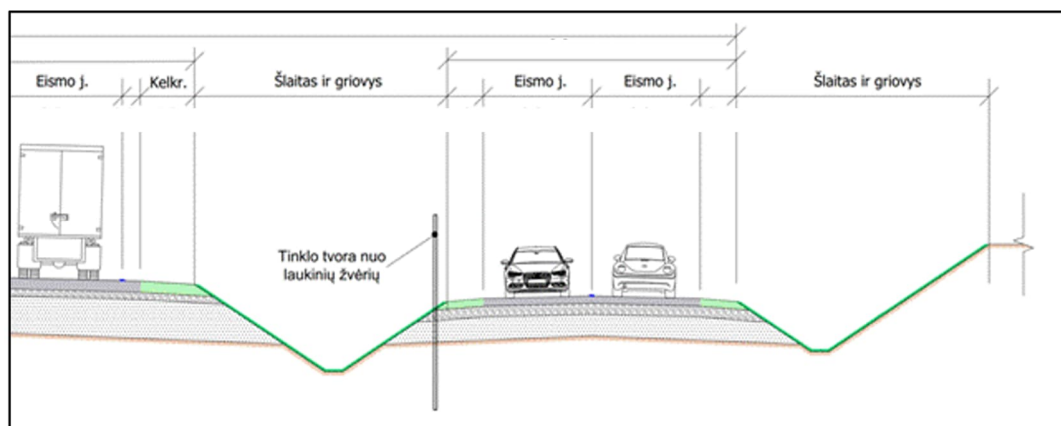
2-16 lentelė. Argumentai, kuriais remiantis jungiamieji keliai yra rengiami ir nerengiami

Jungiamieji keliai planuojami dėl:	Jungiamieji keliai nerengiami, jeigu:
didelio tiesioginių susikirtimų viename lygyje su keliu A10 (didelio konfliktinių taškų kiekio)	yra galimybė į šalia esančius sklypus patekti ne iš pagrindinio A10 kelio, bet alternatyviais būdais, t.y., laisva valstybine žeme, suformuotais transporto koridoriais tarp privačių žemės sklypų, kitais esamais keliais
nuovažų ir sankryžų tankio ir atstumų tarp jų, kurie netenkina KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimų	kelio ruože nėra viešojo transporto stotelių, kurias reikėtų išskelti iš pagrindinio kelio
būtinybės užtikrinti patekimą į šalia kelio A10 esančius sklypus ir teritorijas	kelio ruože nėra žemesnės kategorijos kelių, kurių negalima jungti su pagrindiniu keliu, užtikrinant aukštą ar labai aukštą eismo kokybės lygius, ir kurių tąsa galėtų nutrūkti
tikslu užtikrinti aukštą/labai aukštą eismo kokybės lygį kelyje A10	
viešojo transporto sustojimų ir viešojo transporto priemonių (judančių mažesniu greičiu) iškėlimo iš pagrindinio kelio galimybės	
pažeidžiamiausių eismo dalyvių (pėsčiųjų, dviratininkų ir kt.) susisiekimo poreikių, nes, esant aukštam/labai aukštam eismo kokybės lygiui, draudžiamas pėsčiųjų, dviračių, arklių kinkinių, traktorių ir kitų lėtaeigių transporto priemonių eismas (esamoje situacijoje dažnai sutinkama lėtaeigė žemės ūkio technika)	

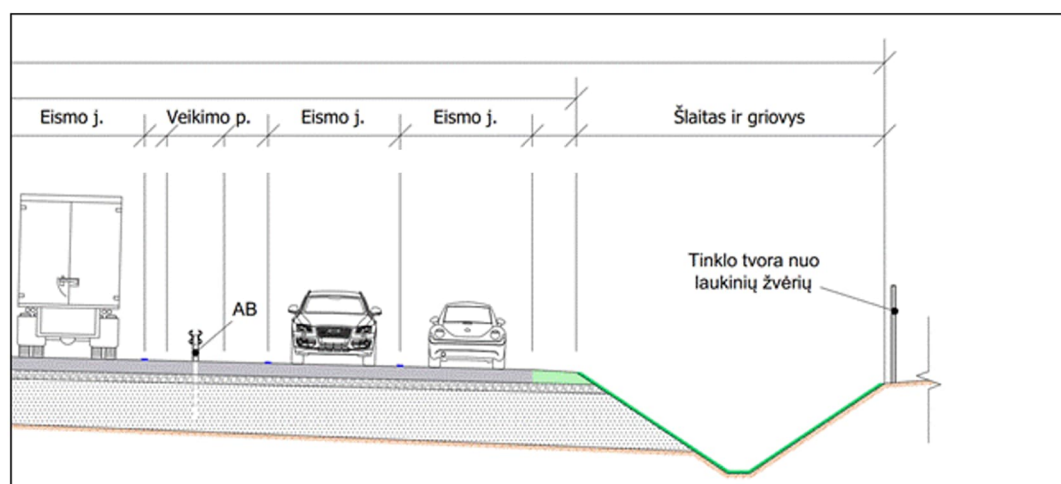
Abipus valstybinės reikšmės kelio A10 trasos vyrauja neužstatytos teritorijos, kuriose su esamu kelio A10 statiniu daugiausia ribojasi tretiesiems asmenims priklausantys žemės ūkio paskirties sklypai, kurie dažnu atveju neturi alternatyvių privažiavimų. Išilgai keliui A10 jungiamieji keliai numatyti atskirti per kelio griovį, taip jį išnaudojant pagrindiniam ir jungiamiesiems keliams (2-20 pav.), nes tokiu atveju mažėja papildomų atitvarų, priešpriešinio eismo akinimo mažinimo priemonių bei kitų eismo saugumo priemonių poreikis. Suskaidžius didelį asfalto dangos plotą į mažesnius plotus, sumažėja akvaplanavimo tikimybė stiprių liūčių metu bei nereikia papildomų kritulių vandens surinkimo ir nuvedimo sistemų. Užstatytose teritorijose, tais atvejais, kuomet urbanizuotose teritorijose pastatai arba kitos reikšmingos kliūtys yra šalia

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

kelio ir trukdo kelio plėtrai, jungiamieji keliai planuojami atsisakant griovio ir įrengiant kelio atitvarą (2-21 pav.).



2-20 pav. Jungiamojo kelio, atskirto kelio grioviu, schema



2-21 pav. Jungiamojo kelio, atskirto atitvaru, schema

Jungiamųjų kelių techniniai parametrai nustatyti atsižvelgiant į atliktos analizės rezultatus, galiojančių techninių reglamentų reikalavimus ir Lietuvos bei užsienio šalių praktiką.

Iš jungiamųjų kelių bus numatytos nuvažos tik esamų įteisintų ir įtrauktų į kelio statinių kadastrinių matavimų bylas nuvažų vietose bei nuvažos tik į tuos žemės sklypus, kurie neturi alternatyvaus patekimo. Naujos nuvažos į trečiųjų šalių sklypus Plane neformuojamos. Panaikinus esamą nuvažą nuo kelio A10 į sodybą Pasvalio apylinkių sen., Ažuolynės k., Baltijos Kelio g. 2, numatomas jungiamasis kelias nuo Pasvalio m. Taikos g.

Vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ nustatytais reikalavimais, aukšto ir (arba) labai aukšto eismo kokybės lygių atvejais vietinės reikšmės keliai negali būti tiesiogiai jungiami prie tranzito paskirties magistralinių kelių, nes tokios jungtys mažintų magistralinių kelių pralaidumą, trikdytų tolygų transporto srautų judėjimą bei keltų papildomas eismo saugumo rizikas. Tiesioginės jungtys galėtų sukelti dažnus lėtėjimus, netikėtus stabdymus ar papildomus konfliktinius taškus tarp vietinio ir tranzitinio transporto. Dėl šių priežasčių visi vietinės reikšmės keliai turi būti nukreipiami į kelią A10 per tam skirtus jungiamuosius kelius. Tokia eismo schema leidžia racionaliai atskirti vietinį srautą nuo tranzitinio, užtikrina efektyvų eismo valdymą bei mažina avaringumo tikimybę.

Planuojamų pagrindinio kelio A10 ir jungiamųjų kelių sprendiniai pateikti Plano grafinės dalies bendrųjų sprendinių brėžiniuose.

2.5.5.4 Autobusų sustojimo aikštelės

Kelio A10 plėtros bendrieji sprendiniai suplanuoti, užtikrinant galimybę nenutrūkstamam viešojo transporto eismui ir visų aplinkinių gyvenviečių pasiekiamumui jungiamaisiais keliais. Autobusų stotelių pasiekiamumas abipus kelio A10 pėstiesiems ir dviratininkams užtikrinamas, įrengiant pėsčiųjų perėjimus skirtinguose lygiuose, o ten, kur jų nėra, sudaroma galimybė kelią kirsti skirtingų lygių sankryžų zonose.

Visos esamos autobusų stotelės iš esamo kelio A10 bus perkeliamos į naujai planuojamus jungiamuosius kelius dėl:

- tikslo užtikrinti aukštą ir (arba) labai aukštą eismo kokybės lygį:
 - a) I kategorijos keliuose (labai aukštas eismo kokybės lygis) autobusų stotelės nerengiamos;
 - b) IIa kategorijos keliuose (aukštas eismo kokybės lygis) viešojo transporto stotelės gali būti rengiamos pagrindiniame kelyje su lėtėjimo, greitėjimo juostomis ir skiriančiomis salelėmis, tačiau, esant jungiamiesiems keliams bei siekiant maksimaliai išnaudoti planuojamą infrastruktūrą ir dirbtinai nežeminant eismo kokybės lygio, autobusų stotelės yra iškeliamos į jungiamuosius kelius, taip užtikrinant didesnę visų eismo dalyvių saugumą ir geresnę stotelių pasiekiamumą;
- eismo saugumo pagerinimo, sumažinant konfliktinių taškų kiekį ir pagrindiniame kelyje išvengiant didelių greičių skirtumų bei lėtėjimo/greitėjimo manevrų;
- dėl saugesnio ir geresnio autobusų stotelių pasiekiamumo pėsčiomis, dviračiais ir kitomis mikromobilumo priemonėmis keliautojams renkantis kombinuotą kelionės būdą ar alternatyvią mikromobilumo priemonę laikinai paliekant sustojimuose specialiai tam įrengtose vietose.

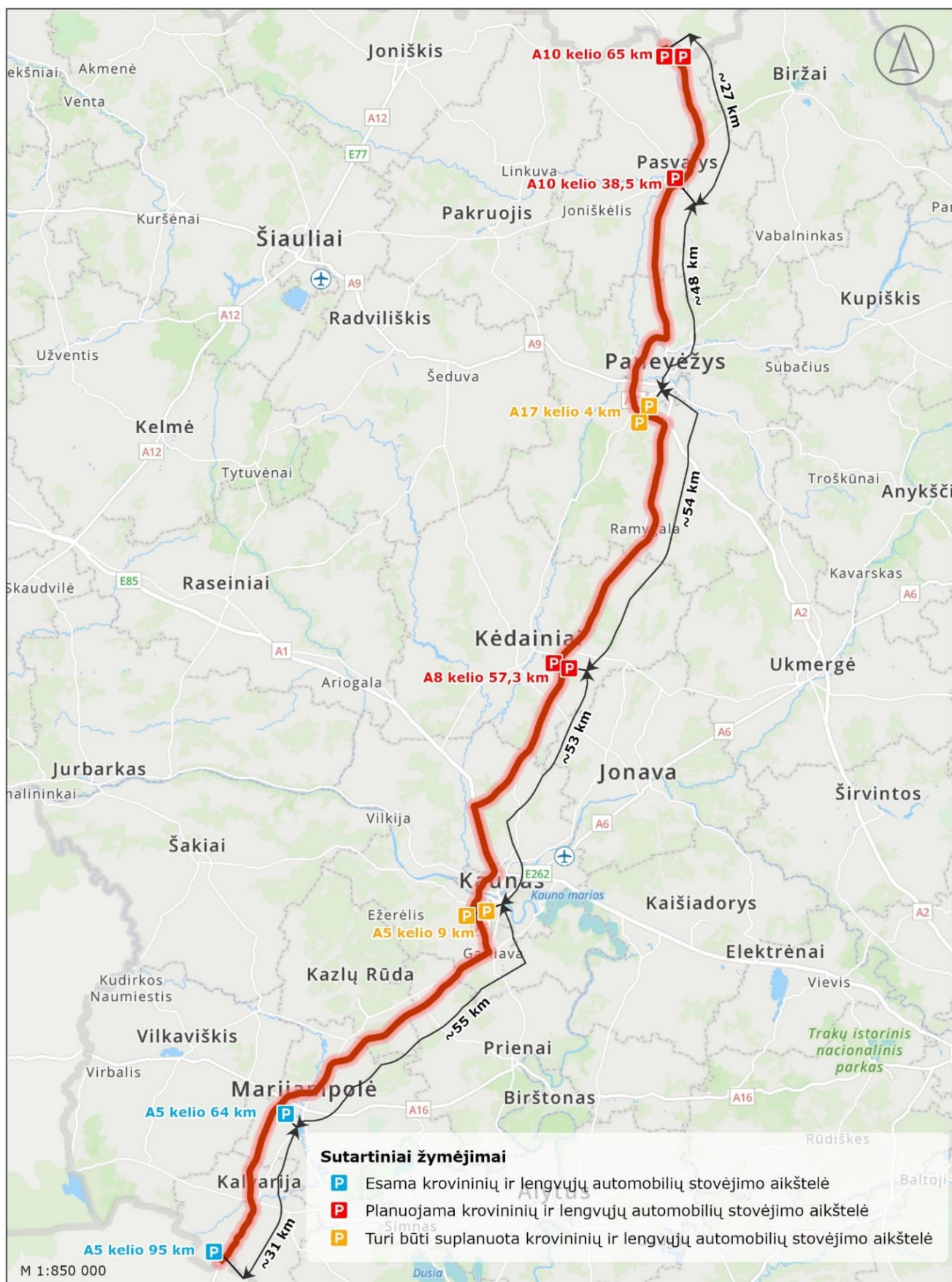
2.5.5.5 Poilsio aikštelės

Vadovaujantis KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ reikalavimais prie magistralinių kelių poilsio aikštelės turi būti įrengiamos kas 20 - 80 km.

Remiantis Reglamentu (ES) 2024/1679 poilsio aikštelės transeuropiniame transporto tinkle (TEN-T) turi būti įrengtos ne rečiau kaip kas 60 km palei pagrindinius ir išplėstinius kelius.

Remiantis Reglamentu (ES) 2024/1679, saugios aikštelės komercinėms transporto priemonėms transeuropiniame transporto tinkle (TEN-T) turi būti įrengtos ne rečiau kaip kas 150 km palei pagrindinius ir išplėstinius kelius bei ne toliau kaip 3 km nuo kelio.

Artimiausia tokio tipo aikštelė kelio A10 atžvilgiu „Via Baltica“ kelyje yra įrengta valstybinės reikšmės magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai (toliau – kelias A5) 64 km. Kitos aikštelės planuojamos valstybinės reikšmės magistraliniame kelyje A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai (toliau – kelias A8) 57,3 km.



2-22 pav. Poilsio aikštelių išsidėstymo „Via Baltica“ kelyje schema

Alternatyvos Nr. 1 ir Alternatyvos Nr. 2 atvejais kelio A10 ruože planuojamos trys poilsio aikštelės skirtos krovininiams ir lengviesiems automobiliams (2-22 pav.):

- 38,5 km – aikštelė ruožo viduryje ties Pasvalio miestu;
- 65,1 km ir 65,7 km – dvi aikštelės ruožo pabaigoje ties Latvijos Respublikos siena.

Vadovaujantis Europos komisijos parengtu saugių sunkvežimių stovėjimo aikštelių valdytojų ir naudotojų vadovu „The Manual for operators and users of safe and secure truck parking areas” (toliau – Saugių aikštelių vadovas), Europos saugių ir apsaugotų aikštelių standartą sudaro 4 apsaugos lygiai ir jų lygiai skirstomi taip:

- bronzinis;
- sidabrinis;
- auksinis;
- platininis.

Kiekvienas šis apsaugos lygis turi jam numatytą svarbiausių paslaugų ir saugumo priemonių rinkinį, kurį užtikrinus aikštei priskiriamas atitinkamas apsaugos lygis.

Papildomai, be saugos lygio reikalavimų, visiems apsaugos lygiams keliami ir privalomieji paslaugų lygio reikalavimai:

- įrengti ir veikiantys tualetai vyrams ir moterims;
- įrengti ir veikiantys dušai vyrams ir moterims;
- tualetai reguliariai valomi ir tikrinami (sudarytas valymo tvarkaraštis);
- prausyklos reguliariai valomos ir tikrinamos (sudarytas valymo tvarkaraštis);
- įrengti ir veikia vandens čiaupai;
- aikštelėje yra šiukšlių dėžių;
- aiškūs ženklai, skatinantys saugų eismą stovėjimo aikštelėje;
- stovėjimo aikštelėje aiškiai parodyta, kur kreiptis avarijos ar nelaimės atveju;
- galimybė visą parą ir be poilsio dienų įsigyti užkandžių ir gėrimų;
- prieinamas interneto ryšys;
- galimybė asmeninėms reikmėms prisijungti prie elektros tinklo.

Atsižvelgiant į šiuos argumentus, kelyje A10 numatomos poilsio aikštelės turi atitikti:

- KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ I klasės poilsio aikštelėms keliamus reikalavimus;
- privalomuosius Saugių aikštelių vadovo paslaugų lygio reikalavimus;
- Aikštelėse turi būti įrengtos fizinės kliūtys, vaizdo stebėjimas, sertifikuota apsauga, apšvietimas ir kitos priemonės nuo įsibrovimo bei netyčinio kliūčių pažeidimo. Aikštelėse naudojama valdymo ir ryšio sistema, leidžianti rinkti bei perduoti informaciją (užimtumą, įvažiavimus, valstybinius numerius ir kt.) DATEX II formatu verslo tęstinumui ir sąveikai su kelių eismo informacinėmis sistemomis.

2.5.5.6 Transporto aptarnavimui ir eismo dalyviams skirti paslaugų statiniai, kurie nėra valstybinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros objektai

Siekiant išlaikyti aukšto ir (arba) labai aukšto eismo kokybės lygio reikalavimus, naujos tiesioginės nuovažos ir įvažos iš/į kelio A10 neplanuojamos, išskyrus paliekamas (rekonstruojamas) nuovažas ir įvažas į transporto aptarnavimo ir eismo dalyviams skirtus paslaugų objektus – degalines. KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ 218 punktas numato, kad degalinės statinių komplekse, įrengtame šalia magistralinio kelio, turi būti automobilių stovėjimo aikštelė ir viešas tualetas.

Degalinės yra būtina infrastruktūra transporto eismui ir jų aktualumas auga didėjant kelio reikšmei, o tranzitinės reikšmės keliuose ši infrastruktūra yra kritinės svarbos, norint užtikrinti patogų jos naudojimą, nes tranzitiniame eisme nukrypti nuo tolimųjų ir vidutinių maršrutų yra problematiška ir sukuria nemažą delną.

Planuojant naują infrastruktūrą, siekiama nekurti perteklinės naujos infrastruktūros, o integruoti esamą arba iš naujo ją sujungti su pasikeitusia situacija. Esamų degalinių panaudojimas tampa dar aktualesnis, kai abiejų alternatyvų atveju planuojama skiriamoji juosta tarp atskirų važiuojamųjų dalių ir nebelieka galimybės atlikti kairinių posūkių ties šiais eismo dalyvių aptarnavimo įrenginiais, todėl visos esamos degalinės, turinčios tiesiogines nuovažas ir įvažas iš/į kelią A10, ateityje aptarnaus transporto eismą tik viena kryptimi.

Visame kelio A10 ruože yra 7 esamos degalinės.

Šiaurės kryptimi (kairė kelio A10 pusė) yra esamos keturios degalinės (atstumai tarp jų: 11 km, 26 km, 19 km), kurios išsidėstę per visą kelio A10 ruožą. Pietų (dešinė kelio A10 pusė) kryptimi yra tik trys degalinės (atstumai tarp jų: 25 km, 4 km), kai pirmoji degalinė yra ties Lietuvos siena su Latvija, o sekančios dvi ties Pasvaliu, toliau Panevėžio kryptimi sekanti degalinė yra tik kelyje A17 už 48 km nuo Pasvalio miesto.

Plano bendrieji sprendiniai esamų degalinių atžvilgiu pateikti 2-17 lentelėje. Degalinėse yra automobilių stovėjimo aikštelės ir vieši tualetai, automobilių plovykla yra tik 40,2 km esančioje degalinėje. Atskirų automobilių plovyklų ir viešųjų tualetų, įrengtų ne degalinių teritorijose, kelyje A10 nėra.

2-17 lentelė. Kelio A10 plėtros sprendiniai esamų degalinių atžvilgiu

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas	Kelio A10 pusė	Plano bendrieji sprendiniai esamų degalinių atžvilgiu
1.	9,8 km	dešinė	Circle K degalinė. Išlieka esama situacija, tiesioginis patekimas iš A10 kelio.
2.	20,8 km	dešinė	EMSI degalinė. Netaikant išimčių KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ nustatytiems reikalavimams, įvažiavimo ir išvažiavimo viename lygyje iš degalinės į kelią A10 įrengimui galimybių nėra, kadangi atstumas nuo degalinės iki artimiausios sankryžos ties Pumpėnų gyvenvietėje yra ~1800 m, o nuo rajoninio kelio Nr. 3014 Gegužinė–Puodžiūnai–Sereikoniai ~2200 m (pagal KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalinga išlaikyti 5000 m atstumą). Pritaikant išimtį 20,35 km numatoma vieno lygio jungtis su jungiamuoju keliu ir patekimas į degalinę iš jungiamojo kelio.

3.	36,3 km	kairė	VIADA degalinė. Netaikant išimčių KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ nustatytiems reikalavimams, įvažiavimo ir išvažiavimo viename lygyje iš degalinės į kelią A10 įrengimui galimybių nėra, kadangi atstumas iki artimiausios Pasvalio centrinės sankryžos yra ~1500 m (pagal KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalinga išlaikyti 5000 m atstumą. Pritaikant išimtį 36,65 km numatoma vieno lygio jungtis su jungiamuoju keliu ir patekimas į degalinę per šią jungtį.
4.	40,2 km	kairė	EMSI degalinė. Ši degalinė yra strategiškai patogioje vietoje (kelio A10 ruožo viduryje) tiek Pasvalio miesto gyventojams, tiek tranzitu keliu A10 bei kitais aplinkiniais valstybinės reikšmės keliais važiuojančioms transporto priemonėms. Įvažiavimui į degalinę siūloma numatyti prailgintą Pasvalio šiaurinės sankryžos greitėjimo juostą, sutapdinant ją ir su išvažiavimu iš degalinės. Įvažiavimas į degalinę galimas ir per skirtingų lygių sankryžą iš Pasvalio miesto pusės nuo Taikos g.
5.	46,6 km	dešinė	Neste degalinė. Patekimas į degalinę per skirtingų lygių Biržų sankryžą.
6.	65,2 km	kairė	Pakelės namai-degalinė. Patekimas į degalinę per skirtingų lygių Latvijos valstybės sienos sankryžą.
7.	65,8 km	dešinė	Pakelės namai-degalinė. Patekimas į degalinę per skirtingų lygių Latvijos sienos sankryžą.

Abiejų alternatyvų atvejais užtikrinami tokie patys susisiekimo su degalinėmis sprendiniai. Plano bendruosiuose sprendiniuose vertintas patekimas į kelio A10 gretimybėje esančias maitinimo įstaigas. Šalia kelio A10 esančių kavinių sąrašas pateiktas 2-18 lentelėje.

2-18 lentelė. Kelio A10 plėtra esamų maitinimo įstaigų atžvilgiu

Eil.Nr.	Kelio A10 piketas	Kelio A10 pusė	Plano bendrieji sprendiniai esamų maitinimo įstaigų atžvilgiu
1.	20,1 km	dešinė	Maitinimo įstaiga patenka į kelio A10 plėtros teritoriją.
2.	29,1 km	kairė	Numatomos nuovažos nuo jungiamojo kelio.
3.	33,7 km	kairė	Numatoma nuovaža nuo jungiamojo kelio į Ažuolų g.
4.	47,4 km	dešinė	Numatoma nuovaža nuo jungiamojo kelio.

5.	61,3 km	kairė	Numatoma nuovaža nuo jungiamojo kelio.
6.	65,2 km	kairė	Maitinimo įstaiga yra degalinės teritorijoje (žr. 2-17 lentelę); patekimas numatomas nuo skirtingų lygių Latvijos valstybės sienos sankryžos.
7.	65,8 km	dešinė	Maitinimo įstaiga yra degalinės teritorijoje (žr. 2-17 lentelę); patekimas numatomas nuo skirtingų lygių Latvijos valstybės sienos sankryžos.

2.5.5.7 Alternatyviųjų degalų infrastruktūra

Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas numato, kad iki 2030 metų naftos degalų suvartojimas kelių transporte, palyginti su naftos degalų suvartojimu 2021 metais, turi sumažėti ne mažiau kaip 39 procentais.

2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (toliau – Reglamentas (ES) 2023/1804) nustato, kad:

1. TEN-T kelių tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengti viešai prieinami lengvųjų ir sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkai.
2. Palei TEN-T pagrindinį tinklą būtų įrengtos viešai prieinamos vandenilio pildymo stotelės, kurių minimalus suminis pajėgumas siektų bent 1 toną per parą ir kuriose būtų įrengtas bent 700 barų dozatorius, ir tarp kurių didžiausias atstumas būtų ne didesnis kaip 200 km.

Alternatyviųjų degalų infrastruktūrą pagal poreikį statinių projekto rengimo metu siūloma įrengti planuojamose poilsio aikštelėse, tuomet būtų užtikrinti Reglamento (ES) 2023/1804 ir Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio reikalavimai.

2.5.5.8 Pėsčiųjų ir dviračių takai

Planuojant kelio A10 plėtrą, kartu su automobilių kelių transportui skirta infrastruktūra numatoma ir pėstiesiems bei dviratininkams skirta infrastruktūra. Numatoma įrengti bendrus pėsčiųjų ir dviračių takus, jungiančius:

- viešojo transporto stoteles, esančias skirtingose kelio A10 pusėse;
- viešojo transporto stoteles su gyvenvietėmis;
- viešojo transporto stoteles su esamais pėsčiųjų dviračių takų tęsiniais.

Kadangi greitkeliuose ir magistraliniuose keliuose bei kituose aukšto ir labai aukšto eismo kokybės lygio keliuose pėsčiųjų ir dviratininkų eismas yra draudžiamas; abiejų kelio A10 plėtros alternatyvų atvejais numatomas priešpriešinių transporto srautų atskyrimas fizinėmis priemonėmis (apsauginiai barjerai), todėl, užtikrinant pėsčiųjų ir dviratininkų saugų judėjimą tarp skirtingų magistralinio kelio A10 pusių, kur nėra galimybės judėti alternatyviais maršrutais (pvz., per skirtingų lygių sankryžas ar sankirtas), įrengiamos skirtingų lygių pėsčiųjų ir dviratininkų perėjos.

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas.
Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

Esamos būklės įvertinimo metu nustatytas poreikis sudaryti sąlygas pažeidžiamiausiems eismo dalyviams urbanizuotose teritorijose ir tarp jų judėti pėsčiųjų ir dviračių takais arba sudaryti sąlygas saugiai judėti jungiamaisiais keliais. Todėl vienas iš jungiamųjų kelių planavimo tikslų yra pažeidžiamiausių eismo dalyvių (pėsčiųjų, dviratininkų ir kt.) susisiekimo poreikių užtikrinimas.

Plano bendruosiuose sprendiniuose sujungiant esamas gyvenamąsias teritorijas, išilgai kelio A10 suplanuoti bendri pėsčiųjų ir dviračių takai tarp Talačkonių k. ir Pasvalio m., Diliauskų k. ir Pasvalio m. priemiestinių gyvenviečių. Papildoma pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra numatyta ties Pumpėnų mstl. (48,00 km), Paiešmenių k. (51,00 km) ir Puškonių k. (54,48 km) gyvenamosiomis teritorijomis.

Kelio A10 plėtros apimtyje numatant pėsčiųjų ir dviračių takus, įvertinta ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtame „Nacionaliniame pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapyje“ suplanuota infrastruktūra. Tranzitinis - turistinis automobilių bei dviračių eismas, numatytas esamos būklės įvertinimo metu išnagrinėtuose teritorijų planavimo dokumentuose suplanuotomis automobilių turizmo trasomis bei dviračių turizmo trasomis, kurios nėra numatytos „Nacionaliniame pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapyje“ bei Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. spalio 3 d. įsakymu Nr. 6-3448 „Dėl Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros prie valstybinės reikšmės kelių plėtros prioritetinio sąrašo patvirtinimo“, nukreipiamas jungiamaisiais keliais. Biržų regioninio parko tvarkymo plane numatyta dviračių trasa Raubonių vandens malūnas–Ažuolpamūšė–Raubonys, vengiant poveikio gamtinei aplinkai taip pat sprendžiama jungiamaisiais keliais.

Abiejų alternatyvų atvejais nagrinėjamame kelio A10 ruože (nuo 9,0 iki 66,098 km) numatyta 17 vietų (2-19 lentelė), kuriose pėstieji ir dviratininkai gali kirsti kelią A10, įrengiant skirtingų lygių pėsčiųjų ir dviratininkų perėjas (įskaitant pėsčiųjų tunelius, sankirtas ir skirtingų lygių sankryžas).

Skirtingų lygių pėsčiųjų ir dviratininkų perėjų kiekis numatytas ir jų vietos suplanuotas vertinant socialinį-ekonominį ir finansinį aspektus. Skirtingų lygių pėsčiųjų ir dviratininkų perėjos nėra numatytos įrengti ties kiekviena jungiamuosiuose keliuose suplanuota viešojo transporto stotele. Tarpinių viešojo transporto stotelių, kurios nėra prie didesnių gyvenviečių, pasiekiamumas užtikrinamas pagrindinio kelio kirtimo vietose (dviejų lygių sankryža, sankirta arba dviejų lygių pėsčiųjų perėja), kurios numatytos ne didesniu nei 3 km atstumu. Šis atstumas nustatytas vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimu, nurodančiu, kad už gyvenamųjų vietovių ribų viešojo transporto sustojimo aikštelės rengiamos ne dažniau kaip kas 3 km.

2-19 lentelė. Planuojamų kelio A10 statinių eismo dalyvių atžvilgiu sąrašas

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Atstumas tarp sankryžų/sankirtų, km	Sankryžos/sankirtos pavadinimas	Eismo dalyviai	Sankryža/sankirta su keliu/ gatve (kairė/dešinė)
Panevėžio rajono savivaldybė					
			Esama vieno lygio turbožiedinė sankryža	Automobiliai Dviratininkai	Kelias A17 Kelias A10
		3,48			

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Atstumas tarp sankryžų/sankirtų, km	Sankryžos/sankirtos pavadinimas	Eismo dalyviai	Sankryža/sankirta su keliu/ gatve (kairė/dešinė)
1.	12,61		Pajstrio sankirta	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Rajoninis kelias Nr. 3021 Gegužinė–Pajstrys–Stanioniai (Įstros g. Pajstrio k.)
					Vietinės reikšmės kelias PAI-85 Stanionių k.
		1,77			
2.	14,38		Pajstrio požeminė pėsčiųjų perėja	Pėstieji Dviratininkai	Rajoninis kelias Nr. 3021 Gegužinė–Pajstrys–Stanioniai (Statybininkų g. Pajstrio k.)
					Gegužinės k.
		3,90			
3.	18,28		Adomavos sankirta	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Rajoninis kelias Nr. 3015 Vanagiškiai–Adomava
					Vietinės reikšmės kelias PAI-72 Vanagiškių k.
		5,01			
Pasvalio rajono savivaldybė					
4.	23,29		Pumpėnų sankryža	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Rajoninis kelias Nr. 2904 Linkuva–Joniškėlis–Pumpėnai (Smilgelių g. Smilgelių k.)
					Rajoninis kelias Nr. 3112 Pumpėnai–Krikliniai–Smilgiai (Panevėžio g. Pumpėnų mstl.)
		5,97			
5.	29,26		Kalno sankirta	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Pajstriečių k.
					Rajoninis kelias Nr. 3124 Pajstriečiai–Jurgėnai (Kalno g. Talkonių k.)

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Atstumas tarp sankryžų/sankirtų, km	Sankryžos/sankirtos pavadinimas	Eismo dalyviai	Sankryža/sankirta su keliu/ gatve (kairė/dešinė)
		4,94			
6.	34,20		Talačkonių sankirta	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Svalios g. Talačkonių k. Vietinės reikšmės kelias Talačkonių k.
		4,56			
7.	38,76		Pasvalio centrinė sankryža	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Rajoninis kelias Nr. 3101 Pasvalys–Vabalninkas (Vilniaus g., Pasvalio m.) Rajoninis kelias 3101 Pasvalys–Vabalninkas (Vilniaus g., Ažuolynės k.)
		1,98			
8.	40,74		Pasvalio šiaurinė sankryža	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Krašto kelias Nr. 205 Pasvalio aplinkkelis (Mūšos g., Biržų g., Taikos g., Pasvalio m.) Rajoninis kelias Nr. 3125 Diliauskai–Kiemeliai (Diliauskų g., Diliauskų k.)
		2,93			
9.	43,67		Papyvesių sankirta	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Papyvesių k. Rajoninis kelias Nr. 3110 Papyvesiai–Krinčinas–Gulbinėnai (Krinčino g., Papyvesių k.)
		2,76			
10.	46,43		Biržų sankryža	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Ažuolpamūšės g. Krašto kelias Nr. 125 Biržai–Raubonys (Ažuolpamūšio g., Raubonių k.)

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Atstumas tarp sankryžų/sankirtų, km	Sankryžos/sankirtos pavadinimas	Eismo dalyviai	Sankryža/sankirta su keliu/ gatve (kairė/dešinė)
		1,57			
11.	48,00		Raubonių požeminė pėsčiųjų perėja	Pėstieji Dviratininkai	Vietinės reikšmės privažiuojamasis kelias į Ažuolytės vs. Rajoninis kelias Nr. 3129 Privažiuojamasis kelias prie Raubonių nuo kelio A10 (Draugystės g., Raubonių k.)
		3,00			
12.	51,00		Žilpamūšio požeminė pėsčiųjų perėja	Pėstieji Dviratininkai	Vietinės reikšmės kelias nuo rajoninio kelio Nr. 3117 Tetervinai–Žilpamūšis, Žilpamūšio k. Raudonpamūšės k.
		2,58			
13.	53,58		Puškonių sankirta	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Ramužių k. Ramužių k.
		1,00			
14.	54,58		Puškonių požeminė pėsčiųjų perėja	Pėstieji Dviratininkai	Puškonių k. Vietinės reikšmės kelias nuo Ramužių g. Puškonių k.
		5,10			
15.	59,68		Saločių sankryža	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Vytauto g. Saločių mstl. Rajoninis kelias Nr. 1303 Šakvietis–Lomiaiai–Eidintai
		5,90			

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Atstumas tarp sankryžų/sankirtų, km	Sankryžos/sankirtos pavadinimas	Eismo dalyviai	Sankryža/sankirta su keliu/ gatve (kairė/dešinė)
16.	65,58		Latvijos sienos sankryža	Automobiliai Pėstieji Dviratininkai	Liepų g. Škilinпамūšio k. Pasienio g. Škilinпамūšio k.

Pastaba. Planuojami kelio A10 sprendiniai gali būti tikslinami Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Planuojamų pėsčiųjų ir dviračių takų atžvilgiu, Alternatyva Nr. 1 ir Alternatyva Nr. 2 yra lygiavertės, kadangi abiejų alternatyvų atvejais planuojama tokia pati pėsčiųjų ir dviračių takų infrastruktūra.

Planuojamų pėsčiųjų ir dviračių takų bei skirtingų lygių perėjų sprendiniai pateikti Plano grafinės dalies bendrųjų sprendinių brėžiniuose.

2.5.5.9 Planuojami kelio statiniai

Kelio A10 plėtros apimtyse numatomas esamos kelio kategorijos pakėlimas iš II kategorijos magistralinių kelių į IIa ir (arba) I kategorijos magistralinių kelių kategoriją, tuo pačiu pakeičiant ir pagrindinio kelio skersinį profilį ir papildomai įrengiant jungiamuosius kelius. Dėl šių reikšmingų pokyčių esamų kelio statinių pamatų/atramų vietos ir aukščiai neatitiks projektinių sprendinių atramų/pamatų vietų, kiekio, tipo ir pan. Rekonstruojant kelią, keisis ir kelio dangos konstrukcijos storis.

Kelio statiniai turi tenkinti Europos komisijos įgyvendinimo reglamento, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1153 apibrėžiami infrastruktūros reikalavimai, taikytini tam tikrų kategorijų dvejopo infrastruktūros naudojimo veiksams keliamus reikalavimus ir apkrovas, todėl ir dėl šių priežasčių esami kelio statiniai (tokie kaip tiltai ar vandens pralaidos) negalės būti tiesiogiai (be intervencijos) panaudojami jų nerekonstruojant.

Kadangi siūlomų alternatyvų pagrindinio kelio trasa prisilaiko esamos kelio trasos padėties, nemaža dalis esamų kelio statinių bus rekonstruojami, juos perstatant ir keičiant jų parametrus. Papildomai atsiranda poreikis ir naujų kelio statinių, tokių kaip viadukai, estakados, tuneliai, atraminės sienelės ir vandens pralaidos, statybai. Tiek Alternatyvos Nr. 1, tiek Alternatyvos Nr. 2 atvejais planuojamų kelio statinių kiekis, tipas ir vieta numatyti tokie patys. Planuojamų kelio A10 plėtros statinių sąrašas pateiktas 2-20 lentelėje.

2-20 lentelė. Planuojamų kelio A10 statinių sąrašas

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Statinio vieta	Statinio tipas	Pastabos
Panevėžio rajono savivaldybė				
<i>Pajstrio seniūnija</i>				
1.	11,23	Stanionių k.	Žalioji tiltas	Ties miško plotu (Gegužinės girininkija, miško kvartalas Nr. 167, miško žemės sklypai, unik. Nr. 6654-0007-0029, 6654-0007-0030); statinys pritaikytas stambių gyvūnų praėjimui
2.	12,10	Stanionių k.	Tiltas	upė Įstras (41011045); upė natūrali; tiltas pritaikytas smulkių gyvūnų praėjimui
3.	12,61	Stanionių k./ Pajstrio k.	Automobilių tunelis	Pajstrio sankirta
4.	14,27	Gegužinės k.	Pralaida	upė Kryžių ravas 41011048; upė sureguliuota; pralaida pritaikyta smulkių gyvūnų praėjimui
5.	14,38	Gegužinės k.	Požeminė pėsčiųjų perėja	Pajstrio požeminė pėsčiųjų perėja
6.	16,13	Pakaušių k.	Pralaida	melioracijos griovys
7.	18,28	Vanagiškių k.	Automobilių tunelis	Adomavos sankirta
8.	19,29	Petruliškio k./ Sereikonių k.	Tiltas	upė Įstras (41011045); upė sureguliuota; tiltas pritaikytas smulkių gyvūnų praėjimui
Pasvalio rajono savivaldybė				
<i>Pumpėnų seniūnija</i>				
9.	21,13	Sereikonių k.	Pralaida	rekonstruojama esama kelio pralaida (bet. d1000)
10.	22,78	Smilgelių k.	Pralaida	melioracijos griovys; pralaida pritaikyta smulkių gyvūnų praėjimui
11.	23,29	Smilgelių k./ Pumpėnų mstl.	Viadukas	Pumpėnų sankryža
12.	24,53	Smilgelių k.	Pralaida	melioracijos griovys
13.	25,66	Talkonių k.	Žalioji tiltas	tarp miško plotų prie Gegabastos k. ir Pumpėnų miško; statinys

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Statinio vieta	Statinio tipas	Pastabos
				pritaikytas stambių gyvūnų praėjimui
14.	27,59	Talkonių k.	Tiltas (arba atraminė sienutė) ³	tvenkinys Bevardis (40050161)
15.	27,66	Talkonių k.	Pralaida	rekonstruojama esama kelio pralaida (bet. d1000)
16.	29,26	Pajstriečių k./ Talkonių k.	Automobilių tunelis	Kalno sankirta
17.	29,99	Pajstriečių k.	Pralaida	rekonstruojama esama pralaida (bet. d1200)
Pasvalio apylinkių seniūnija				
18.	32,10	Dagiliškio k.	Pralaida	melioracijos griovys, rekonstruojama esama pralaida (bet. d1000)
19.	32,33	Dagiliškio k.	Pralaida	rekonstruojama esama pralaida (bet. d1100) į upę Įstras (41011045)
20.	33,10	Dagiliškio k.	Tiltas	upė Įstras (41011045); upė sureguliuota; tiltas pritaikytas smulkių gyvūnų praėjimui
21.	34,20	Talačkonių k.	Automobilių tunelis	Talačkonių sankirta
22.	35,83	Brazdigalos k.	Požeminė perėja laukiniams gyvūnams	greta Šlamų miškelio; perėja pritaikyta smulkių ir vidutinių gyvūnų praėjimui
23.	37,13	Kantariškių k./ Čižiškių k.	Atraminė sienutė	upė Svalia (41011053)
24.	37,28	Kantariškių k./ Čižiškių k.	Tiltas	upė Svalia (41011053); upė sureguliuota; tiltas pritaikytas smulkių gyvūnų praėjimui
25.	37,86	Ažuolynės k.	Pralaida	upė S-2 (41011063)
26.	38,76	Pasvalio m., Ažuolynės k.	Viadukas	Pasvalio centrinė sankryža
27.	40,29	Maskoliškių k.	Pralaida	rekonstruojama esama pralaida (bet. d1000)

³ Atraminės sienutės įrengimo atveju galimai reikės patikslinti vandens telkinio ribas. Poreikis bus nustatytas sprendinių konkretizavimo stadijoje

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Statinio vieta	Statinio tipas	Pastabos
28.	40,74	Pasvalio m, Maskoliškių k.	Viadukas	Pasvalio šiaurinė sankryža
29.	43,15	Papyvesių k.	Tiltas	upė Pyvesa (41011120); upė natūrali; tiltas pritaikytas stambių gyvūnų praėjimui
30.	43,67	Papyvesių k.	Automobilių tunelis	Papyvesių sankirta
<i>Saločių/ Krinčino seniūnija</i>				
31.	45,80	Ažuolpamūšės k., Saločių sen.; Pajiešmenių k., Krinčino sen.	Tiltas	upė Jiešmuo (41011210); upė natūrali; tiltas pritaikytas smulkių ir vidutinių gyvūnų praėjimui
32.	46,43	Ažuolpamūšės k., Raubonių k., Saločių sen; Pajiešmenio k. Krinčino sen.	Viadukas	Biržų sankryža
<i>Saločių seniūnija</i>				
33.	46,90	Ažuolpamūšės k.	Tiltas/ pralaida (su natūraliu dugnu)	upė Ūgė (41011287); upė natūrali
34.	47,62	Ažuolpamūšės k., Ažuolytės k., Raubonių k.,	Tiltas	upė Tatula (41011240); upė natūrali; tiltas pritaikytas stambių gyvūnų praėjimui
35.	47,95	Ažuolytės vs., Raubonių k.	Pralaida (su natūraliu dugnu)	upė T-2-1 (41011286; T-2 intakas); upė natūrali
36.	48,00	Ažuolytės vs., Raubonių k.	Požeminė pėsčiųjų perėja	Raubonių požeminė pėsčiųjų perėja
37.	49,16	Raudonpamūšės k., Raubonių k.	Pralaida (su natūraliu dugnu)	upė T-2 (41011285; Tatulos intakas); upė sureguliuota
38.	50,90	Raudonpamūšės k.,	Pralaida	bevardis upelis; upė Mūša (41010001)
39.	51,00	Raudonpamūšės k.	Požeminė pėsčiųjų perėja	Žilpamūšio požeminė pėsčiųjų perėja
40.	51,75	Raudonpamūšės k., Medomiškio k.	Požeminė perėja laukiniams gyvūnams	bevardis upelis (įteka į upę Mūša (41010001); perėja pritaikyta smulkių ir vidutinių gyvūnų praėjimui

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Statinio vieta	Statinio tipas	Pastabos
41.	52,98	Brenčių k.	Pralaida	melioracijos griovys
42.	53,58	Ramužių k.	Automobilių tunelis	Puškonių sankirta
43.	54,37	Puškonių k.	Pralaida	upelis Sriautas; upė Mūša (41010001)
44.	54,58	Puškonių k.	Požeminė pėsčiųjų perėja	Puškonių požeminė pėsčiųjų perėja
45.	56,47	Morkūnų k.	Pralaida	upelis Ringė (įteka į upę Mūša (41010001); pralaida pritaikyta smulkių gyvūnų praėjimui
46.	58,89	Buiviškių k.	Pralaida (su natūraliu dugnu)	upė Bėrelė (41011353); upė sureguliuota; pritaikyta smulkių gyvūnų praėjimui
46.1	Saločių sankryžos jungiamasis kelias	Saločių mstl.	Pralaida (su natūraliu dugnu)	upė Bėrelė (41011353); upė sureguliuota
46.2	Saločių sankryžos jungiamasis kelias	Saločių mstl.	Pralaida (su natūraliu dugnu)	upė Bėrelė (41011353); upė sureguliuota
46.3	Rajoninės reikšmės kelias Nr. 1303	Saločių mstl.	Pralaida (su natūraliu dugnu)	upė Bėrelė (41011353); upė sureguliuota; rekonstruojama esama pralaida (bet. d2000)
47.	59,51	Buiviškių k.	Pralaida	upė Bėrelė (41011353); upė sureguliuota
48.	59,68	Saločių mstl., Kubiliūnų k., Bulviškių k.	Viadukas	Saločių sankryža
49.	60,18	Saločių mstl., Kubiliūnų k.	Pralaida (su natūraliu dugnu)	upė Bėrė (41011350); pralaida pritaikyta smulkių gyvūnų praėjimui
50.	61,07	Saločių mstl., Kubiliūnų k.	Pralaida	melioracijos griovys
51.	61,86	Šalnaičių k.	Pralaida (su natūraliu dugnu)	upė Molupis (41011360); upė natūrali
52.	63,26	Kurpalaukio k.	Pralaida	melioracijos griovys

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Statinio vieta	Statinio tipas	Pastabos
53.	63,28	Kurpalaukio k.	Žalioji tiltas	Šakarnių miškas; statinys pritaikytas stambių gyvūnų praėjimui
54.	64,22	Kurpalaukio k.	Pralaida	upė Mikoliūnų sriautas (41011390); upė sureguliuota
55.	65,58	Škilinпамūšio k.	Viadukas	Latvijos valstybės sienos sankryža

Pastaba: Saločių sankryžoje per Bėrelės upę (41011353) papildomai numatoma: dvi naujos pralaidos jungiamuosiuose keliuose ir vienos esamos pralaidos (bet. d2000) Vytauto g., Saločių mstl. rekonstrukcija.

Pastaba. Planuojami kelio A10 statiniai gali būti tikslinami Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Nuo kelio A10 vakarų kryptimi ~320 m atstumu yra Pajstrio aerodromas. Prie aerodromo privažiuojama per esamą sankryžą su Įstro g. ties kelio A10 11,81 km. Plano sprendiniai nepatenka į aerodromo apsaugos B zoną, o aerodromo apsaugos A zonoje, kurią kerta ir esamas kelias A10, sprendiniai planuojami taip, kad kelio dangos paviršiaus altitudė po rekonstrukcijos būtų kiek įmanoma artimesnė esamai kelio statinio altitudėi“.

Planuojamų kelio A10 statinių atžvilgiu, Alternatyva Nr. 1 ir Alternatyva Nr. 2 yra lygiavertės, kadangi abiejų alternatyvų atvejais planuojami tokie patys kelio statiniai.

Planuojamų kelio A10 statinių sprendiniai pateikti Plano grafinės dalies bendrųjų sprendinių brėžiniuose.

2.5.5.10 Alternatyvų palyginimas

2-21 lentelėje pateiktas siūlomų Alternatyvos Nr. 1 ir Alternatyvos Nr. 2 palyginimas techniniu aspektu.

2-21 lentelė. Kelio A10 plėtros pagal Alternatyvą Nr. 1 ir Alternatyvą Nr. 2 rodikliai

Pavadinimas	Alternatyva Nr.1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Pagrindinis kelias A10			
Kelio kategorija	I	IIa	I
Kelio skersinis profilis	„2+S+2“	„2+1“	„2+S+2“
Užtikrinamas eismo kokybės lygis	labai aukštas	aukštas	labai aukštas

Pavadinimas	Alternatyva Nr.1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Maksimalus projektinis VMPEI, aut./paraž	iki 55 000	iki 18 000 išimties atveju iki 23 000	iki 55 000
Didžiausias leistinas greitis, km/ h	120 km/h	100 km/h	120 km/h
Kelio ilgis, km	36,95	19,75	56,70
Eismo juostų skaičius, vnt.	4	3	4
Eismo juostos plotis, m	3,50	3,25; 3,50	3,50
Važiuojamosios dalies plotis, m	2 x 7,00	2 x 3,50 + 3,25	2 x 7,00
Kelio dangos plotis, m	2 x 10,0	11,25	2 x 10,0
Kelio plotis (be paplatinimų), m	24,50	16,50	24,50
Skirtingų lygių sankryžų skaičius, vnt.	4	2	6
Sankirtų skaičius, vnt.	5	1	6
Jungiamieji keliai			
Jungiamųjų kelių ilgis, km	~72,5	~39,3	~111,8
Jungiamųjų kelių važiuojamosios dalies plotis, m	3,50 - 6,00	3,50 - 6,00	3,50 - 6,00
	techniškai ir ekonomiškai pagrindus jungiamųjų kelių plotis statinio projekto rengimo etape gali būti tikslinamas		
	5,50 - 8,00	5,50 - 8,00	5,50 - 8,00

Pavadinimas	Alternatyva Nr.1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Jungiamųjų kelių plotis, m	techniškai ir ekonomiškai pagrindus jungiamųjų kelių plotis statinio projekto rengimo etape gali būti tikslinamas		
Žiedo tipo sankryžos			
Žiedo tipo sankryžų poreikis, vnt.	16	4	20
Kiti transporto statiniai			
Automobilių tuneliai, vnt.	5	1	6
Viadukai, vnt.	4	2	6
Pėsčiųjų tuneliai, vnt.	1	3	4
Tiltai per upes, vnt.	6	2	8
Žalieji tiltai, vnt.	2	1	3
Požeminės laukinių gyvūnų perėjos, vnt.	1	1	2
Atraminės sienelės, vnt.	1	0	1
Autobusų sustojimo aikštelės pagrindiniame kelyje, vnt.	0	0	0
	labai aukšto EKL keliuose viešojo transporto stotelės nerengiamos; aukšto EKL keliuose autobusų sustojimo aikštelės gali būti rengiamos tačiau, esant jungiamiesiems keliams, siekiant maksimaliai išnaudoti planuojamą infrastruktūrą ir dirbtinai nežeminant eismo kokybės lygio jos yra iškeliamos į jungiamuosius kelius		
Autobusų sustojimo aikštelės jungiamuosiuose keliuose, vnt.	28	14	42
Tiesioginiai patekimai iš kelio A10, vnt.	3	2	5

Pavadinimas	Alternatyva Nr.1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Patekimai iš jungiamųjų/ šalutinių kelių, vnt.	2	0	2
Pėsčiųjų ir dviračių takai			
Planuojamų pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis, km	~11,7	~3,5	~15,2
Skirtingų lygių pėsčiųjų ir dviratininkų perėjimų skaičius (įskaitant skirtingų lygių sankryžas ir sankirtas), vnt.	11	6	17
Poilsio aikštelės			
Planuojamų poilsio aikštelių kiekis, vnt.	1	2	3
Aplinkosauginės priemonės			
Triukšmo užtvaros, km	~40	~21	~61
Gyvūnų praėjimų sprendiniai	Žalieji tiltai, požeminės perėjos bei kitų transporto statinių, tokių kaip tiltai, viadukai ir pralaidos, pritaikyti gyvūnų migracijai		

Pastaba. Kelio A10 plėtros pagal Alternatyvą Nr. 1 ir Alternatyvą Nr. 2 techniniai sprendiniai gali būti tikslinami Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje, o techniniai parametrai statinio projekto rengimo metu.

2.5.5.11 Paviršinio ir požeminio vandens surinkimo ir nuvedimo sprendiniai

Siekiant užtikrinti kuo tikslesnį naujai planuojamo kelio A10 plėtrai reikalingo žemės sklypo ploto ir ribų nustatymą, Plane numatomi inžineriniai sprendiniai, susiję su paviršinio ir požeminio vandens surinkimu bei nuvedimu. Paviršinės nuotekos bus tvarkomos pagal teisės aktų reikalavimus, įskaitant Paviršinių nuotekų tvarkymo reglamentą, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. D1-193 „Dėl Paviršinių nuotekų tvarkymo reglamento patvirtinimo“.

Paviršinis vanduo, susidarantis dėl kritulių (lietaus, sniego) arba sniego bei ledo tirpsmo, nuvedamas nuo pagrindinės kelio važiuojamosios dalies ir nuo jungiamųjų kelių bei sankryžų. Didžiojoje dalyje trasos

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

tam numatoma naudoti atviro tipo paviršinio vandens nuvedimo sistemą – šalia kelio įrengiamus griovius, kurie yra patikimas ir ekonomišką sprendimą užmiesčio keliuose.

Automobilių kelių vandens nuleidimo sistemų projektavimo taisyklių KPT VNS 16, patvirtintų Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2016 m. rugpjūčio 31 d. įsakymu Nr. V-476 „Dėl Automobilių kelių vandens nuleidimo sistemų projektavimo taisyklių KPT VNS 16 patvirtinimo“, X skyriuje ir dokumente Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Vandens telkinių apsauga APR-VTA 10“, patvirtintos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos generalinio direktoriaus 2010 m. balandžio 1 d. įsakymu Nr. V-89 „Dėl dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Vandens telkinių apsauga APR-VTA 10“ patvirtinimo“, žolėtus šoninius kelio griovius, rekomenduojama taikyti pirminiam paviršinių nuotekų apvalymui, prieš išleidžiant jas neįtarioje taršai aplinkoje arba į kitus įvairios konstrukcijos paviršinių nuotekų valymo įrenginius.

Lėkšti žoliniai grioviai kelio nuotekų užterštumą skendinčiomis medžiagomis ir su jomis asocijuotais teršalais gali sumažinti iki 50 proc. Statinio projekte bus įvertinta, ar ties kelio dangos riba reikalingi seklūs, tankia žolės danga apželdinti latakai, kuriais nuleidžiamos paviršinės nuotekos. Žolės danga silpnina nuotekų srauto tėkmę, taip nusodinamos ir sulaičomos dumblo dalelės ir su jomis asocijuoti teršalai (ypač sunkieji metalai).

Netipinėse vietose ar mazguose (kaip, pavyzdžiui, skirtingų lygių sankryžos, žiedinės sankryžos, viadukai, tiltai, tuneliai, požeminės pėsčiųjų perėjos ar pralaidos) numatomi uždaro tipo paviršinio vandens nuvedimo įrenginiai sujungiami su atviro tipo vandens nuvedimo sistema (grioviais) taip pat vanduo nuvedamas į artimiausius upelius ar melioracijos griovius arba pajungiamas į esamus melioracijos tinklus, pagal poreikį juos rekonstruojant. Nagrinėjamoje vietovėje vyrauja melioruoti laukai ir yra išvystyta esama melioracijos sistema.

Be įprastų griovių ir vamzdynų, tam tikrose vietose, kur prognozuojama didesnė vandens sanakaupa, projektuojami išgarinimo (infiltracijos–išgarinimo) baseinai. Jie skirti pertekliniam paviršiniam vandeniui sukaupti, palaipsniui infiltruoti į gruntą bei išgarinti, taip užtikrinant, kad paviršinis vanduo nesikaupytų kelio grioviuose.

Požeminio vandens surinkimas sprendžiamas įrengiant drenažo tinklus, užtikrinančius perteklinės drėgmės pašalinimą iš kelio konstrukcijos. Šių tinklų techniniai sprendiniai bus detalizuoti Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje ir statinių projektų rengimo metu, atlikus išsamesnius geologinius bei hidrologinius tyrimus.

Per upes numatant įrengti pralaidas su natūraliu dugnu turi būti užtikrinta, kad jų įrengimas nekeis upės vagos, krantų. Rekomenduojama, kad pralaida būtų daugiau kaip 1,2 karto platesnė už upės natūralų vagos plotį, kad esant potvyniui upės tėkmės greičiai suspaustoje pralaidos vietoje nesukeltų labai audringo ir turbulentinio tekėjimo.

2.5.5.12 Siūlomos eismo saugumo inžinerinės priemonės

Vienas iš esminių kelio A10 plėtos poreikių yra pagerinti eismo saugumo situaciją viename iš pagrindinių Lietuvos kelių – transporto koridorių „Via Baltica“. Planuojant kelio A10 plėtrą, numatoma daugybė kompleksinių eismo saugumą gerinančių priemonių, kurios leis, jas įdiegus, iš karto pasiekti išskeltus tikslus ir juos išlaikyti ateityje bei labiau pagerinti eismo saugumo situaciją nagrinėjamame kelyje.

Esamos būklės analizės metu nustatyta, kad per ataskaitinį nagrinėjamą laikotarpį kelyje A10 įvyko daugiau nei 85 transporto priemonių susidūrimai, kurių metu žuvo arba buvo sužaloti eismo dalyviai, arba padaryta žala transporto priemonėms ir kitam turtui. Planuojant kelio A10 plėtrą ir didinant kelio kategoriją bei eismo kokybės lygį, aukšto ar labai aukšto eismo kokybės lygio atveju priešingų krypčių transporto srautai yra numatomi atskirti skiriamąja juosta ir (arba) apsauginiu atitvaru. Tiek Alternatyvos Nr. 1 (kelio I + IIa kategorija) atveju, tiek Alternatyvos Nr. 2 (kelio I kategorija) atveju siūlomi skersiniai kelio profiliai su apsauginiu barjeru skiriamąjoje juostoje, fiziškai atskiriančiu priešpriešinio transporto srautus ir eliminuojančiu kairinių posūkių ar nesankcionuotų apsisukimų bei priešpriešinio susidūrimo galimybes.

Esamoje situacijoje yra 286 tiesioginiai šalutinių kelių ir išvažiavimų į/iš teritorijų susikirtimai su pagrindiniu keliu A10. Tokia situacija pagrindiniame kelyje suformuoja daugybę konfliktinių taškų, kurie daro didelę įtaką eismo įvykių atsiradimui. Vienintelė galima eismo saugumą užtikrinanti priemonė, leidžianti sumažinti susikirtimų su pagrindiniu keliu kiekį, nesutrikdant esamos susisiekimo sistemos sklandaus veikimo ir užtikrinant patekimą į privačius sklypus, yra jungiamųjų kelių įrengimas. Abiejų kelio plėtros alternatyvų atvejais yra suplanuojami jungiamieji keliai ir tai suteikia galimybę paskirstyti konfliktinius taškus, juos perkeliant į gerokai mažesnę VMPEI ir važiavimo greitį turėsiančius jungiamuosius kelius. Jungiamieji keliai taip pat leis iš pagrindinio kelio pašalinti pėsčiųjų ir dviratininkų eismą, lėtaeigę žemės ūkio techniką, todėl pagrindiniame kelyje sumažės važiavimo greičių skirtumai tarp skirtingų transporto priemonių, o tai taip pat teigiamai veiks eismo saugumą. Iš žemesnės kategorijos kelių ir nuovažų surinktą transporto eismą numatomą įlieti į pagrindinį kelią per saugesnes dviejų lygių sankryžas su lėtėjimo ir greitėjimo juostomis. Bendras pokytis pagrindiniame kelyje A10 yra transporto eismą iš buvusių 286 jungčių per visą nagrinėjamą kelio ruožą nukreipti į pagrindinį kelią per planuojamas šešias sankryžas ir tai yra vienas reikšmingiausių indėlių į eismo saugumo ir komforto gerinimą tranzito paskirties kelyje.

Taikant aukštą ar labai aukštą eismo kokybės lygį, įrengiamos tik dviejų lygių sankryžos, kurios yra ženkliai saugesnės lyginant su sankryžomis viename lygyje. Kelyje aukšto ar labai aukšto eismo kokybės lygio atveju draudžiamas pėsčiųjų ir dviratininkų eismas, todėl, užtikrinant saugų pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimą tarp skirtingų kelio A10 pusių, ten, kur nėra galimybės judėti alternatyviais maršrutais (pvz. per skirtingų lygių sankryžas ar sankirtas), įrengiamos skirtingų lygių pėsčiųjų ir dviratininkų perėjos, kurios sujungiamos su viešojo transporto sustojimais arba su kita esama ir planuojama infrastruktūra.

Urbanizuotose vietovėse pagrindiniame kelyje, sankryžų zonose bei ten, kur įrengiama pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūra, numatomas apšvietimas, užtikrinantis gerą matomumą ir eismo dalyvių saugumą.

Remiantis VŠĮ „Transporto kompetencijų agentūra“ duomenimis, kelyje A10 per pastaruosius 10 metų (2015-2024 m.) įvyko 575 techniniai eismo įvykiai. Dažniausiai pasitaikantys techniniai eismo įvykiai - užvažiavimas ant gyvūno (243 įvykiai), todėl, parenkant pirminius projektinius sprendinius atsižvelgiant į esamą gamtinę aplinką (miškų masyvus ir jų išsidėstymą), susidūrimų su laukiniais gyvūnais eismo įvykių koncentraciją, aplinkosaugos tyrėjų duomenis, transporto priemonių VMPEI ir esamus ruožus, kuriuose įspėjama apie didelę tikimybę, kad per kelią gali judėti laukiniai gyvūnai, siūloma įrengti priemones, sprendžiančias šią problematiką, t. y., tvoras ir jų elementus sulaikančius laukinių gyvūnų patekimą į važiuojamąją dalį, požemines laukinių gyvūnų perėjas bei žaliuosius tiltus, skirtus nenutrūkstamos gyvūnų migracijos užtikrinimui.

2.5.5.13 Transporto srautų prognozė ir modeliavimas

Plano bendruosiuose sprendiniuose nagrinėjamame kelio A10 ruože abiejų alternatyvų atvejais yra numatytos šešios sankryžos, kurių tipai pateikti 2-22 lentelėje. Šių sankryžų prioritetingiems variantams atliktas transporto eismo srautų mikromodeliavimas. Sankryžų Nr. 1 - 4 mikromodeliavimas atliktas Plėtros galimybių studijos rengimo metu, o sankryžų Nr. 5 - 6 Plano rengimo etapo metu.

2-22 lentelė. Sankryžų alternatyvų prioritetingas variantas

Eil. Nr.	Kelio A10 piktetas, km	Sankryžų variantai:	Sankryžos tipas (prioritetingas, pagal schemas)
1.	23,29	Pumpėnų sankryža	dviejų lygių (kelio A10 estakada)
2.	38,76	Pasvalio centrinė sankryža	dviejų lygių (kelio A10 estakada)
3.	40,74	Pasvalio šiaurinė sankryža	dviejų lygių (viadukas šalutiniame kelyje jį iškeliant)
4.	46,43	Biržų sankryža	dviejų lygių (viadukas šalutiniame kelyje jį iškeliant)
5.	59,68	Saločių sankryža	dviejų lygių (kelio A10 estakada)
6.	65,58	Sienos su Latvija sankryža	dviejų lygių (viadukas šalutiniame kelyje jį iškeliant)

Sankryžų mikromodeliavimas atliekamas, įvertinant transporto srautų prognozę ateityje (30 metų laikotarpiui) 2055 metams. Mikromodeliavimas visais atvejais atliekamas vienos valandos trukmės pikiniam transporto eismo intensyvumui. Atliekant sankryžų mikromodeliavimą, perspektyviniai transporto srautai modeliuojami, vertinant vidutinį scenarijų, kurio kasmetinis VMPEI prieaugis yra 3,00 proc.

Sankryžų modeliavimas atliktas naudojant PTV Vissim programinės įrangos paketą. Sankryžų pralaidumui ir funkcionalumui įvertinti nustatomas maksimalus momentinis transporto priemonių eilės ilgis ir eismo kokybės rodiklis LOS (level of service). LOS yra kokybinis rodiklis, naudojamas transporto priemonių eismo kokybės apibūdinimui, analizuojant kelius ir sankryžas. Vadovaujantis HCM 2010 (Highway Capacity Manual 2010) greitkelių intensyvumo vadovo metodika, eismo kokybės lygiai LOS yra skirstomi nuo A iki F lygio pagal 2-23 lentelėje pateiktus prastovų laikus sekundėmis.

2-23 lentelė. Kelio ženklais reguliuojamų sankryžų eismo kokybės lygis LOS

Kelio ženklais reguliuojamos sankryžos	
LOS	Prastova, s
A	≤ 10
B	11 - 15

C	16 - 25
D	26 - 35
E	36 - 50
F	>50

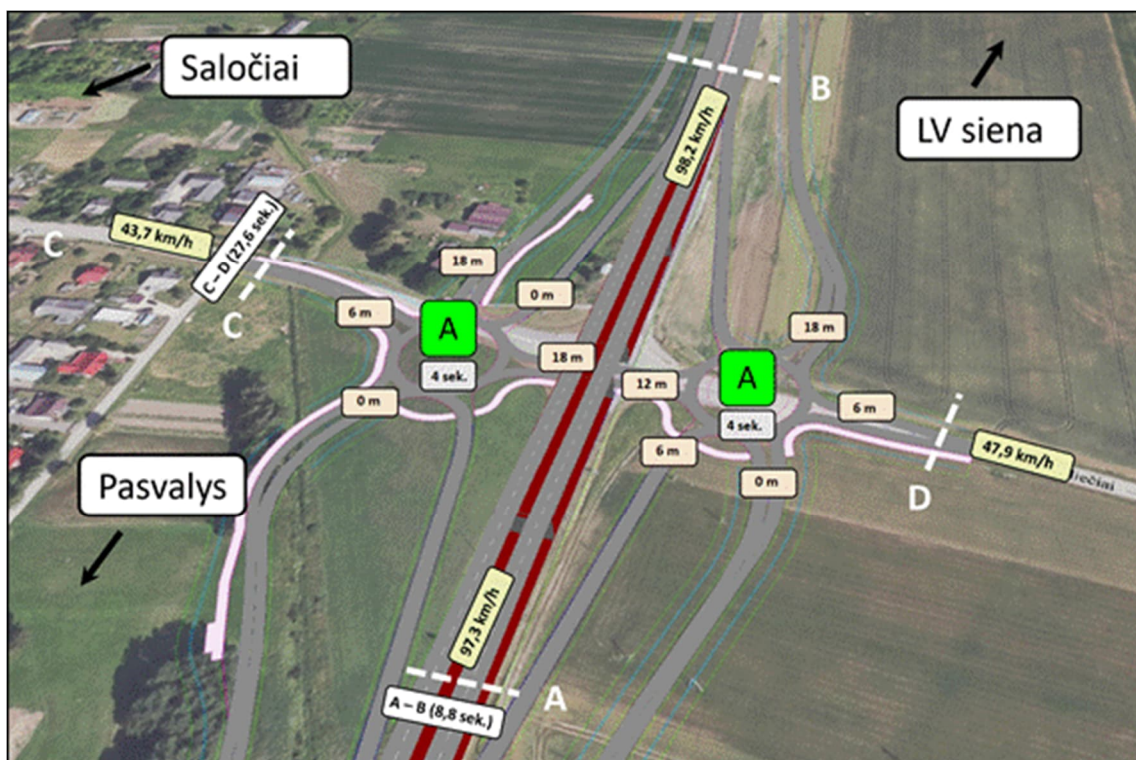
Plėtros galimybių studijos metu atlikto sankryžų mikromodeliavimo metu gauti rezultatai pateikti 2-24 lentelėje.

2-24 lentelė. Plėtros galimybių studijos sankryžų mikromodeliavimo rezultatai

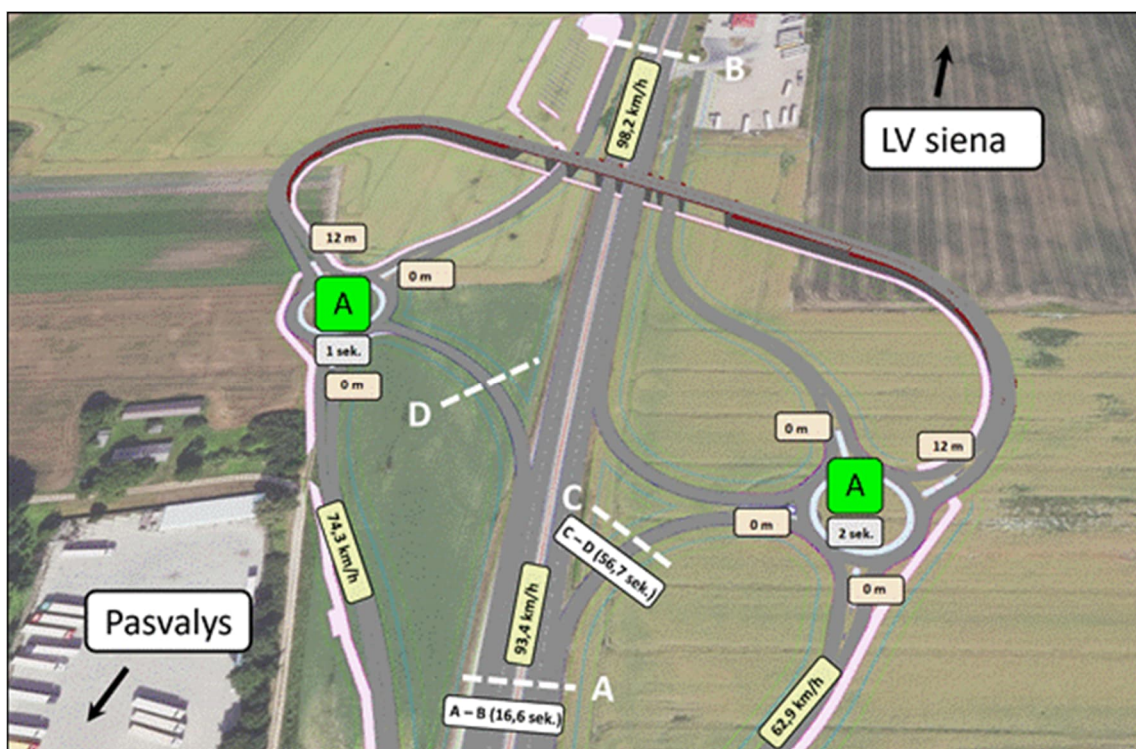
Eil. Nr.	Kelio A10 piketas, km	Sankryžos pavadinimas	Mikromodeliavimo rezultatai
1.	23,3	Pasvalio centrinė sankryža	prastova 2 / 2 sek. LOS (A / A); max eilės ilgis - 12 m
2.	40,7	Pasvalio šiaurinė sankryža	prastova 11 / 9 sek. LOS (B / A); max eilės ilgis - 102 m
3.	46,4	Biržų sankryža	prastova 4 / 4 sek. LOS (A / A); max eilės ilgis - 41 m
4.	59,7	Pasvalio centrinė sankryža	prastova 3 / 5 sek. LOS (A / A); max eilės ilgis - 63 m

Tik vienoje iš keturių sankryžų, piko valandą, gaunamas žemesnis nei A eismo kokybės lygis (LOS), t. y. Pasvalio šiaurinėje sankryžoje gaunamas LOS B lygis. Šioje sankryžoje, skirtingai nei kitose, didelė eismo dalis pasiskirsto viena kryptimi.

Būtina atkreipti dėmesį, kad šis rezultatas gaunamas vertinant 30 metų perspektyvinį laikotarpį, kai vertinamas kasmetinis VMPEI prieaugis tiek pagrindiniame kelyje A10, tiek šalutiniuose ir jungiamuosiuose keliuose pikinę paros valandą. Tai reiškia, kad net po 30 metų esant pikiniam eismo intensyvumui ši sankryža bus veiksminga ir tenkins aukštesnio nei vidutinio eismo kokybės lygio (LOS) reikalavimus.



2-23 pav. Saločių sankryžos (59,7 km) mikromodeliavimo rezultatai



2-24 pav. Sienos su Latvija sankryžos ruožo pabaigoje (65,4 km) mikromodeliavimo rezultatai

Plano parengimo metu tikslinant sprendinius ir todėl Saločių sankryžą ties Saločių gyvenvietė (59,7 km) ir Sienos su Latvija sankryžą ruožo pabaigoje (65,4 km) pakeitus iš turbožiedinių į skirtingų lygių sankryžas, atlikus šių sankryžų mikromodeliavimą, abiejų sankryžų atveju gaunamas aukščiausias eismo kokybės lygis (LOS) – A, o didžiausias transporto priemonių eilės ilgis sudaro 18 m (2-23 pav.-2-24 pav.).

Apibendrinant eismo kokybės lygio (LOS) atžvilgiu, Alternatyva Nr. 1 ir Alternatyva Nr. 2 yra lygiavertės, kai pagrindiniame kelyje ir jungiamuosiuose keliuose abiejų alternatyvų atvejais gaunamas aukščiausias eismo kokybės lygis.

2.6 Inžinerinė infrastruktūra

Esamoje situacijoje kelio A10 plėtos teritoriją kerta inžinerinės infrastruktūros tinklai: magistralinio ir skirstomojo dujotiekio vamzdiniai, elektros tinklų aukštos įtampos oro linijos, skirstomųjų elektros tinklų oro ir požeminės kabelių linijos, elektroninių ryšių infrastruktūra, vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo tinklai. Kelio A10 plėtos ir gretimose teritorijose įrengtos valstybei priklausančios melioracijos sistemos.

Atliekant A10 kelio plėtos darbus, ypatingas dėmesys skiriamas esamų inžinerinių tinklų suderinimui su naujai projektuojama infrastruktūra. Jei kelią kerta ar kelio juostoje yra elektros linijos, dujų tinklai ar kiti inžineriniai tinklai (ryšių, telekomunikacijų, vandentiekio, nuotekų ir kt.), kelio sprendiniai turi būti parengti taip, kad maksimaliai būtų išvengiama šių tinklų iškėlimo ar pertvarkymo/apsaugojimo. Kitu atveju turi būti pasiūlytas šių tinklų iškėlimo/perkėlimo/apsaugojimo sprendinys.

Nors inžinerinių tinklų iškėlimas turėtų būti taikomas tik išskirtiniais atvejais, išanalizavus esamų inžinerinių tinklų situaciją (jų gylius ir aukščius), kai tai būtina projekto sprendiniams įgyvendinti, nepavyks išvengti inžinerinių tinklų iškėlimo į kitą vietą, nes dalis tinklų (pvz., skirstomieji elektros, dujų, elektroninių ryšių tinklai) nutiesti lygiagrečiai esamoms kelio A10 žemės sklypų riboms.

Plano bendruosiuose sprendiniuose abiejų alternatyvų atvejais kelio A10 plėtos teritorijoje numatyti tokie patys inžinerinės infrastruktūros įrengimo/iškėlimo/perkėlimo sprendiniai.

Bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje vertinti magistralinių dujotiekių, elektros tinklų aukštos įtampos (330 kV, 110 kV) ir 35 kV oro linijų pertvarkymo sprendiniai bei numatytos paviršinio vandens surinkimo vietos bei išleidimo į aplinką kryptys. Skirstomųjų elektros tinklų (10 kV, 0,4 kV) ir dujotiekių, elektroninių ryšių linijų, vandens tiekimo ir nuotekų, paviršinių nuotekų tvarkymo infrastruktūros planavimo ar pertvarkymo sprendiniai bus detalizuojami Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Visais atvejais esant poreikiui iškelti/perkelti inžinerinių tinklų trasas į naujas trasas, turės būti parengti iškėlimo/perkėlimo sprendiniai, Plane suplanuotos bei nustatytos apsaugos zonos. Esant poreikiui, inžinerinius tinklus įrengti už kelio juostos (žemės sklypo) ribų, Plane turės būti numatyti atitinkami servitutai.

Plano bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje pateikti sankirtų su inžinerine infrastruktūra sprendiniai, inžinerinės infrastruktūros rekonstravimo ir perkėlimo priemonės ir būdai sankirtų vietose yra preliminarūs ir, Planavimo organizatoriui pasirinkus kelio plėtos alternatyvą, gali būti tikslinami Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Patvirtinus Planą, Plane pateikti sankirtų su inžinerine infrastruktūra sprendiniai, inžinerinės infrastruktūros rekonstravimo ir perkėlimo priemonės ir būdai sankirtų vietose yra preliminarūs ir gali būti tikslinami statinių projektų rengimo metu pagal inžinerinių tinklų valdytojų išduotas prisijungimo sąlygas neinicijuojant specialiojo teritorijų planavimo dokumento koregavimo arba keitimo procedūros.

Rengiant statinių projektus, Plano sprendinių įgyvendinimui gali būti pasiūlytas alternatyvus inžinerinių tinklų pertvarkymo būdas nei numatyta Plane, prieš tai suderinus su Planavimo organizatoriumi.

2.6.1 Gamtinių dujų dujotiekiai

Magistralinio dujotiekio tinklai

Magistralinis dujotiekis (toliau – MD) keisdamas padėtį į vieną ar kitą kelio A10 pusę bei MD atšakos kerta kelio A10 plėtros teritoriją penkiose vietose ties šiais kelio kilometrais: 10,40 km, 15,04 km, 17,60 km, 18,83 km ir 46,96 km. Kelio A10 plėtros teritorijos ir MD kiekiai pateikti 2-25 lentelėje.

2-25 lentelė. Kelio A10 plėtros teritorijos sankirtų su MD kiekiai

Kertamos MD infrastruktūros kiekiai	Alternatyva Nr. 1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Sankirtų su MD kiekiai, vnt.	4	1	5
Kertamų MD vamzdynų kiekiai, vnt.	5	1	6

Kelio A10 plėtros teritorijos ir MD vamzdynų sankirtų situacijų sąrašas bei aprašymas pateiktas 2-26 lentelėje.

2-26 lentelė. Kelio A10 plėtros teritorijos sankirtų su MD vamzdynais sąrašas

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas	Situacijos vieta	MD padėtis kelio A10 plėtros teritorijos atžvilgiu
Panevėžio rajono savivaldybė			
1.	9,30–10,40 km; dešinė kelio A10 pusė	Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	MD Ivacevičiai-Vilnius-Ryga DN500, MD Panevėžys-Šiauliai DN350 1,4 km atkarpoje nutiesti lygiagrečiai kelio A10 plėtros teritorijai.
2.	10,40 km	Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	MD Panevėžys-Šiauliai DN350 kerta kelio A10 plėtros teritoriją esamu 88° kampu; MD Panevėžys-Šiauliai II-gija DN1000 kerta kelio A10 plėtros teritoriją esamu 85° kampu.
3.	10,40–10,95 km; dešinė kelio A10 pusė	Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	MD Ivacevičiai-Vilnius-Ryga DN500 0,5 km atkarpoje nutiestas lygiagrečiai kelio A10 plėtros teritorijai 23 m atstumu.

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas	Situacijos vieta	MD padėtis kelio A10 plėtos teritorijos atžvilgiu
4.	14,29 km; dešinė kelio A10 pusė	Gegužinės k., Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	MD Ivacevičiai-Vilnius-Ryga DN500 priartėja prie kelio A10 plėtos teritorijos iki 7 m atstumu.
5.	15,04 km	Gegužinės k., Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	MD atšaka į Gegužinės DSS kerta kelio A10 plėtos teritoriją esamu 90° kampu.
6.	17,60 km	Pakaušių k., Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	MD Ivacevičiai-Vilnius-Ryga DN500 kerta kelio A10 plėtos teritoriją esamu 71° kampu.
7.	18,30 km; kairė kelio A10 pusė	Pakaušių k., Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	MD Ivacevičiai-Vilnius-Ryga DN500 priartėja prie kelio A10 plėtos teritorijos iki 7 m atstumu.
8.	18,83 km	Petruliškio k., Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	MD kerta kelio A10 juostą esamu 61° kampu.
Pasvalio rajono savivaldybė			
9.	46,96 km	Ažuolpamūšės k., Salочиų sen., Pasvalio r. sav.	MD atšaka į Biržų DSS kerta kelio A10 plėtos teritoriją esamu 85° kampu.

Vadovaujantis Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatomis, KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimais, Magistralinių dujotiekių apsaugos taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2010 m. liepos 16 d. įsakymu Nr. 1-213 „Dėl Magistralinių dujotiekių apsaugos taisyklių patvirtinimo“, Magistralinio dujotiekio įrengimo ir plėtos taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2014 m. sausio 28 d. įsakymu Nr. 1-12 „Dėl Magistralinio dujotiekio įrengimo ir plėtos taisyklių patvirtinimo“ (toliau – MD plėtos taisyklės), planuojant magistralinio kelio plėtra, į turi būti išlaikyti leistini atstumai iki esamų MD vamzdynų, įrenginių ir statinių, leistini kelio susikirtimo su MD kampai, vamzdynų konstrukcija pritaikyta transporto eismo sukeliams apkrovoms, įrengti apsauginiai dėklai ir pan.

Rengiant kelio A10 plėtos bendruosius sprendinius (sankryžų vietas, kelio A10 statinius, žaliuosius tiltus ir pan.), įvertinti MD ir automobilių kelio prasilenkimo reikalavimai, nurodyti MD plėtos taisyklėse:

- MD apsaugos zonose išilgai vamzdyno tramos draudžiama tiesti kelius ir geležinkelių kelius, statyti ir (ar) įrengti visų rūšių transporto priemonių ir (ar) mechanizmų sustojimo vietas, stovėjimo ir saugojimo aikštes;
- horizontalusis atstumas nuo MD vamzdyno iki greta nutiesto (tiesiamo) valstybinės reikšmės kelio pylimo papėdės, griovio išorinio krašto turi būti ne mažesnis kaip 50 m, o iki greta nutiesto (tiesiamo) vietinės reikšmės kelio briaunos – 25 m;
- MD vamzdynų susikirtimai (prasilenkimai) su valstybinės reikšmės automobilių keliais turi būti numatomi 90°±5° kampu. Suderinus su magistralinio dujotiekio savininku, susikirtimo (prasilenkimo) kampas gali būti sumažintas iki 45°. MDV ir vietinės reikšmės automobilių kelių susikirtimo (prasilenkimo) kampas turi būti ne mažesnis kaip 45°;

- atstumas nuo MD vamzdynų ašies iki susisiekimo infrastruktūros statinių ar įrenginių (susikirtimo (prasilenkimo) vietoje arba greta nutiestos (tiesiamos) susisiekimo komunikacijos) turi būti ne mažesnis kaip - iki tiltų (tilto pereinamosios plokštės), tunelių ir viadukų – 50 m. Mažiausias atstumas nuo dujų išleidimo (prapūtimo) vamzdžių iki tiltų, pėsčiųjų tunelių ir viadukų turi būti ne mažesnis kaip 50 m;
- mažiausias atstumas nuo teritorijos, kurioje yra MD vamzdynų uždarymo įtaisai, valymo ir diagnozavimo įtaisų paleidimo ir priėmimo kameros, kompresorių stočių (DKS), dujų skirstymo stočių (DSS), dujų apskaitos stočių (DAS) ir (ar) dujų slėgio ribojimo mazgų (DSRM) aptvėrimo iki valstybinės reikšmės automobilių kelių sankirtos (tiltų, estakadų, tunelių, nuovažų ir kt.), greta nutiestų (tiesiamų) valstybinės reikšmės automobilių kelių (skaičiuojant iki pylimo papėdės, griovio išorinio krašto), taip pat tiltų, tunelių, viadukų bei kitų susisiekimo infrastruktūros statinių turi būti ne mažesnis kaip 50 m. Inžineriniai tinklai, tiesiami (numatomi) greta teritorijos, kurioje yra DKS, DSS, DAS ir (ar) DSRM, turi būti atstumu, ne mažesniu nei šiems tinklams taikomi techniniai normatyviniai reikalavimai iki statinių (aptvėrimų) pamatų.

Vadovaujantis Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymu, planuojant veiklą (veiksmus) 200 m ir mažesniu atstumu nuo MD trasos, negavus magistralinio dujotiekio savininko rašytinio pritarimo, yra draudžiama projektuoti ir statyti bet kokius naujus statinius ar įrenginius, juos rekonstruoti, projektuoti ir atlikti statinių bei įrenginių remonto arba griovimo darbus, keisti pastatų (patalpų) paskirtį, formuoti naujus nekilnojamojo turto kadastro objektus kaip atskirus nekilnojamojo turto objektus suformuojant patalpas pastate arba padalijant, atidalijant, sujungiant ar perdalijant pastatus ir (ar) patalpas, planuoti teritorijas, nustatyti ar keisti žemės sklypų pagrindinę žemės naudojimo paskirtį ir /ar būdą, formuoti naujus ar pertvarkyti esamus žemės sklypus ir pan.

Pagal KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ 221 punktą, mažiausi naujų projektuojamų požeminių komunikacijų tinklų atstumai nuo kelio elementų nurodyti 18 lentelėje. Šie reikalavimai netaikomi lygiagrečiams ir vietinės reikšmės keliams. Atliekant kelio statybos darbus, esami požeminių komunikacijų tinklai pertvarkomi tik tiek, kiek būtina kelio statybos darbams atlikti.

Vykdamas kelio A10 plėtrą, numatomi MD vamzdynų rekonstrukcijos sprendiniai:

1. Ties 14,3 km numatytas MD Ivacevičiai-Vilnius-Ryga DN500 vamzdyno perkėlimas rytų kryptimi, išlaikant MD plėtros taisyklėse nurodytą didžiausią min atstumą tarp MD vamzdynų. Perkeliama esamo MD vamzdyno ilgis – apie 540 m;

2. Tarp 17,6 ir 18,85 km numatytas MD Ivacevičiai-Vilnius-Ryga DN500 vamzdyno perkėlimas vakarų kryptimi, išlaikant MD plėtros taisyklėse nurodytus min atstumus nuo perkeliama MD iki planuojamo jungiamojo kelio. Esamo MD vamzdyno, kurį reikalinga perkelti, ilgis - apie 900 m.

Kelio A10 plėtros įgyvendinimui taip pat bus numatomas MD vamzdynų apsauginių dėklų prailginimas, siekiant užtikrinti tinkamą apsaugą po važiuojamąja dalimi bei ilgaamžišką jų eksploataciją.

Skirstomieji dujotiekiai

Skirstomųjų dujotiekių apsauga ir eksploatavimas užtikrinamas vadovaujantis Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 29, 30, 31 straipsniais; Gamtinių dujų skirstomųjų dujotiekių apsaugos taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2012 m. lapkričio 23 d. įsakymu Nr. 1-228 „Dėl Gamtinių dujų skirstomųjų dujotiekių apsaugos taisyklių patvirtinimo“ (2019 m. rugsėjo 24 d. įsakymo Nr. 1-255 redakcija); Skirstomųjų dujotiekių įrengimo taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos

Respublikos energetikos ministro 2016 m. gegužės 17 d. įsakymu Nr. 1-162 „Dėl Skirstomųjų dujotiekių įrengimo taisyklių patvirtinimo“.

Skirstomųjų dujotiekių padėties kelio A10 atžvilgiu situacijos pateiktos 2-27 lentelėje.

2-27 lentelė. Kelio A10 sankirtų su skirstomųjų dujotiekių vamzdynais sąrašas

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas	Situacijos vieta	Skirstomųjų dujotiekių padėtis kelio A10 plėtros teritorijos atžvilgiu
Panevėžio rajono savivaldybė			
1.	16,05–18,30 km; kairė kelio A10 pusė	Pakaušių ir Vanagiškių k., Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	Gamtinių dujų tinklų vidutinio slėgio skirstomasis vamzdynas nutiestas lygiagrečiai keliui apie 2,3 km A10 ir patenka į kelio A10 plėtros teritoriją.
2.	23,30 km	Pumpėnų mstl., Pumpėnų sen., Panevėžio r. sav.	Dujų tinklų vidutinio slėgio skirstomasis vamzdynas kerta kelio A10 plėtros teritoriją Pumpėnų mstl. pietinėje dalyje.
Pasvalio rajono savivaldybė			
3.	40,18 km	Maskoliškių k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	Dujų tinklų vidutinio slėgio skirstomasis vamzdynas kerta kelio A10 plėtros teritoriją.
4.	40,18–41,04 km; kairė kelio A10 pusė	Maskoliškių k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	Gamtinių dujų tinklų vidutinio slėgio skirstomasis vamzdynas nutiestas lygiagrečiai keliui apie 0,9 km A10 ir patenka į kelio A10 plėtros teritoriją.
5.	50,98 km; dešinė kelio A10 pusė	Raudonpamūšės k., Saločių sen., Pasvalio r. sav.	Gamtinių dujų tinklų vidutinio slėgio skirstomasis vamzdynas kerta kelio A10 plėtros teritoriją.

Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių esamų skirstomųjų dujotiekių vamzdynai turės būti perkeliama tais atvejais, kai jie patenka į projektuojamų kelio konstrukcijų, važiuojamosios dalies, šlaitų ar naujai formuojamų griovių vietas. Esamiems skirstomiesiems dujotiekiams, patenkantiems į planuojamo statyti statinio ribas, turės būti numatytas iškėlimas/perkėlimas/apsaugojimas. Taip pat numatomas inžinerinių tinklų apsauginių dėklų prailginimas, siekiant užtikrinti tinkamą apsaugą po važiuojamąja dalimi bei ilgaamžišką jų eksploataciją.

Skirstomųjų dujotiekių tinklų rekonstrukcijos sprendiniai bus detalizuoti Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

2.6.2 Magistralinis naftotiekis

Ties Kurpalaukio k., Saločių sen., Pasvalio r. sav. (63,84 km) kelią A10 kerta nenaudojama esama naftotiekių sistemos „Draugystė“ atšaka Polockas–Biržai–Mažeikiai.

Kelio A10 plėtos bendrieji sprendiniai naftotiekių (produktotiekių) apsaugos zonoje parengti vadovaujantis Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 27 ir 28 straipsniais.

2.6.3 Elektros tinklai

Elektros perdavimo tinklai

Esamos elektros perdavimo tinklų aukštos įtampos (330 kV, 110 kV) oro linijos (toliau – EOL) kerta kelio A10 plėtos teritoriją 7 kartus bei ties Diliauskų k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav į ją patenka. Kelio A10 plėtos teritorijos sankirtų su elektros perdavimo tinklų EOL kiekiu abiejų alternatyvų atvejais pateikti 2-28 lentelėje.

2-28 lentelė. Kelio A10 plėtos teritorijos sankirtų su elektros perdavimo tinklų OL kiekiai

Elektros perdavimo tinklų OL	Alternatyva Nr. 1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
330 kV	2	1	3
110 kV	4	0	4

Elektros tinklų apsaugos zonos ir jų dydis nustatytas Lietuvos Respublikos specialiuųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 23 ir 24 straipsniuose. Elektros tinklų apsaugos zonose taikomos specialiosios žemės naudojimo sąlygos nustatytos Lietuvos Respublikos specialiuųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 25 straipsnyje.

Pagal KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ 222 punktą, mažiausi naujų projektuojamų elektros ir telekomunikacijų linijų atstumai nuo kelio elementų nurodyti KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ 19 lentelėje. Nors KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ 222 punkte nurodyta, kad atliekant kelio statybos darbus, esamos elektros ir telekomunikacijų linijos pertvarkomos tik tiek, kiek būtina kelio statybos darbams atlikti, vadovaujantis Elektros linijų ir instaliacijos įrengimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2011 m. gruodžio 20 d. įsakymu Nr. 1-309 „Dėl elektros linijų ir instaliacijos įrengimo taisyklių patvirtinimo“, XIV skyriaus „OL priartėjimas prie automobilių kelių ir gatvių ir sankirtos su jais“ reikalavimais, planuojant kelio A10 plėtrą turi būti išlaikyti leistini atstumai iki esamų elektros tinklų, įrenginių ir statinių, leistini magistralinio kelio susikirtimai su elektros tinklais ir pan. Tais atvejais, kai neišlaikomi artumo gabaritų reikalavimai tarp elektros perdavimo oro linijos (toliau – OL) ir planuojamų susisiekimo infrastruktūros statinių, turi būti parengti elektros perdavimo OL (jos atramų) iškėlimo į naują vietą sprendiniai, teritorijų planavimo dokumente suplanuoti servitutai bei nustatytos apsaugos zonos.

Planuojant kelio A10 plėtrą, nustatytas poreikis elektros tinklų OL atramų perkėlimui saugiais atstumais kelio A10 atžvilgiu. Tais atvejais, kada elektros perdavimo OL susikirtimuose su planuojamais kelio A10 statiniais neišlaikomi artumo gabaritų keliami reikalavimai aukščiui, kituose kelio A10 plėtos projekto rengimo etapuose turi būti parengti EOL (jos atramų) pakėlimo ir (arba) nuleidimo sprendiniai.

Kelio A10 plėtos sprendinių įgyvendinimui numatoma rekonstruoti elektros perdavimo tinklų operatorės AB Litgrid eksploatuojamus aukštos įtampos elektros perdavimo tinklus. Darbai apima du pagrindinius tipus – aukštos įtampos elektros tinklų EOL atramų perkėlimą ir EOL keitimą požeminėmis kabelių linijomis. 110 kV atramų perkėlimas numatomas ties 17,73 km ir 36,85 km. Kabeliavimo darbai planuojami 38,93 km (110 kV, apie 660 m ilgio kabelinė linija) bei 40,58 km (110 kV, apie 1410 m ilgio kabelinė linija) ruožuose, kur EOL keičiamos požeminėmis kabelinėmis linijomis. Šie sprendiniai numatyti siekiant suderinti aukštos įtampos elektros perdavimo tinklų išdėstymą su projektuojama kelio A10 infrastruktūra.

Lygiagrečiai kelio A10 plėtrai vykdomas elektros tinklų 330 kV EOL Aizkrauklė-Panevėžys (LN316) rekonstrukcijos projektas: Kito inžinerinio statinio - 330 kV EOL Pliavinės HE-Panevėžys, Pasvalio r. sav., rekonstravimo projektas Nr. 523-2.

Kelio A10 sankirtų su elektros perdavimo tinklais sąrašas pateiktas 2-29 lentelėje.

2-29 lentelė. Kelio A10 sankirtų su elektros perdavimo tinklais sąrašas

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas	Situacijos vieta	Elektros perdavimo EOL kelio A10 plėtos teritorijos atžvilgiu
Panevėžio rajono savivaldybė			
1.	17,73 km	Pakaušių k., Pajstrio sen., Panevėžio r. sav.	110 kV EOL Panevėžys-Pušalotas kerta kelio A10 plėtos teritoriją 44° kampu
Pasvalio rajono savivaldybė			
2.	22,29 km	Lavėnų k., Pumpėnų sen., Pasvalio r. sav.	110 kV EOL Pušalotas-Pasvalys, 110 kV Panevėžys-Pušalotas kerta kelio A10 plėtos teritoriją 92° kampu
3.	35,05 km	Talačkonių k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	330 kV EOL Aizkrauklė-Panevėžys (LN316) kerta kelio A10 plėtos teritoriją 31° kampu
4.	36,91 km	Kantariškių k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	110 kV EOL Pušalotas-Pasvalys kerta kelio A10 plėtos teritoriją 47° kampu
5.	38,93 km	Ažuolynės k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	110 kV EOL Pasvalys-Parovėja kerta kelio A10 plėtos teritoriją 63° kampu
6.	39,02 - 39,45 km	Ažuolynės k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	110 kV EOL Pasvalys-Parovėja 600 m atkarpoje eina lygiagrečiai kelio A10 plėtos teritorijai apie 30 m atstumu
7.	40,65 km	Maskoliškių k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	330 kV EOL Aizkrauklė-Panevėžys (LN316) kerta kelio A10 plėtos teritoriją 26° kampu

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas	Situacijos vieta	Elektros perdavimo EOL kelio A10 plėtos teritorijos atžvilgiu
8.	40,58 – 41,86 km	Diliauskų k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	110 kV EOL Pasvalys-Parovėja patenka į kelio A10 plėtos teritoriją
9.	47,84 km	Raubonių k., Saločių sen., Pasvalio r. sav.	330 kV EOL Aizkrauklė-Panevėžys (LN316) kerta kelio A10 plėtos teritoriją 34° kampu

Elektros skirstomieji tinklai

Į kelio A10 plėtos teritoriją patenka elektros tinklų 35 kV, 10 kV ir 0,4 kV EOL bei 10 kV ir 0,4 kV požeminės kabelių linijos. Žemos ir vidutinės įtampos elektros tinklai yra iškeliami tais atvejais, kai jie patenka į projektuojamų kelio konstrukcijų, važiuojamosios dalies, šlaitų ar naujai formuojamų griovių vietas. Elektros oro linijos, kurios savo atramomis ribotų kelio platinimo galimybes ar keltų pavojų eismui, keičiamos požeminėmis kabelių linijomis.

Elektros skirstomųjų tinklų 35 kV EOL kelio A10 plėtos teritoriją kerta 3 kartus bei ties Diliauskų k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav. į ją patenka. Ties Pasvaliu 35 kV EOL kartu su 110 kV EOL Pasvalys–Parovėja įrengta ant tų pačių atramų, todėl rekonstruojant aukštos įtampos EOL, numatoma ir 35 kV EOL rekonstrukcija, keičiant EOL požemine kabeline linija.

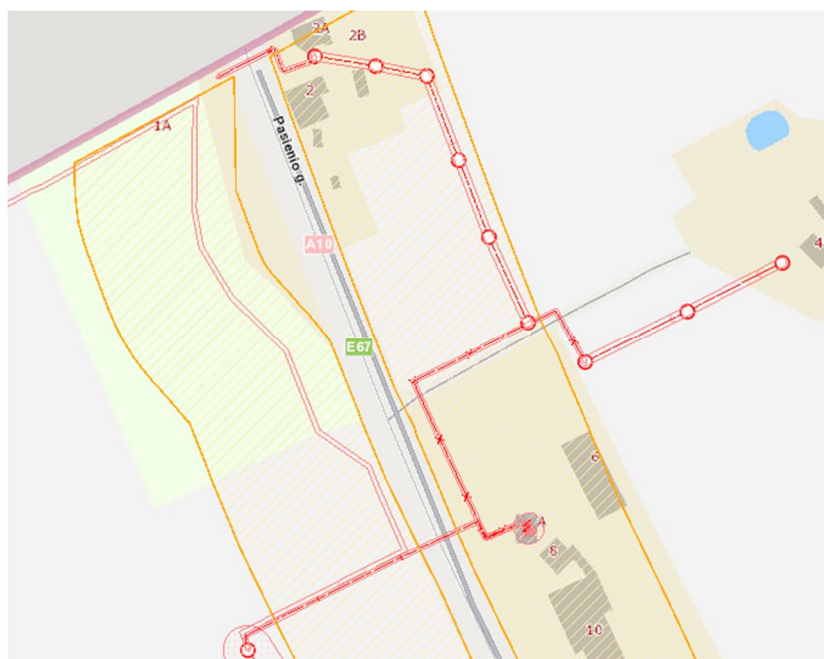
Kelio A10 sankirtų su 35 kV OL sąrašas pateiktas 2-30 lentelėje.

2-30 lentelė. Kelio A10 sankirtų su 35 kV skirstomaisiais tinklais sąrašas

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas	Situacijos vieta	Elektros tinklų 35 kV OL kelio A10 plėtos teritorijos atžvilgiu
1.	38,93 km; kairė kelio A10 pusė	Ažuolynės k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	35 kV EOL (ant 110 kV EOL Pasvalys-Parovėja) kerta kelio A10 plėtos teritoriją 63° kampu
2.	39,02–39,45 km	Ažuolynės k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	35 kV EOL (ant 110 kV EOL Pasvalys-Parovėja) 600 m atkarpoje eina lygiagrečiai kelio A10 plėtos teritorijai iki 30 m atstumu
3.	40,96 km	Ažuolynės k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	35 kV EOL kerta kelio A10 plėtos teritoriją 47° kampu
4.	40,58–41,86 km; dešinė kelio A10 pusė	Diliauskų k., Pasvalio apylinkių sen., Pasvalio r. sav.	35 kV EOL (ant 110 kV EOL Pasvalys-Parovėja) patenka į kelio A10 plėtos teritoriją

Eil. Nr.	Kelio A10 piketas	Situacijos vieta	Elektros tinklų 35 kV OL kelio A10 plėtos teritorijos atžvilgiu
5.	52,16 km	Brenčių k., Saločių sen., Pasvalio r. sav.	35 kV EOL kerta kelio A10 plėtos teritoriją 38° kampu

Ties Latvijos Respublikos siena kelio A10 apsaugos zonoje suplanuoti „Rail Baltica“ Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena regioninių stočių inžinerinės infrastruktūros vystymo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2024 m. spalio 9 d. nutarimu Nr. 847 „Dėl Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo pagal Projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena inžinerinių sistemų ir regioninių stočių susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius procedūros pradžios“, skirstomųjų elektros tinklų sprendiniai ir nustatytos elektros tinklų apsaugos zonų teritorijos, kuriose taikomos specialiosios žemės naudojimo sąlygos (2-25 pav.).



2-25 pav. Nustatytos kelių ir elektros tinklų apsaugos zonos
(ištrauka iš REGIA, šaltinis <https://regia.lt/>)

Į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančių esamų elektros tinklų 10 kV ir 0,4 kV OL trasos turės būti perkeliamos tais atvejais, kai jie patenka į projektuojamų kelio konstrukcijų, važiuojamosios dalies, šlaitų ar naujai formuojamų griovių vietas. Elektros tinklų OL, kurios savo atramomis ribotų kelio platinimo galimybes ar keltų pavojų eismui, turės būti keičiamos požeminėmis kabelių linijomis.

Esamiems požeminiams kabeliams, patenkantiems į planuojamo statyti statinio ribas, turės būti numatytas iškėlimas/perkėlimas/apsaugojimas.

Elektros skirstomųjų tinklų rekonstrukcijos poreikis bus numatytas Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Elektros apšvietimo tinklai

Kelio A10 bendruosiuose sprendiniuose sprendžiamas kompleksinis apšvietimo įrengimas, skirtas užtikrinti eismo saugą bei patogumą visiems eismo dalyviams. Apšvietimas numatomas:

- Viešojo transporto stotelėse ir jų prieigose – siekiant sudaryti saugias ir patogias sąlygas keleiviams laukti, įlipti bei išlipti;
- Pėsčiųjų ir dviračių takų trasose bei skirtingų lygių pėsčiųjų perėjose – užtikrinant gerą matomumą bei saugumą tamsiuoju paros metu visose urbanizuotose teritorijose;
- Kelio A10 ruožuose ties gyvenamosiomis teritorijomis, sankryžomis ir sankirtomis – siekiant sumažinti eismo įvykių riziką ir pagerinti matomumą vairuotojams.

Kelio A10 apšvietimo poreikis ties urbanizuotomis teritorijomis bei sankryžomis, sankirtomis, viešojo transporto sustojimais ir skirtingų lygių pėsčiųjų perėjimais bei apšvietimo infrastruktūros įrengimas bus numatytas Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

2.6.4 Elektroninių ryšių infrastruktūra

Telekomunikacijų tinklai turės būti iškelti tais atvejais, kai jie patenka į projektuojamų kelio konstrukcijų, važiuojamosios dalies, šlaitų ar naujai formuojamų griovių vietas.

Elektroninių ryšių infrastruktūros iškėlimas/perkėlimas bus numatytas Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

5G ryšys

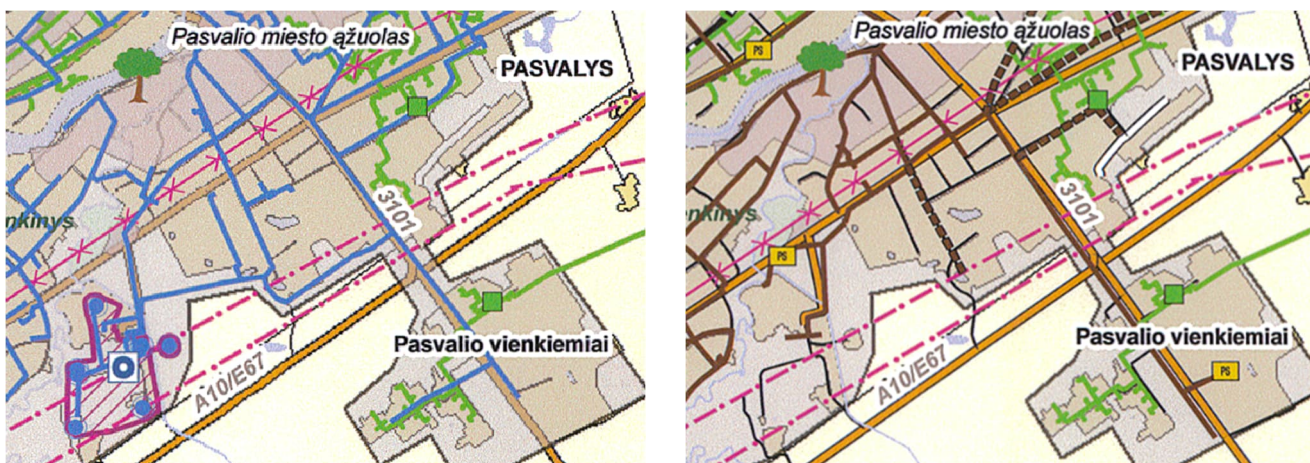
Efektyviai judriojo ryšio tinklų plėtrai užtikrinti svarbu sudaryti galimybę ryšio operatoriams plėtoti šviesolaidinių kabelių linijas, kurias palankiausia įrengti automobilių kelių juostoje arba šalia jos.

Plano sprendiniuose turi būti numatoma galimybė įgyvendinti 5G ryšio infrastruktūros plėtrą kelio A10 žemės sklype.

2.6.5 Vandens tiekimo ir nuotekų, paviršinių nuotekų tvarkymo infrastruktūra

Atliekant kelio A10 plėtros darbus, esami vandens tiekimo ir nuotekų, paviršinių nuotekų tinklai, kertantys projektuojamą kelią ties urbanizuotomis teritorijomis, yra numatomi iškelti/perkelti/apsaugoti, užtikrinant jų saugų eksploatavimą bei apsaugą nuo galimų pažeidimų. Taip pat numatomas inžinerinių tinklų apsauginių dėklų prailginimas, siekiant užtikrinti tinkamą apsaugą po važiuojamąja dalimi bei ilgaamžišką jų eksploataciją.

Vandentiekio ir nuotekų tinklai nutiesti Pasvalio miesto gretimybėse (2-26 pav.).



2-26 pav. Ištrauka iš Pasvalio rajono vandentvarkos plėtros SP brėžinio
(šaltinis: <https://www.planuojustatau.lt/>, TPDR TPD Nr. T00032099)

2.6.6 Melioracijos sistemos

Igyvendinant Plano sprendinius, statinių projektų rengimo metu vadovaujantis savivaldybės administracijos melioracijos struktūrinio padalinio techninėmis sąlygomis gali būti poreikis rengti ir melioracijos sistemų statinių ir (ar) bendro naudojimo rinktuvų iškėlimo ir (ar) rekonstrukcijos projektus.

2.6.7 Gaisrinė sauga

Gaisrinės saugos reikalavimai planuojamai teritorijai nustatomi vadovaujantis Gaisrinės saugos normomis teritorijų planavimo dokumentams rengti, patvirtintomis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos direktoriaus 2013 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. D1-995/1-312 „Dėl gaisrinės saugos normų teritorijų planavimo dokumentams rengti“ patvirtinimo“.

Gaisrinės saugos pagrindiniai reikalavimai nustatomi vadovaujantis Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos direktoriaus 2010 m. gruodžio 7 d. įsakymu Nr. 1–338 „Dėl gaisrinės saugos pagrindinių reikalavimų patvirtinimo; Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos direktoriaus 2024 m. rugsėjo 20 d. įsakymu Nr. 1-547 /2024 (1.4 E) „Dėl Lauko gaisrinio vandentiekio tinklų ir statinių projektavimo ir įrengimo taisyklių patvirtinimo“ bei Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. liepos 21 d. įsakymu Nr. 390 „Dėl Statybos techninio reglamento STR 2.07.01:2003 „Vandentiekis ir nuotekų šalintuvas. Pastato inžinerinės sistemos. Lauko inžineriniai tinklai“ patvirtinimo“.

Taip pat privaloma vadovautis teisės aktu, nustatančių esminius statinio reikalavimus (vieną, kelis ar visus) ir statinio techninius parametrus pagal statinių ar statybos produktų charakteristikų lygius ir klases, reikalavimais, normatyvinių statybos techninių, statinio saugos ir paskirties dokumentų reikalavimais ir lauko gaisrinio vandentiekio tinklų ir statinių įrenginių gamintojo pateikta technine informacija.

2.7 Žemės ir kito nekilnojamo turto paėmimas visuomenės poreikiams

2.7.1 Žemės poreikis

Kelio A10 plėtos įgyvendinimui reikalinga plėsti esamų kelio A10 sklypų ribas, paimant dalį kelio A10 gretimybėje esančių žemės sklypų arba jų dalių bei laisvos valstybinės žemės plotus visuomenės poreikiams. Į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančios teritorijos bei žemės sklypų preliminarūs kiekiai pateikti 2-31 lentelėje.

2-31 lentelė. Žemės naudmenos kelio A10 plėtos teritorijoje

Žemėnauda	Alternatyva Nr. 1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: Kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Kelio A10 plėtos teritorijos plotas, ha	389	195	584
Į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančių žemės sklypų (ar jų dalių) kiekis, vnt.	826	381	1204
Į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančių žemės sklypų (arba jų dalių) plotas, ha	365	187	552
Į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančios laisvos valstybinės žemės plotas, ha	25	8	33
Į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančios žemės ūkio žemės plotas, ha	198	122	320
Į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančios miškų ūkio žemės plotas, ha	8	6	14

Žemėnauda	Alternatyva Nr. 1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: Kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
I kelio A10 plėtros teritoriją patenkančios konservacinės paskirties žemės plotas, ha	0,6	0	0,6
I kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių kitos paskirties žemės sklypų (arba jų dalių) plotas, ha	158	60	218
I kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių kitos paskirties žemės sklypų (arba jų dalių) kiekis, vnt.	88	35	123
Kitos paskirties žemės sklypų ploto dalis kelio A10 plėtros teritorijoje, proc.	41	31	37

Pastaba: kelio A10 plėtros teritorija gali būti tikslinama Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

2-32 lentelė. I kelio A10 plėtros teritoriją patenkančios žemės naudmenos savivaldybių teritorijose

Žemėnauda	Panevėžio rajono savivaldybės teritorija	Pasvalio rajono savivaldybės teritorija
Kelio A10 plėtros teritorijos plotas, ha	102	482
I kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių žemės sklypų (arba jų dalių) plotas, ha	95	456
I kelio A10 plėtros teritoriją patenkančios laisvos valstybinės žemės plotas, ha	6	26

Žemėnauda	Panevėžio rajono savivaldybės teritorija	Pasvalio rajono savivaldybės teritorija
Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančios žemės ūkio žemės plotas, ha	49	270
Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančios miškų ūkio žemės plotas, ha	3	11
Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančios konservacinės paskirties žemės plotas, ha	0	0,6
Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių kitos paskirties žemės sklypų (arba jų dalių) plotas, ha	43	175
Kitos paskirties žemės sklypų ploto dalis kelio A10 plėtros teritorijoje, proc.	42	36
Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių žemės sklypų (ar jų dalių) kiekis, vnt.	224	980
Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių kitos paskirties žemės sklypų (arba jų dalių) kiekis, vnt.	16	106

Pastaba: kelio A10 plėtros teritorija gali būti tikslinama Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Kelio A10 plėtros teritorijos plotai bei žemės naudmenų plotai gali būti tikslinami Plano konkretizuotų sprendinių stadijoje.

Žemės paėmimas visuomenės poreikiams bus vykdomas vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymo nuostatomis.

Kelio plėtrai reikalingoje teritorijoje žemės paskirtis bus keičiama į kitą paskirtį, nustatomas žemės naudojimo būdas – susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.

Po Plano patvirtinimo Nekilnojamojo turto registre Plano pagrindu turės būti nustatytos (įregistruotos) naujos arba pasikeitusios ir (arba) išregistruotos jau įregistruotos specialiosios žemės naudojimo sąlygos vadovaujantis Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo nuostatomis.

Planuojant kelio A10 plėtrą žemės sklypų, į kuriuos pateks Plano sprendiniuose planuojamos (rekonstruojamos) inžinerinių tinklų atkarpos, žemės paskirties ar būdo keitimas nenumatomas. Žemės paėmimas visuomenės poreikiams inžinerinių tinklų sprendiniams, iškėlimui/perkėlimui bus numatomas tik išskirtiniais atvejais. Po Plano patvirtinimo privačios nuosavybės teise valdomuose žemės sklypuose vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. spalio 14 d. nutarimu Nr. 1289 „Dėl Žemės servitutų nustatymo administraciniu aktu taisyklių patvirtinimo“ bus nustatomi servitutai. Inžinerinių tinklų

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas. Bendrieji sprendiniai (konceptija), 2026 m.

planavimo (rekonstravimo) darbai patikėjimo teise valdomuose valstybiniuose žemės sklypuose gali būti įgyvendinami, nustatant servitutus administraciniais aktais arba kitais susitarimais dėl šių darbų atlikimo.

2.7.2 Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis

Esant poreikiui suformuoti inžinerinės infrastruktūros teritorijas Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastru registruotuose miško žemės plotuose, Miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis ir kompensavimo už miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. rugsėjo 28 d. nutarimu Nr. 1131 „Dėl miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis ir kompensavimo už miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis tvarkos aprašo patvirtinimo ir kai kurių Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimų pripažinimo netekusiais galios“, numatyta tvarka turi būti atliktos miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis procedūros.

Miško žemė paverčiama kitomis naudmenomis, nustatyta tvarka parengus ir patvirtinus specialiojo teritorijų planavimo dokumentus <...>, kuriuose suplanuotas miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis, tik tada, kai patvirtinti Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse nurodyti teritorijų planavimo dokumentai, išskyrus Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio 12 dalyje nurodytą atvejį. Valstybinės reikšmės miškuose miško žemė paverčiama kitomis naudmenomis, nustatyta tvarka parengus ir patvirtinus specialiojo teritorijų planavimo dokumentus <...>, kuriuose suplanuotas miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis, tik tada, kai patvirtinti Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio 2-6 dalyse nurodyti teritorijų planavimo dokumentai, išskyrus Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio 12 dalyje nurodytą atvejį, ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė priima nutarimą dėl tam tikrų valstybinės reikšmės miškų plotų išbraukimo iš valstybinės reikšmės miškų plotų.

Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis laikomas įvykusi, kai kitomis naudmenomis paverčiamas miško žemės plotas išregistruojamas iš Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro ir kai, vadovaujantis Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto kadastro įstatymu, Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto registro įstatymu ir Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro duomenimis, pakeitimai įregistruojami Nekilnojamojo turto registro informacinėje sistemoje.

Paversti miško žemę kitomis naudmenomis draudžiama I grupės miškuose, II grupės – ekosistemų apsaugos miškuose, III grupės – draustinių miškuose ir valstybinių rezervatų apsaugos zonų miškuose, kituose miškuose, esančiuose vieno kilometro atstumu nuo Baltijos jūros ir Kuršių marių, II grupės rekreaciniuose miškuose ir III grupės vandens telkinių apsaugos zonų, laukų apsauginiuose ir valstybinių parkų apsaugos zonų miškuose, išskyrus Lietuvos Respublikos miškų įstatymo 11 straipsnio 1 dalyje numatytus išimtinis atvejus, tarp jų ir inžinerinės infrastruktūros teritorijoms, apimančioms komunikacinius koridorius, inžinerinius tinklus, susisiekimo komunikacijas ir aptarnavimo objektus, formuoti, jeigu atitinkamų objektų statyba ar atitinkamų teritorijų formavimas numatytas bendruosiuose planuose ar valstybei svarbių projektų teritorijų planavimo dokumentuose arba šių saugomų teritorijų specialiojo teritorijų planavimo dokumentuose.

2-33 lentelė. Miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis poreikis

Miškų plotai	Alternatyva Nr. 1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: Kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Miško žemės plotas, ha	8,7	5,8	14,5
Draustinių miškai (II grupė A pogrūpis), ha	0,7	1,2	1,9
Valstybinių parkų rekreacinių zonų miškai (II grupė B pogrūpis), ha	0,1	0,1	0,2
Draustinių miškai (III grupė), ha	0	0,1	0,1
Apsaugos zonų miškai (III grupė), ha	7,6	3,8	11,4
Normalaus kirtimo amžiaus ūkiniai miškai (IV grupė), ha	0,4	0,5	0,9
Ne miško žemė apauganti mišku, ha	0	0	0
Valstybinės reikšmės miško plotas, ha	3,5	4,9	8,4

Pastaba: Miško žemės poreikis gali būti tikslinamas Plano konkretizuotų sprendinių stadijoje.

2.7.3 Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkantys pastatai

Nagrinėjamame kelio A10 ruože jau esamoje būklėje identifikuota dešimt pastatų, ties kuriais esamas kelio A10 sklypas labai susiaurėja, o ties keturiais pastatais susiaurėja tiek, kad net netenkina Kelių įstatyme apibrėžto minimalaus II kategorijos kelio juostos pločio.

Bendrųjų sprendinių formavimo stadijoje buvo suskaičiuoti pastatai, kurie patenka į kelio A10 plėtros teritoriją.

2-34 lentelė Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkantys pastatai ir laikini statiniai

Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkantys pastatai ir laikini statiniai	Alternatyva Nr. 1: kelias planuojamas pagal kelio I + IIa kategorijos reikalavimus		Alternatyva Nr. 2: kelias planuojamas pagal kelio I kategorijos reikalavimus
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Gyvenamosios paskirties pastatų kiekis, vnt.	24	5	29
Ūkinių pastatų kiekis, vnt.	26	19	45
Bendras pastatų kiekis, vnt.	50	24	74
Laikinių statinių kiekis, vnt.	12	1	13

Pastaba: Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkantys pastatų kiekiai gali būti tikslinami Plano konkretizuotų sprendinių stadijoje.

Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje visuomenės poreikiams paimamų pastatų kiekis bus tikslinamas vadovaujantis šiais planuojamų paimti visuomenės poreikiams pastatų (gyvenamosios paskirties ir ūkinių) principais:

- Jeigu planuojamai infrastruktūrai įrengti reikalingas žemės plotas (kelio plėtros teritorija), kuriame yra pastatai ar kiti statiniai, tuomet numatomas žemės sklypo ar jo dalies paėmimas kartu su visais paimamoje žemėje esančiais pastatais ir kitais statiniais.
- Jeigu techniniu aspektu ir būtų galima gyvenamuosius pastatus išsaugoti, planuojant kelio plėtros teritoriją susiaurinti ties šiais pastatais, tačiau gyvenamuosiuose pastatuose nebus užtikrintos komfortiškos gyvenimo sąlygos, tai tokiu atveju siūloma gyvenamuosius pastatus paimti visuomenės poreikiams.
- Jei į kelio plėtros teritoriją patenka tik gyvenamieji pastatai, kurie numatomi paimti visuomenės poreikiams, o ūkiniai pastatai lieka be gyvenamojo pastato, tai visos sodybos paėmimas visuomenės poreikiams sprendžiamas įvertinant savininkui liekančio žemės sklypo dydį ir galimybę statyti naują gyvenamąjį pastatą).
- Tokia situacija, kai į kelio plėtros teritorijos ribas patenka tik ūkiniai pastatai, kurie numatomi paimti visuomenės poreikiams, o gyvenamasis pastatas lieka be ūkinių pastatų, sprendžiama individualiai. Tokiu atveju turi būti vertinama, ar po paėmimo visuomenės poreikiams likusioje žemės sklypo dalyje užteks teritorijos pasistatyti ūkinį(-ius) pastatą(-us).
- Jeigu pats žemės sklypo savininkas prašo išpirkti visus jo žemės sklype esančius pastatus (gyvenamąjį ir ūkinius pastatus), tačiau teritorijoje, kurioje yra gyvenamasis pastatas ir ūkiniai

pastatai nenumatoma infrastruktūros plėtra, tai toks prašymas savaime nėra pagrindas paimti visuomenės poreikiams visą žemės sklypą arba jo dalį su visais pastatais.

- Dėl į planuojamo kelio apsaugos zoną patenkančių gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) paėmimo visuomenės poreikiams arba (jų nepaimant) dėl galimybės užtikrinti komfortiškas gyvenimo sąlygas, jų aplinkos atitiktį higienos normos reikalavimams sprendžiama individualiai, įvertinant transporto priemonių eismo poveikį mažinančių priemonių įrengimo galimybę, jų įrengimo kainą, pastatų vertę, atitinkamai priimant ekonomiškai pagrįstus sprendimus.
- Visais atvejais būtina įvertinti, ar liekanti žemės sklypo dalis tinkama naudoti pagal nustatytą žemės paskirtį ir naudojimo būdą, laikantis žemės sklypui Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatyme nustatytų specialiųjų žemės naudojimo sąlygų.
- Sudėtingi kelio plėtros sprendiniai – vengtini, netipinė kelio infrastruktūra planuojama tik išimties atvejais.

Planuojamų paimti visuomenės poreikiams pastatų (gyvenamųjų ir ūkinių) paėmimas bus vykdomas vadovaujantis Žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymo nuostatomis.

3. SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS PLĖTOJIMO EKONOMINIO NAUDINGUMO ĮVERTINIMAS

3.1 Susisiekimo infrastruktūros koncepcinių alternatyvų socialinis ekonominis poveikis

Susisiekimo infrastruktūros koncepcinių alternatyvų socialinis ekonominis poveikis vertintas pagal kaštų ir naudos analizės (IV.2 TOMAS) bei daugiakriterinės analizės rezultatus (IV.1 TOMAS).

3.1.1 Socialinis ekonominis vertinimas taikant kaštų ir naudos analizės metodą

Pagal Investicijų projektų metodikos, patvirtintos viešosios įstaigos Centrinės projektų valdymo agentūros direktoriaus 2014 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 2014/8-337 (2024 m. sausio mėn. 15 d. įsakymo Nr. 2024/8-10 redakcija) nuostatas kaštų ir naudos analizėje projektas įvardintas kaip Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga ruožo nuo 9,0 iki 66,098 km rekonstravimas (planavimas, nekilnojamojo turto paėmimas, projektavimas ir kitos inžinerinės paslaugos, statybos darbai).

Socialinis ekonominis vertinimas atliktas taikant kaštų ir naudos analizės metodą lyginant:

- projektas įgyvendinamas pagal Alternatyvą Nr. 1 su „Veikla kaip įprasta“, t. y. kelio A10 rekonstravimo darbai nenumatyti viso projekto analizės periodo eigoje, tačiau vykdoma nuolatinė priežiūra bei remontai, užtikrinantys kelio funkcionalumą;
- projektas įgyvendinamas pagal Alternatyvą Nr. 2 su „Veikla kaip įprasta“.

Projekto kaštus sudaro:

- žemės ir kito nekilnojamojo turto (NT) paėmimo visuomenės poreikiams išlaidos:
 - abi alternatyvos – po 4,0 mln. Eur;
- projekto investicijos (įskaitant užsakovo rezervą):
 - Alternatyva Nr. 1 – 675,4 mln. Eur;
 - Alternatyva Nr. 2 – 694,3 mln. Eur;
- infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos (priežiūros ir remontų išlaidos per 30 metų):
 - Alternatyva Nr. 1 – 379,5 mln. Eur;
 - Alternatyva Nr. 2 – 396,4 mln. Eur.

Projekto naudą sudaro:

- likutinė vertė;
- kelionės laiko santaupos;
- kelių transporto eksploatacinių sąnaudų (toliau – KTPES) santaupos;
- eismo įvykių santaupos;
- ekologinės santaupos/nuostolis (triukšmas, oro tarša, CO₂ emisijos);
- esamo kelio priežiūros ir remontų santaupos.

Visi įverčiai skaičiuoti pagal galiojančias Lietuvos Respublikos ir ES metodikas, atsižvelgiant į dokumentuose nurodytas tendencijas. Skaičiavimuose naudota oficiali Centrinės projektų valdymo agentūros (CPVA) skaičiuoklė (2025 m. sausio mėn. versija).

Prognozuojama, kad:

- likutinė vertė sudarys:
 - pagal Alternatyvą Nr. 1 – apie 108,9 mln. Eur;
 - pagal Alternatyvą Nr. 2 – apie 113,9 mln. Eur;
- kelionės laiko santaupos sudarys:
 - Alternatyvos Nr. 1 atveju – apie 24,9 mln. valandų, kas pinigine išraiška sudarys apie 2,12 mlrd. Eur;
 - Alternatyvos Nr. 2 Alternatyvos atveju – apie 27,7 mln. valandų, kas pinigine išraiška sudarys apie 2,33 mlrd. Eur;
- KTPES santaupos pagal abi alternatyvas sudarys – apie 243,1 mln. Eur;
- triukšmo taršos sumažėjimo santaupos pagal Alternatyvą Nr. 1 sudarys apie 15,7 mln. Eur, pagal Alternatyvą Nr. 2 – apie 15,6 mln. Eur; elaimingų atsitikimų sumažėjimo santaupos:
 - pagal Alternatyvą Nr. 1 bus išsaugotos 5 žmonių gyvybės, sužeistųjų bus 24 žmonėmis mažiau, santaupos sudarys 8,5 mln. Eur;
 - pagal Alternatyvą Nr. 2 bus išsaugotos 5 gyvybės, sužeistųjų bus 27 žmonėmis mažiau, santaupos sudarys 9,2 mln. Eur;
- esamo kelio priežiūros santaupos pagal abi alternatyvas sudarys apie 183,2 mln. Eur;
- dėl važiavimo greičio padidėjimo oro taršos nuostoliai pagal abi alternatyvas sudarys apie 3,4 mln. Eur;
- dėl važiavimo greičio padidėjimo šiltnamio efektą sukeliančių dujų CO₂ emisijos bus didesnės lyginant su „Veikla kaip įprasta“, tačiau tobulėjant transporto priemonių parkui numatomas bendras emisijų mažėjimas:
 - veikla kaip įprasta: 2025 m. – 90,6 tūkst. tonų, 2055 m. – 12,1 tūkst. tonų;
 - abi alternatyvos: 2025 m. – 116,1 tūkst. tonų, 2055 m. – 15,5 tūkst. tonų;
 - pagal abi alternatyvas klimato kaitos nuostoliai sudarys apie 211,8 mln. Eur

3-1 lentelė. Kaštų-naudos analizės rezultatai

Kaštų ir naudos analizės vertinimo komponentės	Alternatyva Nr. 1	Alternatyva Nr. 2
Ekonominė grynoji dabartinė vertė - EGDV	375 260 420	331 873 225
Ekonominė vidinė grąžos norma - EVGN	11,38%	10,96%
Ekonominės naudos ir išlaidų santykis - ENIS	2,22	2,12

Pagal 3-1 lentelės rezultatus, pagal visas komponentes Alternatyva Nr. 2 yra pranašesnė. Alternatyvai Nr. 2 atlikta scenarijų, rizikos ir jautrumo analizė. Scenarijų analizė rodo, kad net pagal pesimistinį scenarijų projektas yra atsiperkantis – EGDV sudaro 289,2 mln. Eur.

Rizikos priimtimumo analizės rezultatai parodė, kad rizika, jog projektas neatsipirks, yra maža ir sudaro apie 20,7 proc. Labiausiai tikėtina ekonominė grynoji dabartinė vertė sudaro apie 202,0 mln. Eur, t. y. apie 45 proc. mažesnė nei apskaičiuota bazinė, tačiau išlieka ženkliai teigiama.

Jautrumo analizė parodė, kad nėra kritinių kintamųjų, kuriuos gali valdyti statytojas.

Detalus kaštų ir naudos analizės aprašymas ir skaičiavimai pateikti priede prie SPAV ataskaitos (IV.2 TOMAS).

3.1.2 Socialinis ekonominis vertinimas taikant daugiakriterinės analizės metodą

Daugiakriterinė analizė atlikta keturioms kriterijų grupėms pagal:

- teisės aktų, strateginių dokumentų ir teritorijų planų perspektyvą (iki 10 balų);
- kelio naudotojo perspektyvą (iki 30 balų);
- projekto įgyvendinimo techninę, finansinę, žemėnaudos perspektyvą (iki 30 balų);
- poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyvą (iki 30 balų).

3-2 lentelė. Daugiakriterinės analizės balų skaičius

Kriterijų grupė	Alternatyva Nr. 1	Alternatyva Nr. 2
Teisės aktų, strateginių dokumentų, teritorijų planų perspektyva	77,8	94,5
Kelio naudotojo perspektyva	89,0	100,0
Techninė, finansinė, žemėnaudos perspektyva	90,8	98,8
Poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai perspektyva	100	100
Iš viso:	91,7	99,0

Pagal daugiakriterinės analizės rezultatus, Alternatyva Nr. 2 yra pranašesnė pagal visas kriterijų grupes. Detalus daugiakriterinės analizės aprašymas ir skaičiavimai pateikti priede prie SPAV ataskaitos (IV.1 TOMAS).

3.2 Susisiekimo infrastruktūros koncepcinių alternatyvų palyginimas

Įgyvendinimo kaina

Projekto įgyvendinimo kainos sustambintais rodikliais pagal 2025 m. balandžio mėn. lygį sudaro:

- Alternatyva Nr. 1 – 675,4 mln. Eur;
- Alternatyva Nr. 2 – 694,3 mln. Eur.

Paimama žemė ir kitas nekilnojamas turtas

Pagal abi alternatyvas į kelio plėtros teritoriją patenkančių sklypų skaičius sudaro 1208 vnt., numatoma paimti visuomenės poreikiams 29 gyvenamuosius namus, 58 kitus pastatus ar statinius.

Socialinė – ekonominė nauda

- Pagal Alternatyvą Nr. 1 projekto ekonominė grynoji dabartinė vertė sudaro 332,0 mln. Eur;
- Pagal Alternatyvą Nr. 2 projekto ekonominė grynoji dabartinė vertė sudaro 375,3 mln. Eur.

Daugiakriterinės analizės rezultatai

Daugiakriterinė analizė parodė, kad Alternatyvos Nr. 1 surinktų balų skaičius yra 91,7 balai, o Alternatyvos Nr. 2 - 99,0 balas.

Eismo sąlygos

Pagal Alternatyvą Nr. 1 labai aukštas eismo kokybės lygis užtikrinamas atkarpoje nuo 9,0 iki 46,3 km, nuo 46,3 km iki 66,098 km užtikrinamas aukštas eismo kokybės lygis.

Pagal Alternatyvą Nr. 2 visame ruože užtikrinamas labai aukštas eismo kokybės lygis.

Aplinkos kokybę reglamentuojančių teisės aktų užtikrinimas

Atlikus transporto triukšmo modeliavimą, nustatytos vietos, kuriose prognozuojamas ribinių triukšmo normų viršijimas ir numatytos priemonės, užtikrinant transporto triukšmą reglamentuojančios Lietuvos higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“, patvirtintos Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2011 m. birželio 13 d. įsakymu Nr. V-604 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ patvirtinimo, reikalavimus.

Bendras alternatyvų palyginimas

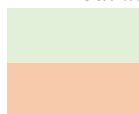
Bendras bendrųjų sprendinių (konceptijos) alternatyvų palyginimas pagal teigiamus ir neigiamus rodiklius pateiktas lentelėje.

3-3 lentelė. Bendrųjų sprendinių (konceptijos) alternatyvų palyginimas pagal rodiklius

Nr.	Rodiklis	Alternatyva Nr. 1	Alternatyva Nr. 2
1.	Socialinis-ekonominis poveikis		
1.1.	Kelionės laikas	Labai naudinga	Labai naudinga
1.2.	Nuostoliai dėl triukšmo	Labai naudinga	Labai naudinga
1.3.	Avaringumas	Labai naudinga	Labai naudinga
1.4.	KTPES	Labai naudinga	Labai naudinga
1.5.	Oro tarša	Nuostolinga	Nuostolinga
1.6.	Šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos	Nuostolinga	Nuostolinga
1.7.	Bendras socialinis-ekonominis poveikis	Naudinga	Naudinga
1.7.1.	Ekonominė grynoji dabartinė vertė	Mažesnė	13% didesnė
2.	Triukšmą reglamentuojančių teisės aktų užtikrinimas	Užtikrinami	Užtikrinami
3.	Leistiną oro taršą reglamentuojančių teisės aktų užtikrinimas	Užtikrinami	Užtikrinami
4.	Įgyvendinimo kaina	Mažesnė	3 % didesnė
5.	Paimamos žemės poreikis	Pagal abi alternatyvas sutampa	
6.	Griaunamų pastatų poreikis	Pagal abi alternatyvas sutampa	
7.	Teisės aktų, strateginių dokumentų, teritorijų planų perspektyva	Atitinka	Atitinka
8.	Eismo kokybės lygis	Aukštas	Labai aukštas
9.	Nepertraukiamo eismo užtikrinimas	Užtikrinamas	Užtikrinamas
10.	Daugiakriterinės analizės balų suma	91,7 (8% mažesnė)	99,0

Pastaba:

- paryškintu šriftu pažymėti būtini įgyvendinti rodikliai
- rodiklių reikšmių žymėjimo paaiškinimas:



Teigiama/geresnė rodiklio reikšmė

Neigiama/blogesnė rodiklio reikšmė

Apibendrinimas

Plano sprendinius galima įgyvendinti pagal abi alternatyvas, tačiau įvertinus abiejų alternatyvų privalumus ir trūkumus, palankesnė yra Alternatyva Nr. 2. Plano konkretizuotus sprendinius siūloma rengti Alternatyvos Nr. 2 pagrindu.

4. BENDRŲJŲ SPRENDINIŲ (KONCEPCIJOS) PASEKMĖS APLINKAI

Vadovaujantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 18 d. nutarimu Nr. 967 „Dėl Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, nustatyta tvarka atliekamas SPAV. Galimas reikšmingas Plano įgyvendinimo pasekmių aplinkai vertinimas aplinkos komponentams ir kita informacija apie aplinką pateikiama SPAV ataskaitoje (IV TOMAS).

4.1 Gamtinė aplinka ir kraštovaizdis

Gamtinis karkasas ir kraštovaizdis

Kelio A10 rekonstrukcijos metu poveikis kraštovaizdžiui galimas dėl atsirandančių naujų vertikalių objektų (triukšmą mažinančių priemonių, tinklo tvorų, tiltų, viadukų, autobusų stotelių ir pan.).

Siekiant išvengti neigiamų pasekmių aplinkai Plano bendrieji sprendiniai buvo rengiami vadovaujantis Biologinės įvairovės apsaugos priemonių valstybinės reikšmės keliuose planavimo ir projektavimo rekomendacijomis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2026 m. sausio 7 d. įsakymu Nr. 3-4.

Ekologinis poveikis kraštovaizdžiui numatomas dėl neišvengiamai reikalingo esamų želdinių, patenkančių į kelio A10 plėtros teritoriją, šalinimo. Plane kitomis naudmenomis numatyta paversti 14,5 ha miško žemės. Lyginant su bendru Pasvalio rajono savivaldybėje ir Panevėžio rajono savivaldybėje esančios miško žemės plotu (99211,3 ha) tai sudaro 0,01 proc. Įgyvendinant alternatyvų sprendinius, kuo daugiau želdinių plotų turi būti išsaugoma. Taip pat, siekiant sumažinti neigiamą poveikį želdiniams, numatomas naujų želdinių įveisimas.

Artimiausias vertingiausių Lietuvos kraštovaizdžio panoramų apžvalgos taškai nutolę apie 16–27 km atstumu, o ypač raiškios ir vidutinės vertikaliosios sąskaidos atvirų ir pusiau atvirų erdvių kraštovaizdžio teritorijos – 13 km. Poveikis kraštovaizdžio panoramų apžvalgos taškams nenumatomas.

Abiejų alternatyvų sprendiniai patenka į Tatulos ir Pamūšių kraštovaizdžio draustinius, šioms teritorijoms numatomas neigiamas poveikis dėl atsirandančių naujų objektų bei neišvengiamai kertamų želdinių. Šiose teritorijose numatytas kelio sklypo susiaurinimas, kertant kiek galima mažiau miško, abiejų alternatyvų atveju paveikiamas vienodo dydžio plotas, todėl numatoma, kad abiejų alternatyvų atveju poveikis kraštovaizdžiui bus toks pats.

Pagrindinis poveikis gamtiniam karkasui pasireišk dėl neišvengiamo esamų želdinių, patenkančių į alternatyvų sprendinių įgyvendinimo teritoriją, pašalinimo bei kelio aptvėrimo segmentine tvora, taip apribojant laukinių gyvūnų migraciją. Kadangi numatoma įrengti antžeminius ir požeminius gyvūnų praėjimus, kurių vietos sutampa su migracijos koridoriais ir kurie užtikrins saugią gyvūnų migraciją, bei numatoma išsaugoti kiek įmanoma daugiau esamų želdinių ir įvesti naujus želdinius, todėl reikšmingas neigiamas poveikis gamtiniam karkasui nenumatomas.

Abiejų alternatyvų sprendiniams įgyvendinti reikalingas paimti ir paversti kitomis naudmenomis miškų ūkio žemės plotas yra vienodas ir siekia apie 14,5 ha. Daugiausiai tai sudaro III grupei priskiriami miško plotai. Valstybinės reikšmės miško plotas abiejų alternatyvų atvejais yra apie 8,4 ha. Už miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis teisės aktų nustatyta tvarka valstybei bus sumokėta kompensacija.

Alternatyvos Nr. 1 ir Alternatyvos Nr. 2 sprendiniai patenka į Biržų regioninio parko, Tatulos kraštovaizdžio draustinio, Pamūšių kraštovaizdžio draustinio teritorijas ir „Natura 2000“ buveinių apsaugai svarbią teritoriją (BAST) „Pamūšiai“. Iš viso nauji sprendiniai užima 7,3 ha Biržų regioninio parko ploto (0,05 proc. nuo bendro 14 406 ha parko užimamo ploto), 7,1 ha draustinių ploto (0,37 proc. nuo bendro 904,5 ha draustinių užimamo ploto) ir 3,15 ha „Natura 2000“ teritorijos ploto (0,66 proc. nuo 477,6 ha užimamo ploto).

Kadangi valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendiniais numatoma rekonstruoti jau esamą magistralinį kelią, vystymo plano įgyvendinimas nepakeis nagrinėjamos teritorijos bendrosios erdvinės koncepcijos.

Vadovaujantis „Natura 2000“ teritorijų apsaugos tikslų žemėlapiu (<https://www.biomon.lt/>), Plano alternatyvų sprendiniai nepatenka į Europos Bendrijos svarbos natūralių buveinių teritorijas, kurioms nustatyti apsaugos tikslai. Jos nuo sprendinių nutolusios 430-920 m atstumu.

Sprendiniai 1,27 ha plote patenka į potencialių Europos Bendrijos svarbos buveinių teritorijas, kurioms nenustatyti apsaugos tikslai (2,83 proc. nuo bendro šių buveinių 44,7 ha užimamo ploto). Įgyvendinant Plano sprendinius potencialios EB svarbos buveinės išliks, bus paveikiamas tik nedidelis plotas jų teritorijos todėl nėra grėsmės augalų populiacijoms išnykti.

Biologinės įvairovės tyrimų metu nustatyta ir naujai užregistruota Raudonkepurio aksombaravykio (*Xerocomus rubellus*) radavietė. Ties radaviete kiek įmanoma susiaurinamas kelio A10 plėtos teritorija ir Alternatyvų Nr. 1 ir Nr. 2 sprendiniai projektuojami taip, kad nebūtų pažeista augavietės teritorija.

Vadovaujantis natūralių pievų ir ganyklų, pelkių ir šaltinių žemėlapiu, į abiejų alternatyvų sprendinių teritoriją patenka toks pats plotas natūralių pievų ir ganyklų – 1,87 ha, kuris bus pažeistas įgyvendinant sprendinius statybų metu (18,3 proc. nuo bendro šių pievų ir ganyklų 7,47 ha užimamo ploto). Galimas dalinis mechanškai suardytų pievų atkūrimas, taikant atsėjimą prieš suardymą augusių vietinių augalų sėklomis, taip sumažinant neigiamą poveikį natūralių pievų ir ganyklų teritorijoms.

Paviršinis ir požeminis vanduo

Plano alternatyvos kerta 15 upių ir nedidelę dalį tvenkinio, registruotų Upių, ežerų ir tvenkinių kadastrė (toliau – UETK). Kelias A10 taip pat kerta nemažai smulkių upelių (pvz. Sriauto, Ringės, Bėrėlės, Bėrės, Molupio, Mikoliūnų sriauto), kurių vagos yra dirbtinai sutvarkytos (labiau panašios į melioracijos griovius, o jų plotis neviršija 2,0 m). Šių upelių slėniai reljefe išreikšti nežymiai iki 1,0–1,5 m gylio. Kiti paviršinio vandens telkiniai, kuriuos kerta alternatyvų sprendiniai – tai dirbtiniai vandens telkiniai, melioracijos grioviai, kuriems paviršinio vandens telkinių pakrantės apsaugos juostos bei paviršinio vandens telkinių apsaugos zonos nenustatomos.

Sankirtos su vandens telkiniais sprendžiamos rekonstruojant arba įrengiant tiltus, pralaidas.

Numatomose pralaidose be dirbtinio dugno turi būti užtikrinta, kad jų įrengimas nekeis upės vagos, krantų, upės dugnas išliks nereguliuotas. Rekomenduojama, kad pralaida būtų daugiau kaip 1,2 karto platesnė už upės natūralų vagos plotį, kad esant potvyniui upės tėkmės greičiai suspaustoje pralaidos vietoje nesukeltų labai audringo ir turbulentinio tekėjimo.

Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo 98 straipsnis numato išlygą, kad dirbtinius vandens telkinius galim paversti kitomis žemės naudmenomis. Esant poreikiui, dirbtinio vandens telkinio dalies keitimas organizuojamas vadovaujantis Nepratekamų dirbtinių vandens telkinių įrengimo ir naudojimo aplinkosaugos ir melioracijos sistemų apsaugos reikalavimų aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos

aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministro 2012 m. liepos 12 d. įsakymu Nr. D1-590/3D-583 (Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministro 2022 m. spalio 13 d. įsakymo Nr. D1-331/3D-611 redakcija) (toliau – Nepratekamų dirbtinių vandens telkinių įrengimo ir naudojimo aprašas), nustatyta tvarka. Nepratekamų dirbtinių vandens telkinių įrengimo, derinimo, naudojimo, priežiūros, tvarkymo ir likvidavimo aplinkosauginius ir melioracijos sistemų apsaugos reikalavimus, nepratekamo dirbtinio vandens telkinio įrengimo derinimo reikalavimus. Planuojant keisti įrengto didesnio kaip 0,1 ha ploto nepratekamo dirbtinio vandens telkinio plotą (mažinti arba didinti) arba likviduoti didesnę kaip 0,1 ha ploto nepratekamą dirbtinį vandens telkinį ar keisti arba likviduoti bet kokio dydžio nepratekamą dirbtinį vandens telkinį Šiaurės Lietuvos karstiniame regione, privaloma pateikti Nepratekamų dirbtinių vandens telkinių įrengimo ir naudojimo aprašo 24 punkte nurodytą prašymą, dokumentus ir informaciją Aplinkos apsaugos departamentui prie Aplinkos ministerijos ir Lietuvos geologijos tarnybai prie Aplinkos ministerijos.

Vadovaujantis Nepratekamų dirbtinių vandens telkinių įrengimo ir naudojimo aprašo 22 p., Plano sprendiniuose numatyta jungiamojo kelio įrengimui užpilti dalį UETK registruoto tvenkinio Bevardis (40050161).

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2017 m. lapkričio 7 d. įsakymu Nr. D1-908 „Dėl paviršinių rizikos vandens telkinių sąrašo patvirtinimo“, upės: Įstras, Svalia, Jiešmuo, Ūgė, Tatula yra įtrauktos į paviršinių rizikos vandens telkinių sąrašą, kadangi neatitinka geros būklės kriterijų. Dėl šios priežasties, prieš išleidžiant paviršines nuotekas į šias upes, numatomi valymo įrenginiai. Pabrėžtina, kad šiuo metu apie išvardintų upių nėra įrengtų valymo įrenginių.

Siekiant išvengti ar sumažinti neigiamą poveikį paviršiniams vandens telkiniams projektuojant sprendinius ir statybos darbų metu, būtina laikytis teisės aktų reikalavimų bei numatyti prevencines ar poveikio mažinimo priemones.

Abiejų alternatyvų sprendiniai ties Pasvalio miestu patenka į Pasvalio I (Registro Nr. 81) požeminio vandens vandenvietės apsaugos zonos 3-iąją juostą. Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos 2-ojoje ir 3-iojoje apsaugos juostose susisiekimo komunikacijų statyba arba rekonstrukcija nedraudžiama. Ūkinės veiklos pobūdis nesusijęs su galima požeminio vandens tarša ir reikšmingas poveikis požeminiam vandeniui nenumatomas.

4.2 Visuomenės sveikata

Oro tarša

Sumodeliavus susidarysiančias teršalų koncentracijas aplinkos ore (įvertinus vietovės foninį užterštumą), nustatyta, kad 1 val., 8 val., 24 val. ir vidutinių metų vidurkinimo intervalais anglies monoksido, azoto dioksido, kietųjų dalelių, lakiųjų organinių junginių koncentracijos žmonių sveikatos apsaugai nustatytų ribinių verčių aplinkos ore nesiekia ir neviršija abiejų alternatyvų atvejais. Lyginant esamą situaciją su alternatyvomis 2055 m., numatoma, kad dėl projekto įgyvendinimo daugelio teršalų koncentracijos abiejų alternatyvų atveju bus nuo 3 proc. iki 59 proc. mažesnės nei esamoje situacijoje, todėl numatomas teigiamas poveikis žmonių sveikatai.

Eismo sauga

Dėl kelio rekonstrukcijos numatomas teigiamas poveikis dėl numatomo avaringumo kelyje sumažėjimo, įrengus žiedines sankryžas, priešpriešinio eismo juostų atskyrimo, jungiamųjų kelių bei apšvietimo įrengimo. Pėsčiųjų-dviračių takų įrengimas taip pat prisidės prie saugaus eismo užtikrinimo. Be to, nutiesus pėsčiųjų-dviračių takus, bus sudarytos galimybės naudotis be motorinėmis transporto priemonėmis, kas prisidės prie sveikatos stiprinimo.

Triukšmas

Vertinant triukšmo poveikį visuomenės sveikatai taikomos Lietuvos higienos normos HN 33:2026 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeniniuose pastatuose bei jų aplinkoje“, patvirtintos Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2011 m. birželio 13 d. įsakymu Nr. V-604 (Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2026 m. vasario 10 d. įsakymo Nr. V-131 redakcija) (toliau - HN 33:2026 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeniniuose pastatuose bei jų aplinkoje“), nuostatos. HN 33:2026 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeniniuose pastatuose bei jų aplinkoje“ nustato triukšmo ribinius dydžius ties gyvenamosios paskirties ir visuomeninių pastatų fasadais bei šių pastatų vaikų žaidimo ir sporto aikštelėse, ramaus poilsio vietose vyresnio amžiaus ir neįgaliems žmonėms.

Siekiant išvengti triukšmo ribinių dydžių viršijimo planuojamos siūlomos triukšmo užtvaros, kurių bendras ilgis Alternatyvos Nr. 1 atveju yra apie 44,2 km. Siekiant išvengti triukšmo ribinių dydžių viršijimo alternatyvos Nr. 2 atveju, planuojamos siūlomos triukšmo užtvaros, kurių bendras ilgis yra apie 44,1 km.

Triukšmo lygis valdomas siūlomomis priemonėmis, kurias įgyvendinus triukšmo ribiniai dydžiai nebus viršijami. Tolesniuose planavimo ir projektavimo etapuose tikslinant sprendinius arba pasikeitus su gyvenamąja aplinka ar teisės aktų reikalavimais susijusioms aplinkybėms siūlomos triukšmo mažinimo priemonės bus tikslinamos arba pasirenkamos alternatyvios triukšmo mažinimo priemonės pagrindus jų efektyvumą. Galutinės priemonės, jų tipas, kiekis ir apimtys bus nustatomos projektavimo metu. Projektavimo etape visos priemonės, jų tipas, apimtys bus keičiamos.

Visos triukšmo užtvaros pagal poreikį bus koreguojamos statinių projektų rengimo metu arba bus taikomos kompleksinės priemonės. Triukšmo užtvaros bus taikomos pastatų apsaugai, o tais atvejais, kai Lnakties poveikis tik išorės aplinkai, priemonės bus peržiūrimos. Triukšmo užtvarų (akustinių sienelių) kiekiai bus mažesni, tačiau bus užtikrinta atitiktis HN 33:2026 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeniniuose pastatuose bei jų aplinkoje“ reikalavimams.

Alternatyvos Nr. 1 atveju, pagal prognozuojamą eismo situaciją 2055 metams, neįgyvendinus triukšmo mažinimo priemonių, rekonstruoto kelio A10 gretimybėse būtų 113 gyvenamųjų pastatų, kurių fasadus veiktų triukšmo ribinius dydžius (L_{dvn} triukšmo rodiklis) viršijantis triukšmas. Minėtuose pastatuose gyventų apie 351 gyventojas. Vertinant pagal $L_{nakties}$ triukšmo rodiklį, rekonstruoto kelio A10 gretimybėse būtų 239 gyvenamieji pastatai, kurių fasadus veiktų triukšmo ribinius dydžius ($L_{nakties}$ triukšmo rodiklis) viršijantis triukšmas. Šiuose nurodytuose pastatuose gyventų apie 760 gyventojų. Įgyvendinus triukšmo mažinimo priemones, triukšmo ribiniai dydžiai nebus viršijami.

Alternatyvos Nr. 2 atveju, pagal prognozuojamą eismo situaciją 2055 metams, neįgyvendinus triukšmo mažinimo priemonių, rekonstruoto kelio A10 gretimybėse būtų 113 gyvenamųjų pastatų, kurių fasadus veiktų triukšmo ribinius dydžius (L_{dvn} triukšmo rodiklis) viršijantis triukšmas. Minėtuose pastatuose gyventų apie 351 gyventojas. Vertinant pagal $L_{nakties}$ triukšmo rodiklį, rekonstruoto kelio A10 gretimybėse būtų 258 gyvenamieji pastatai, kurių fasadus veiktų triukšmo ribinius dydžius ($L_{nakties}$

triukšmo rodiklis) viršijantis triukšmas. Šiuose nurodytuose pastatuose gyventų apie 826 gyventojai. Įgyvendinus triukšmo mažinimo priemones, triukšmo ribiniai dydžiai nebus viršijami.

Atlikus automobilių stovėjimo aikštelių triukšmo skaičiavimus nustatyta, kad automobilių stovėjimo aikštelių triukšmas ribinių dydžių neviršija. Triukšmas nuo aikštelių neviršija triukšmo ribinių dydžių už 70 m nuo jų, o visi gyvenamosios ar visuomeninės paskirties pastatai yra toliau. Tolesniuose planavimo ir projektavimo etapuose, detalizuojant automobilių stovėjimo aikštelių sprendinius, triukšmo skaičiavimai bus tikslinami ir pirmiau nurodytas krovinių automobilių stovėjimo aikštelių stovėjimo vietų išsidėstymas ir stovėjimo vietų skaičius bus tikslinamas.

Vibracija

Numatoma laikina vibracija statybos darbų metu dėl mobilios technikos ir įrenginių. Kelio eksploatacijos metu dėl įrengtos naujos, lygios kelio dangos numatoma, kad automobiliai tolygiau, todėl reikšmingas poveikis žmonių sveikatai dėl vibracijų nenumatomas ir papildomoms poveikio mažinimo priemonėms poreikio nėra.

Poveikis psichologiniams veiksniams

Plano bendrųjų sprendinių įgyvendinimas gali kelti gyventojų nepasitenkinimą dėl besikeičiančios aplinkos atsirandant naujiems transporto infrastruktūros objektams, besikeičiančio kraštovaizdžio, galimo poveikio sveikatai dėl aplinkos triukšmo ir besikeičiančio eismo organizavimo. Taip pat galimas reikšmingas poveikis psichologiniams veiksniams dėl numatomų žemės ir pastatų paėmimo visuomenės poreikiams procedūrų.

Pagal Žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymo nuostatas, kai privačios žemės sklypas paimamas visuomenės poreikiams, žemės savininkui ir (ar) kitam naudotojui turi būti teisingai atlyginama.

4.3 Nekilnojamojo kultūros paveldo apsauga

Į kelio A10 plėtros teritoriją patenka 23 Kultūros vertybių registre (toliau – KVR) registruotų kultūros paveldo objektų teritorijos arba jų dalys bei dviejų kultūros paveldo objektų vizualinės apsaugos pozonių teritorijos.

Didžiąją kultūros paveldo objektų dalį sudaro Baltijos kelią minintys ženklai (17 vnt.), kurių teritorijos patenka ir į esamus kelio A10 sklypus. Baltijos kelias - Lietuvos Persitvarkymo Sąjūdžio, Estijos ir Latvijos liaudies frontų 1989 m. rugpjūčio 23 d. suorganizuota manifestacija minint 50-ąsias Ribentropo-Molotovo pakto, nulėmusio 1940 m. prasidėjusią Baltijos šalių okupaciją, represijas, sovietizaciją, metines. Baltijos kelias - apie 600 km ilgio susikibusių žmonių grandinė, sujungusi trijų šalių sostines: Vilnių, Rygą ir Taliną. Jis yra įrašytas į Gineso pasaulio rekordų knygą kaip ilgiausia žmonių grandinė. Kelias ėjo ruožu Vilnius - Ukmergė - Panevėžys - Pasvalys - Bauskė - Ryga - Ainažiai - Pernu - Talinas. 2009 m. liepos 30 d. Baltijos kelią liudijantis dokumentinis paveldas „Baltijos kelias - žmonių grandinė, sujungusi tris valstybes laisvės vardan“ įrašytas į tarptautinį UNESCO registrą „Pasaulio atmintis“. Tam tikrais atstumais kelio A10 vietose, pilietine iniciatyva, Baltijos kelio dalyviai pastatė šio kelio atminimo ženklus.

Visų į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių KVR registruotų kultūros paveldo objektų teritorijų sąrašas pateiktas 4-1 lentelėje.

4-1 lentelė. Į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančių kultūros paveldo objektų sąrašas

Eil. Nr.	Unikalus kodas KVR	KPV pilnas pavadinimas	Adresas	KVR objekto teritorijos / apsaugos zonos plotas, m ²	KVR objekto teritorijos / apsaugos zonos plotas, patenkantis į esamą kelio A10 sklypą, m ²	KVR objekto teritorijos / apsaugos zonos plotas, patenkantis į kelio A10 plėtos teritoriją, m ²
1.	Panevėžio	rajono	savivaldybė			
1.1.	33322	Baltijos kelio šiauliečių pirmojo ženklo vieta	Pajstrio sen., Stanionių k.	228	12	228
1.2.	33323	Baltijos kelio šiauliečių antrojo ženklo vieta	Pajstrio sen., Gegužinės k.	839	175	743
1.3.	33231	Baltijos kelio telšiškių ženklo vieta	Pajstrio sen., Pakaušių k.	113	113	113
2.	Pasvalio	rajono	savivaldybė			
2.1.	33325	Baltijos kelio šiauliečių ketvirtojo ženklo vieta	Pumpėnų sen., Sereikonių k.	326	326	326
2.2.	33324	Baltijos kelio šiauliečių trečiojo ženklo vieta	Pumpėnų sen., Pumpėnų mstl., Kovo 11-osios g.	178	82	178
2.3.	1529	Pumpėnų vėjo malūnas	Pumpėnų sen., Pumpėnų mstl.	366	0	0
				vizualinės apsaugos pozonis: 4184	427	1285
2.4.	20731	Pumpėnų žydų senosios kapinės	Pumpėnų sen., Pumpėnų mstl.	1319	317	1319
2.5.	33326	Baltijos kelio radviliškiškių ir šeduvių ženklo vieta	Pasvalio apylinkių sen., Talačkonių k.	750	321	532
2.6.	33327	Baltijos kelio kelmiškių ženklo vieta	Pasvalio apylinkių sen., Talačkonių k.	119	119	119
2.7.	33328	Baltijos kelio pasvaliečių ženklo vieta	Pasvalio apylinkių sen., Šlamų k.	565	102	506
2.8.	2064	Baltijos kelio ženklų vieta	Pasvalio apylinkių sen., Maliupių k.	6818	586	6818
2.9.	43441	Baltijos kelio klaipėdiškių antrojo ženklo vieta	Pasvalio apylinkių sen., Diliauskų k.	390	137	390
2.10.	21898	Siaurojo geležinkelio kompleksas	Panevėžio miesto sav., Panevėžio m. (Pasvalio apylinkių sen., Pagyvesių k.)	7528179	2676	8243
2.11.	33329	Baltijos kelio klaipėdiškių ženklo vieta	Krinčino sen., Pajėšmenių k.	98	20	98
2.12.	433	Raudonpamūšės dvaro sodybos fragmentai	Salocių sen., Raudonpamūšės k.	101180	0	381
2.13.	43442	Baltijos kelio Akmenės r. gyventojų ženklo vieta	Salocių sen., Raudonpamūšės k.	142	42	142

Eil. Nr.	Unikalus kodas KVR	KPV pilnas pavadinimas	Adresas	KVR objekto teritorijos / apsaugos zonos plotas, m ²	KVR objekto teritorijos / apsaugos zonos plotas, patenkantis į esamą kelio A10 sklypą, m ²	KVR objekto teritorijos / apsaugos zonos plotas, patenkantis į kelio A10 plėtros teritoriją, m ²
2.14.	33330	Baltijos kelio puškoniečių ženklų vieta	Saločių sen., Puškonių k.	520	33	302
2.15.	33320	Baltijos kelio pakruojiečių ženklų vieta	Saločių sen., Morkūnų k.	499	398	466
2.16.	33331	Baltijos kelio joniškėčių ženklų vieta	Saločių sen., Kubiliūnų k.	139	85	139
2.17.	43443	Baltijos kelio biržiečių ženklų vieta	Saločių sen., Šalnaičių k.	575	398	466
2.18.	436	Škilinпамūšio dvaro sodyba	Saločių sen., Škilinпамūšio k.	87612	0	141
				vizualinės apsaugos pozonis: 450253	1102	46571
2.19.	43444	Baltijos kelio Lietuvos ir Latvijos ruožų susijungimo ženklų vieta	Saločių sen., Škilinпамūšio k., Pasienio g. 10	334	102	102

Baltijos kelių mininčių ženklų sąrašas nėra baigtinis, nes kiti panašūs paminklai nėra įtraukti į valstybės saugomų kultūros paveldo objektų registrą, pvz. Raudonпамūšės kaime (Pasvalio r. Saločių sen.) esantis Akmenės ženklas. Baltijos kelių mininčių ženklų vertingosios savybės – žemės ir jos paviršiaus elementai – reljefas.

Formuojant kelio A10 plėtros teritoriją, išnagrinėta esamų kultūros paveldo objektų (Baltijos kelio ženklai) iškelimo/perkėlimo galimybė. Plano bendrieji sprendiniai, įvertinus nustatytos kultūros paveldo objekto teritorijos vietą ir dydį, bei pačių objektų teritorijoje išsidėstymą, formuojami vadovaujantis šiais principais:

- Jei kultūros paveldo objektui yra nustatyta sąlyginai mažo ploto teritorija, o kelio A10 artimiausioje kelio A10 plėtros teritorijoje yra laisvos valstybinės žemės – siūloma objektą perkelti į artimiausioje aplinkoje esančią laisvą valstybinę žemę, atitinkamai suformuojant tokio pat ploto kultūros paveldo objekto teritoriją, kuriai būtų tik nustatomos kultūros paveldo objektų ir teritorijų specialiosios žemės naudojimo sąlygos. Atskiras žemės sklypas kultūros paveldo teritorijai neformuojamas.
- Jei kultūros paveldo objektui yra nustatyta sąlyginai mažo ploto teritorija, o artimiausioje aplinkoje laisvos valstybinės žemės nėra – siūloma praplėsti formuojamą kelio sklypą, prijungiant atitinkamo kultūros paveldo objekto teritorijos dydžio plotą, numatant žemės paėmimą visuomenės poreikiams ir perkeltiant kultūros paveldo objektus. Perkeltas objektas būtų kelio A10 plėtros teritorijoje.
- Jei kultūros paveldo objektui yra nustatyta sąlyginai didelio ploto teritorija, teikiamas siūlymas koreguoti kultūros paveldo objekto teritorijos ribas ir pagal poreikį perkelti objektus tarp kelio statinių arba atitinkamai numatyti kultūros paveldo objekto teritorijos dydžio žemės paėmimą visuomenės poreikiams, išplečiant kelio A10 plėtros teritoriją ir į ją perkeltiant kultūros paveldo objektus.
- Kultūros paveldo objektas perkeliamas kelio A10 plėtros teritorijoje į kitą vietą tarp planuojamų kelio statinių;
- Perkeltiems kultūros paveldo objektams bus suformuotos kultūros paveldo objektų ir vietovių teritorijos, kuriose taikomos specialiosios žemės naudojimo sąlygos.

Kelio A10 plėtros teritorija kultūros paveldo vertybių teritorijų atžvilgiu bus tikslinama Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Kultūros paveldo vertybių, patenkančių į kelio A10 plėtros teritoriją, kiekiai koncepcinių alternatyvų atžvilgiu pateiktas 4-2 lentelėje.

4-2 lentelė. Kultūros paveldo vertybių teritorijų kiekiai

Žemėnauda	Alternatyva Nr. 1: kelio I + IIa kategorija		Alternatyva Nr. 2: kelio I kategorija
	I ruožas	II ruožas	visas kelio ruožas
Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių kultūros paveldo vertybių kiekis, vnt.	13	8	21
Į kelio A10 plėtros teritoriją patenkančių kultūros paveldo vertybių apsaugos zonų kiekis, vnt.	1	1	2

Į kelio A10 plėtros teritoriją patenka tik Pumpėnų vėjo malūno (kodas 1529) vizualinės apsaugos pozonis. Plano sprendiniai Kultūros paveldo objektų ir teritorijų bei jų apsaugos zonų atžvilgiu bus tikslinami sprendinių konkretizavimo stadijoje.

Archeologiniai žvalgymai

Paveldo tvarkybos reglamento PTR 2.13.01:2022 „Archeologinio kultūros paveldo tvarkyba“, patvirtinto Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2011 m. rugpjūčio 16 d. įsakymu Nr. ĮV-538 (Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2022 m. sausio 18 d. įsakymo Nr. ĮV-46 redakcija), 7 punkto 7.8 papunktis nustato, kad privaloma atlikti archeologinius žvalgymus, kai numatoma vykdyti didelės apimties žemės judinimo darbus (rengti karjerus, kasti tvenkinius, tiesti susisiekimo komunikacijas, inžinerinius tinklus bei statyti jiems funkcionuoti būtinus statinius ir kt.), keičiančius reljefą daugiau nei 5 ha plote.

Vadovaujantis Paveldo tvarkybos reglamento PTR 2.13.01:2022 „Archeologinio kultūros paveldo tvarkyba“ reikalavimais, rengiamo Plano apimtyje atlikti archeologiniai žvalgymai (Esamos būklės įvertinimo 8 priedas. Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys–Latvijos siena (Škilinпамūšis) susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano parengimui būtino archeologinio pobūdžio vertingųjų savybių buvimo tikimybės ir archeologinių tyrimų privalomumo įvertinimo pažyma, aut. Gintautas Zabiela (toliau – Archeologinių tyrimų privalomumo įvertinimo pažyma).

2025 m. gegužės mėn. parengtoje archeologinių žvalgymų pažymoje nurodyta, kad, kelio A10 statybos darbų pradžioje nuimant viršutinį žemės sluoksnį, reikalinga atlikti archeologinius žvalgymus. Archeologinių tyrimų privalomumo įvertinimo pažymoje nurodyta, kad planuojamo kelio A10 aplinkoje mažiausiai 5 vietose būta archeologinio paveldo objektų – senkapių ar pilkapių, taip pat žinomos 5 vietos, kuriose aptikta žmonių palaidojimų ar radinių ir kad tikslingiausias jų ištyrimo būdas yra archeologiniai žvalgymai statybos darbų pradžioje, nuimant viršutinį žemės sluoksnį. Galimos archeologijos vertybės projektuojamam kelio A10 išplėtimui esminio poveikio neturės, nes jas bus galima iširti.

4.4 Priemonės neigiamoms pasekmėms aplinkai sumažinti

Rekomendacijos dėl priemonių neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti ar mažinti pateikiamos 4-3 lentelėje.

4-3 lentelė. Rekomenduojamos priemonės neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti ar mažinti

Aplinkos komponentas	Priemonės
Augalija	<ul style="list-style-type: none"> • Kirtimai miškuose ir saugomose teritorijose nebūtų vykdomi paukščių perėjimo metu, būtų laikomasi ir kitų aplinkosauginių reikalavimų. • Želdinių kirtimas ir želdinių, kurie nebus kertami, išsaugojimas bus vykdomas laikantis teisės aktuose nustatytos tvarkos ir reikalavimų. • Numatoma išsaugoti kaip įmanoma daugiau želdinių, Plano sprendinių konkretizavimo metu bei statinių projektų rengimo metu bus tikslinami kertamų želdinių kiekiai. • Vadovaujantis Gamtinio karkaso nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. D1-96 (Suvestinė redakcija nuo 2017 m. spalio 28 d.), III skyriaus 9 punkto reikalavimais, europinės, nacionalinės ir regioninės reikšmės gamtinio karkaso teritorijose numatomas ne miško žemėje esančių kelių ruožų apželdinimas medžių ir (arba) krūmų juostomis. • Statinių projektuose želdinių įveisimo vietos bus parenkamos taip, kad želdiniai natūraliai įsiliėtų į bendrą kraštovaizdį, kad pratęsti ir papildyti apylinkių gamtinį karkasą. Taip pat bus atsižvelgiama į aplinkos sąlygas, ypač – dirvožemį, drėgmės režimą, vyraujančias vėjo kryptis. Parenkant sodinamų augalų rūšis, atsižvelgiama į vietines rūšis, parenkami daugiamečiai, daug priežiūros nereikalaujantys želdiniai. • Plano sprendinių įgyvendinimo metu rekomenduojama rinktis tokius techninius sprendinius ir darbų organizavimą, kad esami želdiniai ir gretimos teritorijos būtų ardomos minimaliai. • Buvusiose natūralių buveinių teritorijose baigus statybų darbus bus rekultivuoti pažeisti plotai, užsėjant toms buveinėms būdingomis augalų rūšimis. • Raudonkepurio aksombaravykio radavietė išsaugoma neišplečiant kelio žemės sklypo. Galimi sprendiniai šioje vietoje: įrengti atraminę sienutę arba kelio plėtros teritoriją mažinti koreguojant kelio šlaito statumą. . • Porinio česnako individai bus išsaugomi ir kartu su nuimtu dirvožemiu su ekologo priežiūra paskleidžiami kelio šlaite rekultivuojant teritoriją, kurioje buvo aptikta porinio česnako augavietė . • Porinio česnako augavietės atkūrimo darbai bus atliekami vadovaujantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. liepos 15 d. įsakymu „Dėl saugomų rūšių naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2002 m. liepos 1 d. įsakymu „Dėl introdukcijos, reintrodukcijos ir perkėlimo tvarkos, invazinių rūšių organizmų kontrolės ir naikavimo tvarkos, invazinių rūšių kontrolės tarybos sudėties ir nuostatų, introdukcijos, reintrodukcijos perkėlimo programos patvirtinimo“ ir Lietuvos Respublikos laukinių augalų ir grybų įstatymu. • Darbams saugomose teritorijoje ir su saugomomis rūšimis reikalinga ekologo priežiūra statybos darbų metu.

Aplinkos komponentas	Priemonės
	<ul style="list-style-type: none"> • Kelio A10 atkarpoje ties 20,7 km aptikta invazinis augalas – Sosnovskio barštis (<i>Heracleum sosnowskyi</i>), kuris yra įtrauktas į invazinių Lietuvoje organizmų rūšių sąrašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. lapkričio 28 d. įsakymu Nr. D1-810 „Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2004 m. rugpjūčio 16 d. įsakymo Nr. D1-433 „Dėl invazinių Lietuvoje organizmų rūšių sąrašo patvirtinimo ir dėl kai kurių aplinkos ministro įsakymų pripažinimo netekusiais galios pakeitimo“. Vykdamas darbus, jis gali kelti pavojų sveikatai, todėl reikia parengti jo išnaikinimo planą šioje teritorijoje. • Plano sprendinių įgyvendinimas bus vykdomas etapais, todėl vienu metu nebus didelės apimties kasybos darbų, siekiant minimizuoti poveikį dėl floros nuostolių, ir kad teritorija vienu metu kistų palaipsniui. Taip būtų sumažinamas poveikis ir dėl galimos dirvožemio erozijos. • Natūralių buveinių, pievų teritorijose sunaikintos žolinės augmenijos vietose, baigus statybų darbus turi būti taikomas atsėjimas prieš suardymą augusių vietinių augalų sėklomis ar toms buveinėms būdingomis augalų rūšimis ir vėliau vykdomas ekstensyvus šienavimas.
Gyvūnija	<ul style="list-style-type: none"> • Statybinių mašinų / medžiagų sandėliavimo vietos, atliekų ir dirvožemio saugojimo aikštelės nebus įrengiamos saugomose, Europos Bendrijos svarbos buveinių teritorijose, upių pakrančių apsaugos juostose, miškų žemėje, vandens telkinių paviršinio vandens apsaugos juostose. • Įrengiant statybos aikšteles, maksimaliai išnaudoti kelio sklypo vietas, pvz. sankryžų teritorijas. Jei papildomos vietos (nuomai, už kelio sklypo ribos) poreikis būtų neišvengiamas, privaloma parinkti ne jautrias, ne saugotinas vietas, atsižvelgti į nuomojamos žemės specialiąsias sąlygas, taikyti visas SPAV ir PAV nurodytas sąlygas. • Jautrios teritorijos už formuojamo kelio sklypo ribų, kuriose negali būti įrengiamos statybinių mašinų / medžiagų sandėliavimo vietos, atliekų ir dirvožemio saugojimo aikštelės, pateikiamos schemoje prieduose; • Įgyvendinus Plano sprendinius, visas kelio A10 ruožas bus aptvertas tinklo tvora, nukreipiant laukinius gyvūnus į numatytas požemines ir antžemines perėjas. • Siekiant užtikrinti saugų laukinių gyvūnų pasitraukimą nuo kelio A10 bus įrengiami pabėgimo varteliai. • Vadovaujantis aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijomis šalia gyvūnų perėjimų, prie kurių aptikta herpetofaunos (varliagyvių) migracija, bus įrengiami sutankinto vielos tinklo arba C – formos gelžbetoniniai nukreipimai į praėjimus. Taip pat esant galimybei pralaidos bus pritaikomos varliagyvių migracijai. • Vengiant herpetofaunos žūčių statybų metu, nustatytose buvimo vietose abipus kelio sklypo kovo – spalio mėnesiais bus įrengta laikina tvorelė, apsauganti varliagyvius nuo varliagyvių patekimo į statybos sklypą. • Numatoma įrengti modifikuotas pralaidas ties vandentakiais, kuriuose užfiksuotos varliagyvių populiacijos (ties 12,11 km, 14,29 km, 19,29 km, 22,79 km, 33,11 km, 37,29 km, 45,8 km, 56,46 km, 60,18 km). Modifikuotose pralaidose dažnai įrengiamos sausos atbrailos ar lentynos, sudarančios sausą neapsemtą praėjimą, ir kurios sujungiamos su gretimomis buveinėmis.

Aplinkos komponentas	Priemonės
	<p>Praėjimų užpildui naudoti natūralų gruntą: vietinį dirvožemį, akmenis, o jo užpildui tarp kevalo kraštinių – betoną.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dėl vandens paukščių ir žuvų apsaugos, vandens paukščių perėjimo, pavasarinio žuvų neršto ir migracijos laikotarpiu nustatytose vietose nuo kovo 15 d. iki birželio 30 d. nebus dirbama triukšminga technika, siekiant išvengti fizinio poveikio ir vandens drumstumo, ribojama intervencija į upių vandenį, upių vagose nebus įrenginėjami privažiavimo keliai, aikštelės, vandenyje nebus laikomi žuvų migracijai trukdantys įrenginiai, sistemos, dirbtinės kliūtys ir pan. • Siekiant išvengti vandens taršos, numatoma įrengti paviršinių nuotekų valymo įrenginius prie numatytų upių. • Numatyti gyvūnų praėjimai po keliu arba virš kelio užtikrinant migracijos galimybes ir minimizuojant avarijų su gyvūnais tikimybę. Preliminariai siūloma įrengti: žaliuosius tiltus ties 11,23 km, 25,63 km, 63,26 km; pralaidas pritaikytas smulkiems gyvūnams ties 12,11 km, 14,269 km, 22,79 km, 33,11 km, 37,29 km, 56,46 km, 60,18 km; smulkiems ir vidutiniam gyvūnams ties 35,83 km, 45,8 km, 51,75 km; dideliems gyvūnams ties 19,29 km, 43,17 km, 47,64 km. • Perėjų ir pralaidų išmatavimai ir techniniai sprendiniai bus parenkami Plano sprendinių konkretizavimo ir (ar) statinių projektų rengimo metu remiantis Biologinės įvairovės apsaugos priemonių valstybinės reikšmės keliuose planavimo ir projektavimo rekomendacijomis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2026 m. sausio 7 d. įsakymu Nr. 3-4. • Gyvūnų požeminių perėjų ir „žaliųjų“ tiltų rekomendacijos projektavimui, rekomenduojami parametrai pateikti SPAV Ataskaitos 15 priede – Bioįvairovės tyrimų ataskaita. • Ties gyvūnų migraciją užtikrinančiomis priemonėmis numatoma esant galimybei išsaugoti esamus želdinius, ar įveisti naujus, taip padidinant praėjimų patrauklumą gyvūnams.
Dirvožemis	<ul style="list-style-type: none"> • Ruošiant teritoriją statyboms, žemės paviršiaus nukasimą rekomenduojama vykdyti sluoksniais. Pirmiausiai nukasamas derlingas dirvožemio sluoksnis. • Ruošiant teritoriją statyboms, žemės paviršiaus nukasimą vykdyti sluoksniais. Pirmiausiai nukasamas derlingasis dirvožemio sluoksnis. Jei dėl gruntų savybių reikalingas gilesnių sluoksnių iškasimas, jį reikia atlikti atskirai ir tokį gruntą saugoti atskirai, nemiašant su paviršiniu derlinguoju sluoksniu. • Rekomenduojama vienu metu nuimti kuo mažiau esamos augalinės dangos, stengtis nepalikti atvirų, be žolinės dangos, žemės plotų. • Laikinoms aikštelėms stabilizuoti, šlaitų paviršiams sutvirtinti, pasėtų žolių sėklų apsaugai rekomenduojamas mulčiavimas arba laikinas užsėjimas žolių mišiniais. • Tose vietose, kuriose dar nenuimtas derlingasis dirvožemio sluoksnis, esant šlapiai dirvai, nenaudoti sunkiosios technikos. • Atskirti nukasto dirvožemio saugojimo vietas nuo statybinių medžiagų ir atliekų saugojimo vietų. • Panaudotos alyvos saugiai surenkamos (tepalus) iš mechanizmų, kad nebūtų užterštas paviršinis vanduo ir dirvožemis. Numatytos priemonės alyvų (iš mechanizmų) ir kuro avarinių išsiliejimų atveju. Statybos metu bus laikomos

Aplinkos komponentas	Priemonės
	<p>naftos produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis), specialūs konteineriai alyvų surinkimui.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stačiuose šlaituose šlaitų sutvirtinimui ir apsaugai nuo erozijos bei pasėtų sėklų apsaugai naudojamos natūralios, per 4-5 metus suyrančios geotekstilinės medžiagos.
Vanduo	<ul style="list-style-type: none"> • Kelio statinių (tiltų ir pralaidų) ir kiti sprendiniai turi būti parinkti detaliam įvertinimui, prognozuojamus maksimalius debitus, viršutinius vandens horizontus ir kitus rodiklius. • Paaiškėjus, kad nėra galimybės dalies tvenkinio Bevardis (40050161) užpylimui, jungiamajam keliui numatomas atraminės sienutės arba tilto įrengimas. • Statybų metu, esant reikalui, numatyti ir įrengti laikinas paviršinio vandens nuvedimo sistemas, kad paviršinės nuotekos tiesiogiai nepatektų į vandens telkinius. • Avarinio išsiliejimo metu, į aplinką patekę teršalai, turi būti operatyviai surenkami ir pašalinami. Tam statybvietėje rekomenduojama turėti: birų smėlį – tinka naftos angliavandeniliams ir cheminėms medžiagoms surinkti; smėlio maišus – gali būti naudojami nukreipti išsiliejusius teršalus į jų sulaikymo vietą, užblokuoti ir sulaikyti teršalus paviršinių nuotekų nuleidimo sistemose; sorbentus (sorbentų granulės, dribsniai, sorbuojantys čiužiniai, kilimėliai, rankovės) – taikomi likviduojant naftos angliavandenilių išsiliejimą. Panaudotas priemonės būtina pašalinti iš gamtinės aplinkos. • Atliekant tiltų konstrukcijos ardymo darbus, siekiant apsaugoti upės vandenį nuo teršalų patekimo, bus taikomos apsauginės priemonės, kad pavojingos medžiagos (dažai, antikorozinės dangos, gruntai, smėlis su dažų likučiais ir pan.) nepatektų į vandens telkinį. Tuo atveju, jei net ir taikant aplinkosaugines priemones, griovimo atliekos patektų į vandenį, upės vaga bus išvaloma. • Esant poreikiui tiltų atramų pamatų ardymo metu bei naujų atramų pamatų įrengimo metu bus įrengti laikini apsauginiai elementai, užtikrinantys, kad nebūtų drumsčiamos upių vagos. • Siekiant išvengti vandens telkinių taršos turi būti užtikrinta, kad kelio statybos laikotarpiu būtų eksploatuojama tik ta statybos technika bei transporto priemonės (sunkvežimiai, kranai, greideriai, krautuvai, kt.), kurios atitinka aplinkosauginius ir techninius reikalavimus.
Triukšmas	<ul style="list-style-type: none"> • Tolesniuose Projekto įgyvendinimo etapuose, Plano sprendinių konkretizavimo stadijoje, pagal poreikį vykdant planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo procedūras, rengiant statinių projektus, kurių metu bus detalizuoti Plano sprendiniai, detaliam įvertinti triukšmo poveikį artimiausioje gyvenamojoje ir visuomeninių pastatų aplinkoje ir, esant poreikiui, suplanuoti triukšmo prevencijos ir mažinimo priemones neigiamam poveikiui visuomenės sveikatai sumažinti ar išvengti. • Tolesniuose planavimo ir projektavimo etapuose tikslinant sprendinius arba pasikeitus su gyvenamąja aplinka ar teisės aktų reikalavimais susijusioms aplinkybėms siūlomos triukšmo mažinimo priemonės gali būti tikslinamos arba pasirenkamos alternatyvios triukšmo mažinimo priemonės pagrindus jų efektyvumą.

Aplinkos komponentas	Priemonės
	<ul style="list-style-type: none"> • Rekomenduojama planuoti statybos darbų procesą. Pagal galimybes rinktis tylesnę statybos darbams naudojamą įrangą, suderinti kelias triukšmingas operacijas. Statybos metu kai kuriuos su sunkiaisiais mechanizmais dirbančius darbuotojus laikinai gali veikti padidėjusi vibracija, šviesa, šiluma arba nejonizuojančioji spinduliuotė. Šiems veiksniams minimizuoti privalo būti laikomasi darbų saugos, darbo ir poilsio režimo normų.
Aplinkos oras	<ul style="list-style-type: none"> • Esant sausiems orams statybos darbų metu numatyti privažiavimo į statybos vietą kelių laistymą dulketumui mažinti. Valyti dėl statybos darbų užterštus privažiavimo į statybos vietą kelius. • Statybos vietose atliekant akmenis, betono pjaustymo ar kitus dulketumą sukeliančius darbus, naudoti drėkinimo įrenginius, tvarkingą įrangą, sukombinuotą su dulkių surinkimo priemonėmis. • Statybinių medžiagų ir atliekų krovimą į transportavimo priemones numatoma organizuoti taip, kad teritorija būtų apsaugota nuo dulkių ir kitų medžiagų patekimo į aplinką. Medžiagos vežamos dengtais sunkvežimiais.
Kraštovaizdis ir gamtinis karkasas	<ul style="list-style-type: none"> • Siekiant sumažinti neigiamą poveikį kraštovaizdžiui siekiama išsaugoti kiek įmanoma daugiau želdinių. • Siekiant sumažinti neigiamą poveikį kraštovaizdžiui pašalinus esamus želdinius, numatoma esant galimybei bei įvertinus eismo saugumą įveisti naujus želdinius. • Atlikus statybos darbus rekultivuoti pažeistas vietas, laikinas statybų aikštes. • Siekiant sušvelninti neigiamą poveikį kraštovaizdžiui ir gamtiniam karkasui, triukšmo sienutės numatomos įrengti su skaidriomis dalimis, tam kad būtų užtikrinamas šviesos pralaidumas ir kraštovaizdžio apžvelgiamumas. Taip pat parenkant triukšmo sienučių spalvinius sprendinius bus atsižvelgiama į kraštovaizdį, kad sienutės įsiliėtų į esamą kraštovaizdį.
Kultūros paveldas	<ul style="list-style-type: none"> • Vadovaujantis Paveldo tvarkybos reglamentu PTR 2.13.01:2022 „Archeologinio kultūros paveldo tvarkyba“, statybos darbų metu visame darbų ruože viršutinio grunto nukasimo darbų metu bus atliekami archeologiniai žvalgymai. Jų metu aptikus archeologinių vertingųjų požymių turinčias struktūras ar sluoksni, archeologo nurodytose kelio trasos atkarpose, laikinai stabdomi žemės judinimo darbai (jeigu tai būtina), kol bus atlikti šių struktūrų ar sluoksnio žvalgomieji arba detalieji archeologiniai tyrimai. • Įrengiant komunikacinius koridorius ir inžinerinę infrastruktūrą, vykdant žemės kasimo darbus, išlieka tikimybė aptikti dar nefiksuotų archeologinių vertybių. Žemės judinimo darbų metu aptikus archeologinių radinių ar nekilnojamojo daikto vertingųjų savybių, turi būti vykdomos Lietuvos Respublikos nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo 9 straipsnio 3 dalyje nustatytos procedūros.

5. APIBENDRINIMAI IR IŠVADOS

5.1 Bendrųjų sprendinių (konceptijos) išvados

Esamos būklės įvertinimo metu nustatyta, kad kelias A10 atlieka ne tik pagrindinę tranzitinio koridoriaus „Via Baltica“ funkciją bet ir reikšmingą jungiamąjį vaidmenį sujungdamas krašto ir rajoninius kelius. Plano koncepcijoje siūlomos alternatyvos, kurių apimtyse suplanuoti sprendiniai turėtų atstatyti tinkamą susisiekimo sistemos funkcionavimą, vadovaujantis tvarios susisiekimo sistemos planavimo principais (pirmiausia vienas kelias – viena paskirtis), ir užtikrintų siektinus eismo kokybės lygius bei reikalingą pralaidumą. Vadovaujantis Reglamento (ES) 2024/1679 reikalavimais, įgyvendinant aukštą ir (arba) labai aukštą eismo kokybės lygį kelyje A10, sankryžų su magistraliniu keliu ir tiesioginių nuovažų skaičiaus mažinimas galimas įrengus jungiamuosius kelius, kai iš šalutinių kelių transportas nukreipiamas jungiamaisiais keliais ir pagal poreikį įliejamas į pagrindinį magistralinį kelią per naujai suformuotas ir saugų eismą užtikrinančias sankryžas, tuo pačiu išlaikant ir sankryžų tankio reikalavimus.

Siekiant užtikrinti aukštą ir (arba) labai aukštą eismo kokybės lygį, vadovaujantis KTR 1.01.2008 „Automobilių keliai“ reikalavimais, svarstomos kelio A10 plėtros įgyvendinimo alternatyvos – kelio rekonstrukcija pagal dviejų kelio kategorijų (I ir IIa) reikalavimus.

Alternatyva Nr. 1 - kelio A10 plėtra pagal I+IIa kategorijos reikalavimus:

- kelio A10 I ruožas (nuo jungties su valstybinės reikšmės magistraliniu keliu A17 Panevėžio aplinkkelio iki sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys) rekonstruojamas pagal I kategorijos reikalavimus su lygiagrečiais pagrindiniam keliui jungiamaisiais keliais;
- kelio A10 II ruože (nuo sankryžos su krašto keliu Nr. 125 Biržai–Raubonys iki Lietuvos Respublikos sienos su Latvijos Respublika) rekonstruojamas pagal IIa kelio kategorijos reikalavimus („2+1“ kelio skersinis profilis), numatant alternatyvų kelio skersinį profilį, kuriame jungiamieji keliai atitraukti nuo pagrindinio „2+1“ skersinio profilio, įvertinant „2+S+2“ kelio skersinio profilio įrengimo galimybę.

Alternatyva Nr. 2 - kelio A10 plėtra pagal I kategorijos reikalavimus

Visas kelio ruožas (nuo jungties su valstybinės reikšmės magistraliniu keliu A17 Panevėžio aplinkkelio iki Lietuvos Respublikos sienos su Latvijos Respublika) rekonstruojamas pagal I kategorijos reikalavimus su lygiagrečiais pagrindiniam keliui jungiamaisiais keliais.

Kelio A10 ir valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio (toliau – kelias A17) jungtį numatoma įgyvendinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. lapkričio 8 d. nutarimu Nr. 864 „Dėl valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimo pradžios ir planavimo tikslų“ pagrindu rengiamame Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A17 Panevėžio aplinkkelio susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plane (toliau - kelio A17 Planas), todėl kelio A10 jungties su keliu A17 vieta gali keistis.

Visame kelio A10 ruože iki pat sankryžos ties Latvijos Respublikos siena eismas numatomas pagrindiniu keliu ir abeiose pagrindinio kelio pusėse numatomais dviejų eismo krypčių jungiamaisiais keliais. Visame kelio A10 ruože strategiškai svarbesnėse vietose, kuriose transporto eismas paskirstomas į miestus ir (arba) miestelius bei didesnes gyvenamąsias teritorijas, numatomos dviejų lygių sankryžos arba sankirtos, kurios gerina atskirų vietovių pasiekiamumą bei eismo saugumą.

Suplanuotose šešiose sankryžose yra galimybė paskirstyti eismo srautą iš pagrindinio kelio į jungiamuosius kelius arba nukreipti į pagrindinį kelią iš jungiamųjų kelių. Suplanuotų šešių sankirtų vietose yra galimybė paskirstyti srautą tik jungiamaisiais keliais, t. y., judant kairėje pagrindinio kelio pusėje esančiu jungiamuoju keliu sankirtoje galima kirsti pagrindinį kelią į dešinėje pagrindinio kelio pusėje esantį jungiamąjį kelią ir atvirkščiai.

Abiejų alternatyvų atvejais esamos kelio A10 nuovažos perkeliama į planuojamus jungiamuosius kelius, taip iš esmės sumažinant konfliktinių taškų kiekį pagrindiniame kelyje, bet užtikrinant susisiekimą su kelio gretimybėse esančiomis teritorijomis. Naujos nuovažos į trečiųjų šalių sklypus Plane neformuojamos. Visi vietinės reikšmės keliai turi būti nukreipiami į kelią A10 per tam skirtus jungiamuosius kelius. Tokia eismo schema leidžia racionaliai atskirti vietinį srautą nuo tranzitinio, užtikrina efektyvų eismo valdymą bei mažina avaringumo tikimybę.

Abiejų alternatyvų atvejais visos esamos autobusų sustojimo stotelės iš esamo kelio A10 bus perkeliama į naujai planuojamus jungiamuosius kelius.

Autobusų sustojimo stotelių pasiekiamumas abipus kelio A10 pėstiesiems ir dviratininkams užtikrinamas, įrengiant pėsčiųjų perėjimus skirtinguose lygiuose, o ten, kur jų nėra, sudaroma galimybė kelią kirsti skirtingų lygių sankryžų zonose. Abiejų alternatyvų atvejais kelio A10 ruože numatyta 17 vietų, kuriose pėstieji ir dviratininkai gali kirsti kelią A10, įrengiant skirtingų lygių pėsčiųjų ir dviratininkų perėjas.

Alternatyvos Nr. 1 ir Alternatyvos Nr. 2 atvejais visame kelio A10 ruože planuojamos trys poilsio aikštelės skirtos kroviniams ir lengviesiems automobiliams.

Planuojant naują infrastruktūrą, siekiama nekurti perteklinės naujos infrastruktūros, o integruoti esamą arba iš naujo ją sujungti su pasikeitusia situacija. Esamų degalinių panaudojimas tampa dar aktualesnis, kai abiejų alternatyvų atveju planuojama skiriamoji juosta tarp atskirų važiuojamųjų dalių ir nebelieka galimybės atlikti kairinių posūkių ties šiais eismo dalyvių aptarnavimo įrenginiais, todėl visos esamos degalinės, turinčios tiesiogines nuovažas ir įvažas iš/į kelią A10, ateityje aptarnaus transporto eismą tik viena kryptimi.

Kelio A10 plėtos apimtyje numatomas esamos kelio kategorijos pakėlimas iš II kategorijos magistralinių kelių į IIa ir (arba) I kategorijos magistralinių kelių kategoriją, tuo pačiu pakeičiant ir pagrindinio kelio skersinį profilį ir papildomai įrengiant jungiamuosius kelius, ko pasėkoje dėl šių reikšmingų pokyčių esamų kelio statinių pamatų/atramų vietos ir aukščiai neatitiks projektinių sprendinių atramų/pamatų vietų, kiekio tipo ir pan. Rekonstruojant kelią, keisis ir kelio dangos konstrukcijos storis.

Kelio statiniai turi tenkinti Europos komisijos įgyvendinimo reglamento, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1153 apibrėžiami infrastruktūros reikalavimai, taikytini tam tikrų kategorijų dvejopo infrastruktūros naudojimo veiksams keliamus reikalavimus ir apkrovas, todėl ir dėl šių priežasčių esami kelio statiniai (tokie kaip tiltai ar vandens pralaidos) negalės būti tiesiogiai (be intervencijos) panaudojami jų nerekonstruojant.

Kadangi siūlomų alternatyvų pagrindinio kelio trasa prisilaiko esamos kelio trasos padėties, nemaža dalis esamų kelio statinių bus rekonstruojami, juos perstatant ir keičiant jų parametrus. Papildomai atsiranda poreikis ir naujų kelio statinių, tokių kaip viadukai, estakados, tuneliai, atraminės sienelės ir vandens pralaidos, statybai. Tiek Alternatyvos Nr. 1, tiek Alternatyvos Nr. 2 atvejais planuojamų kelio statinių kiekis, tipas ir vieta numatyti tokie patys.

Esamoje situacijoje kelio A10 plėtos teritoriją kerta inžinerinės infrastruktūros tinklai: magistralinio ir skirstomojo dujotiekio vamzdiniai, elektros tinklų aukštos įtampos oro linijos, skirstomųjų elektros tinklų oro ir požeminės kabelių linijos, elektroninių ryšių infrastruktūra, vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo tinklai. Kelio A10 plėtos ir gretimose teritorijose įrengtos valstybei priklausančios melioracijos sistemos.

Atliekant A10 kelio plėtos darbus, ypatingas dėmesys skiriamas esamų inžinerinių tinklų suderinimui su naujai projektuojama infrastruktūra. Jei kelią kerta ar kelio juostoje yra elektros linijos, dujų tinklai ar kiti inžineriniai tinklai (ryšių, telekomunikacijų, vandentiekio, nuotekų ir kt.), kelio sprendiniai turi būti parengti taip, kad maksimaliai būtų išvengiama šių tinklų iškėlimo ar pertvarkymo/apsaugojimo. Kitu atveju turi būti pasiūlytas šių tinklų iškėlimo/perkėlimo/apsaugojimo sprendinys.

Apibendrinant siūlomas kelio A10 plėtos alternatyvas, nemaža dalis planuojamų susisiekimo komunikacijų statinių techninių aspektų yra lygiaverčiai. Alternatyva Nr. 2 reikalauja didesnių investicijų, bet leidžia iš karto įgyvendinti aukščiausios kategorijos kelio sprendinius, išvengiant papildomų rekonstrukcijos etapų ateityje. Tai pat Alternatyva Nr. 2 yra pranašesnė Alternatyvos Nr. 1 atžvilgiu, kadangi visame kelio A10 ruože užtikrina labai aukštą eismo kokybės lygį, didesnę leistiną greitį, geresnes karinio mobilumo sąlygas bei aukštesnę eismo saugumo ir komforto lygį už žemesnės kategorijos kelią.

5.2 Ekonominio naudingumo įvertinimo išvados

Kaštų ir naudos analizės apskaičiavimo rezultatai parodė, kad

Alternatyvos Nr. 2 rodikliai aukštesni: ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV) sudaro 294,3 mln. Eur, ekonominė vidinė grąžos norma (EVGN) sudaro 10,2 proc., ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS) – 1,92;

Alternatyvos Nr. 1 EGDV – 249,7 mln. Eur, EVGN – 9,6 proc., ENIS – 1,79.

Numatomas teigiamas poveikis ekonomikai. Alternatyvos Nr. 1 atveju ekonominė grynoji dabartinė vertė EGDV sudarys 249,6 mln. Eur, Alternatyvos Nr. 2 atveju – 294,3 mln. Eur.

Kelio A10 rekonstravimas yra naudingas socialiniu aspektu:

- užtikrinamas mažesnis kelionės laikas (magistralinis kelias atitiks AM kategorijai keliamus reikalavimus);
- padidinama eismo sauga;
- vietinis transportas iš magistralinio kelio nukreipiamas į jungiamąjį kelią;
- sudaroma galimybė plėtoti šalia kelio jungties esančias teritorijas, pagerinti aplinkos kokybę;
- padidės žemės kaina su kaimyninėse teritorijose ir sudarytos palankios sąlygos investicijų pritraukimui;
- sudaromos prielaidos papildomų darbo vietų sukūrimui statybos bei eksploatacijos laikotarpiu.

Įgyvendinus Planą, numatomas teigiamas poveikis visuomenės sveikatai dėl sumažėjusios oro taršos, užtikrinamų triukšmo normų. Prognozuojama, kad saugaus eismo priemonių (eismo krypčių atskyrimo, skirtingų lygių sankryžų, pėsčiųjų ir dviračių takų, pėsčiųjų perėjų skirtinguose lygiuose, kelio apvėrimo ir kt.) įdiegimas sumažins eismo įvykių skaičių. Prognozuojama, kad iki 2064 metų pagal Alternatyvą Nr. 1 bus išsaugotos 6 žmonių gyvybės, sužeistųjų bus 32 žmonėmis mažiau, pagal Alternatyvą Nr. 2 – bus išsaugotos 7 žmonių gyvybės, sužeistųjų bus 35 žmonėmis mažiau, t. y. Alternatyva Nr. 2 yra pranašesnė.

Oro taršos aspektu poveikis abiejų alternatyvų atvejais nustatytas vienodas. Alternatyvos Nr. 1 ir Alternatyvos Nr. 2 atvejais sumodeliuotos oro teršalų koncentracijos 2055 metams – tokios pačios, nes abiejų alternatyvų sprendiniai iki 46,35 km sutampa, tik nuo 46,35 km nežymiai skiriasi, o automobilių eismo intensyvumas abiem atvejais yra vienodas. Įvertinus ir foninę taršą, sumodeliuotos kietųjų dalelių $KD_{2,5}$ maksimalios koncentracijos nagrinėjamoje teritorijoje sudarytų 31 proc., kietųjų dalelių KD_{10} (24 val. ir vidutinė metinė) 20–22 proc., lakiųjų organinių junginių (0,5 val.) 2 proc., anglies monoksido CO (8 val.) 2 proc., azoto dioksido NO_2 (1 val. ir vidutinė metinė) 15–17 proc. žmonių sveikatos apsaugai nustatytos ribinės vertės.

Esamoje situacijoje nustatyta, kad kelio A10 artimoje aplinkose esančiuose gyvenamuosiuose namuose ar jų aplinkoje yra viršijamos triukšmo ribinės vertės. Alternatyvų Nr. 1 ir Nr. 2 atvejais planuojamos triukšmo mažinimo priemonės triukšmo ribinių dydžių viršijimams išvengti. Pritaikius triukšmo mažinimo priemones įgyvendinant Plano sprendinius, triukšmo ribiniai dydžiai nebus viršijami.

Pagal daugiakriterinės analizės balus Alternatyva Nr. 2 surinkusi 99,1 balus (iš 100) yra prioritetinga. Alternatyva Nr. 1 surinko 91,9 balo.

5.3 Bendrųjų sprendinių (konceptijos) pasekmių aplinkai išvados

Nepriklausomai nuo to, kuri kelio A10 plėtros alternatyva (Alternatyva Nr. 1 ar Alternatyva Nr. 2) būtų pasirenkama, kelio A10 rekonstrukcija neišvengiamai pakeistų teritoriją vizualiniu aspektu (dėl atsiradusių naujų susisiekimo infrastruktūros elementų, kelių, sankryžų, sankirtų, jungiamųjų kelių, viadukų, tiltų ir kt. kelio elementų). Kraštovaizdžio sukultūrinimo prasme, poveikį švelnina tai, kad rekonstrukcijos darbai būtų vykdomi palei esamą kelią, aplink kurį didžioji dalis teritorijos sukultūrinta. Neintensyviai sukultūrintose, jautriose teritorijose, siekiama kuo mažesnės intervencijos. Poveikis estetiniu – vizualiniu aspektu kraštovaizdžiui gali būti dėl netinkančių ar kontrastuojančių su gamtine aplinka medžiagų, elementų parinkimo, jų nesiintegravimo ir nederėjimo su aplinka. Tiltų, tunelinių praėjimų bei triukšmo užtvarų dizainas, spalviniai sprendimai turi turėti sinerginį ryšį su kraštovaizdžiu, todėl spalvinių sprendimų ir dizaino parinkime turi dalyvauti kraštovaizdžio architektas.

Poveikis kraštovaizdžiui ekologiniu požiūriu pasireiškė dėl neišvengiamai reikalingo želdinių pašalinimo, siekiant įgyvendinti alternatyvų sprendinius. Kadangi abiejų alternatyvų atvejais kelio plėtros teritorijos plotas yra tokio paties dydžio, todėl bus pašalinamas vienodas želdinių kiekis. Abiejų alternatyvų atvejais numatomas ir toks pats poveikis kraštovaizdžiui.

Atsižvelgiant į tai, kad:

- sprendiniai nepatenka į Europos Bendrijos svarbos buveinių, kurioms nustatyti apsaugos tikslai, teritorijas;
- parkų teritorijų paveikiamas plotas sudaro tik 0,05 proc.;
- draustinių teritorijų paveikiamas plotas sudaro tik 0,37 proc.;
- Natura 2000“ teritorijų paveikiamas plotas sudaro tik 0,66 proc.;
- Europos Bendrijos svarbos buveinių, kurioms nėra nustatyti apsaugos tikslai, paveikiamas plotas sudaro tik 2,83 proc.;
- pagal galimybes bus numatytas suardytų natūralių pievų atkūrimas;
- draudžiama įrengti statybų aikšteles, judėti mašinoms ir mechanizmams už statybos žemės sklypo ribų

reikšmingos neigiamos pasekmės saugomoms teritorijoms nenumatomos.

Abiejų alternatyvų atvejais kelio A10 rekonstrukcijai įgyvendinti numatomas žemės sklypas tokio paties ploto, todėl poveikis saugomoms teritorijoms, Europos Bendrijos buveinėms, saugomoms rūšis numatomas toks pats. Abiejų alternatyvų atvejais siūlomos tos pačios poveikio mažinimo priemonės, todėl šiuo aspektu alternatyvos lygiavertės.

Įvertinant tai, kad planuojant kelio A10 plėtrą - į numatomą kelio ruožą Panevėžys–Pasvalys su jungiamaisiais keliais patenka beveik visos šiame ruože esančios Baltijos kelio ženklų vietos, apsvarstytos galimybės perkelti Baltijos kelio ženklų vietas už planuojamo kelio A10 ruožo arba į kitą vietą kelio A10 plėtos teritorijoje ir suformuluoti Baltijos kelio ženklų perkėlimo principai. Nekilnojamojo kultūros paveldo aspektu abi svarstomos alternatyvos taip pat vertintinos kaip lygiavertės.

Plano Alternatyvos Nr. 1 ir Alternatyvos Nr. 2 atvejais numatomas vienodas teigiamas poveikis visuomenės sveikatai dėl sumažėjusios oro taršos, užtikrinamų triukšmo normų. Saugaus eismo priemonių (eismo krypčių atskyrimo, skirtingų lygių sankryžų, pėsčiųjų ir dviračių takų, pėsčiųjų perėjų skirtinguose lygiuose, kelio apvėrimo ir kt.) įdiegimas sumažins eismo įvykių skaičių. Prognozuojama, kad iki 2064 m. pagal alternatyvą Nr.1 bus išsaugotos 6 žmonių gyvybės, sužeistųjų bus 32 žmonėmis mažiau, pagal Nr. 2 – bus išsaugotos 7 žmonių gyvybės, sužeistųjų bus 35 žmonėmis mažiau, t. y. alternatyva Nr. 2 pranašesnė.

Neigiamas poveikis socialiniams veiksniams numatomas dėl būtinybės paimti žemę visuomenės poreikiams. Abiejų alternatyvų atvejais poveikis numatomas vienodas, nes kelio A10 rekonstrukcijai numatomi žemės sklypai yra tokio paties ploto, taip pat nesiskiria ir į kelio A10 plėtos teritoriją patenkančių pastatų skaičius.

Galutinė išvada

Plano bendrieji sprendiniai (konceptija) suformuoti atsižvelgiant į aplinkos apsaugos ir darnios plėtos principus, kuriais siekiama aukštesnės gyvenimo kokybės, kad būtų patirtas kiek įmanoma mažesnis neigiamas poveikis aplinkai ir visuomenės sveikatai. Įgyvendinus numatytas SPAV ataskaitoje pateiktas aplinkosaugines priemones, reikšmingos neigiamos pasekmės Plano sprendinių įgyvendinimui nenumatomos.

Plano sprendinių įgyvendinimas yra galimas abiejų koncepcinių alternatyvų atvejais. Alternatyva Nr. 1 ir Alternatyva Nr. 2 yra lygiavertės pagal poveikį gamtiniam karkasui ir kraštovaizdžiui, paviršiniams ir požeminiams vandenims, naudingosioms iškasenoms, dirvožemiui, užtikrinant nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugą, apsaugą nuo viršnorminio triukšmo.

Plano sprendiniai formuojami atsižvelgiant į aplinkos apsaugos ir darnios plėtos principus, kuriais siekiama aukštesnės gyvenimo ir aplinkos kokybės.

Apibendrinus Plano bendrųjų sprendinių (konceptijos) alternatyvų palyginimą eismo sąlygų ir eismo saugos, socialinio poveikio bei sprendinių pasekmių aplinkai reikšmingumo požiūriu ir atsižvelgus į kaštų ir naudos analizės rezultatus, palankiau vertinta Plano bendrųjų sprendinių (konceptijos) Alternatyva Nr. 2, kurios pagrindu turėtų būti rengiami Plano konkretizuoti sprendiniai.

6. GRAFINĖ DALIS

1. Alternatyvos Nr. 1 schema (1 lapas);
2. Alternatyvos Nr. 2 schema (1 lapas);
3. Bendrieji sprendiniai (konceptija) Alternatyva Nr. 1 (10 lapų);
4. Bendrieji sprendiniai (konceptija) Alternatyva Nr. 2 (10 lapų).