

Via Lietuva

Kelių infrastruktūros apžvalga

Ketvirtinis naujienlaiškis
2026 m. sausis-kovas

5 svarbiausi
įvykiai per 2026 m.
I ketvirtį:

Pradėti darbai dėl e-tollingo
sistemos diegimo

Prasidėjo Gariūnų viaduko
rekonstrukcija

Vyksta Kleboniščio tilto
kapitalinis remontas

Pradėta Taujėnų viaduko
rekonstrukcija

Krašto kelio
Dusetos–Degučiai–Dūkštas
atnaujinimas

Projektų įgyvendinimo pulsas | Q1



E-tolling sistemos diegimas

Investicija į projektą: ~16 mln. Eur su PVM

Metų pradžioje pasirašėme e-tollingo projekto įgyvendinimo sutartį su tarptautinį atvirą konkursą laimėjusiu tiekėju, Austrijos įmone „Kapsch TrafficCom“. Partneriai per 8 mėnesius įsipareigojo įdiegti pažangią elektroninę kelių rinkliavos sistemą, kuri pakeis dabar Lietuvoje veikiančią vinječių sistemą.

Nuo 2027 m. pradžios kelių mokesčiai krovininio ir keleivinio transporto naudotojams bus apskaičiuojami pagal faktiškai nuvažiuotą atstumą, taip užtikrinant sąžiningą kelių apmokestinimą.

Su partneriais iš Austrijos jau pradėjome pirmąjį – sistemos diegimo – projekto etapą. Šiuo metu vyksta techniniai ir organizaciniai paruošiamieji darbai, rengiami detalūs įgyvendinimo planai, organizuojami susitikimai su partneriais, paskelbta viešoji konsultacija su kuro kortelių teikėjais.

Siekiant užtikrinti sklandų sistemos įdiegimą, taip pat stiprinama ir plečiama „Via Lietuvos“ komanda, atsakinga už e-tollingo projekto koordinavimą ir įgyvendinimą



Gariūnų viaduko rekonstrukcija

Investicija į projektą: 6,5 mln. eurų su PVM

Pradėjome vieno svarbiausių šalies transporto mazgų – Gariūnų viaduko – rekonstrukcijos darbus. Kovo pabaigoje buvo pakeista eismo organizavimo tvarka, o balandžio pirmąjį savaitgalį – *nugriauta dalis viaduko*.

Šiuo metu eismas užtikrinamas susiaurintomis juostomis, išlaikant po dvi juostas kiekviena kryptimi. Artimiausiu laikotarpiu bus tęsiami konstrukcijos statybos darbai, siekiant užtikrinti saugesnį ir patikimesnį eismą šiame intensyviame ruože.

Gariūnų viadukas Vilniuje yra strategiškai svarbus infrastruktūros objektas – juo per parą vidutiniškai pravažiuoja apie 44 tūkst. transporto priemonių, iš kurių apie 4,6 tūkst. sudaro sunkiasvoris transportas.



Klebonišio tilto kapitalinis remontas

Investicija į projektą: 7,5 mln. Eur su PVM

Kovo viduryje pradėti paskutinio Klebonišio tilto per Nerį ir viaduko virš Jonavos g. kapitalinio remonto darbai. Uždarius pietinį tiltą, eismas Vilniaus kryptimi nukreiptas į vidurinį tiltą, kuriame transportas juda trimis eismo juostomis. Iki šiol sėkmingai buvo atlikti viaduko virš Jonavos g. griovimo darbai, pradėtas polių įrengimas. Vyksta tilto konstrukcijų atnaujinimo darbai.

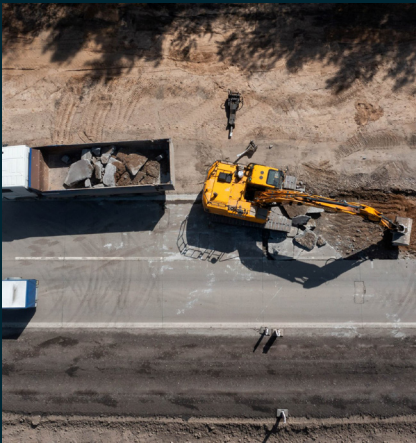


Taujėnų viaduko rekonstrukcija

Investicija į projektą: apie 4 mln. Eur su PVM

Kovo pabaigoje pradėti Taujėnų viaduko, esančio virš automagistralės A2 Vilnius–Panevėžys, rekonstrukcijos darbai. Įvedus laikinus eismo organizavimo pakeitimus, balandžio pradžioje eismas rajoniniu keliu buvo nukreiptas apylankomis, o magistralėje – ribojamas greitis. Šiuo metu vykdomi tilto griovimo darbai – pradėtas viaduko konstrukcijų ardymas.

Asociatyvi nuotr.



Krašto kelio Dusetos–Degučiai–Dūkštas atnaujinimas

Investicija į projektą: 18 mln. eurų su PVM

Kovo mėnesį pradėti rangos darbai daugiau nei 16 km ilgio krašto kelio rekonstravimui (Zarasų raj.). Įgyvendinus projektą kelias bus išplatintas, atnaujinta danga ir infrastruktūra siekiant saugesnio ir patogesnio susisiekimo regione.

Asociatyvi nuotr.



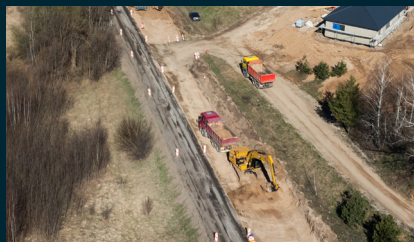
Sitkūnų viadukas automagistralėje A1

Investicija į projektą: apie 3 mln. Eur su PVM

Vasario pabaigoje pradėti Sitkūnų viaduko demontavimo darbai – per vieną naktį buvo nugriauta pagrindinė konstrukcijos dalis, eismas laikinai nukreiptas apylankomis.

Šiuo metu statybvietėje tęsiami darbai – pradėtas konstrukcijų pamatų įrengimas naujo viaduko statybai. Eismas organizuojamas su laikiniais ribojimais.

Čia bus statomas naujas 91 metrų ilgio gelžbetoninis viadukas, kurio važiuojamosios dalies plotis sieks 9 m, t. y. dviem 3,5 m pločio eismo juostomis skirtingomis kryptimis.

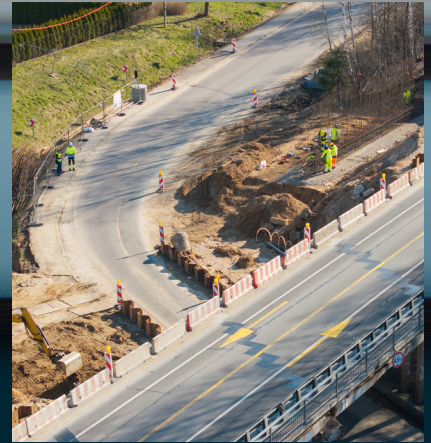


Kelio Pilaitė–Čekoniškės–Sudervė kapitalinis remontas

Investicija į projektą: daugiau nei 4 mln. eurų su PVM

Balandžio pradžioje pradėti kelio kapitalinio remonto darbai Papiškėse, Vilniaus rajone. Įrengus laikiną eismo organizavimą, darbai vykdomi etapais – remontuojama viena važiuojamosios dalies pusė, eismą reguliuoja laikini šviesoforai.

Dešinėje kelio pusėje, ruože nuo 4,14 iki 5,12 km, atliekami paruošiamieji ir infrastruktūros darbai – nuimami senos dangos sluoksniai, vykdomi kasimo darbai. Ruošiamasi pradėti lietaus nuotekų tinklų įrengimo darbus.



Trakų viaduko rekonstrukcija

Investicija į projektą: apie 3 mln. su PVM

Kovo pradžioje pradėti Trakų viaduko, esančio kelyje Vilnius–Prienai–Marijampolė, rekonstrukcijos darbai. Šiuo metu vykdomi viaduko statybos darbai – įrengiamos naujos viaduko laikinės konstrukcijos, statoma dešinioji viaduko pusė. Viaduko rekonstravimo metu eismas organizuojamas pagal suplanuotas eismo organizavimo schemas.



Krunos tilto rekonstrukcija

Investicija į projektą: apie 27 mln. eurų su PVM

Kovo mėnesį Krunos tilto rekonstrukcija pasiekė pusiaukelę – buvo baigti antrojo senojo tilto demontavimo darbai, išmontuotas vienas laikinųjų tiltų. Projektas įgyvendinamas etapais, užtikrinant eismą vienoje intensyviausių šalies automagistralių. Eismas organizuojamas per 2025 m. pastatytą naują tiltą (2+1 juostos) ir laikiną tiltą (1 juosta), greitis ribojamas iki 50 km/h. Šiuo metu yra vykdomi antrojo nuolatinio tilto statybos darbai.

Strateginių „Via Lietuvos“ projektų tikslai



2026-aisiais

~100 km

modernizuotų automagistralinių ir magistralinių kelių



iki 2028 m.

105

sutvarkyti kritinės būklės tiltai



2026-aisiais

>100

atnaujintų pėsčiųjų perėjų



2026-aisiais

65 km

sutvarkytų ir atnaujintų pėsčiųjų ir dviračių takų



2026-aisiais

~100km

išasfaltuotų žvyrkelių

2026 – automagistralių metai

Iš viso šiais metais bus pradėti remontuoti 170 km automagistralių ir magistralių ruožų, o pilnai užbaigti – apie 100 km. Ilgiausias remontuojamas magistralės ruožas sieks net 38 km. Šiems darbams ruošėmės nuo praėjusių metų: planavome projektus, inicijavome ir toliau inicijuojame viešuosius pirkimus, deriname sprendimus, kad kuo greičiau galėtume pereiti prie įgyvendinimo. Daugiau informacijos skaitykite mūsų [straipsnyje](#).



ViaDUKas

Pirmąjį šių metų ketvirtį prie „Via Lietuvos“ komandos prisijungė naujas skaitmeninis kolega – virtualusis asistentas ViaDUKas. Jis padeda greičiau ir paprasčiau rasti informaciją apie kelius, darbus ir eismo pokyčius.

ViaDUKas veikia 24/7, supranta natūralią kalbą ir atsakymus pateikia realiu laiku, remdamasis „Via Lietuvos“ turima informacija. Tai leidžia gyventojams greičiau gauti atsakymus, o mums – užtikrinti dar efektyvesnį klientų aptarnavimą.

4 Lietuvos savivaldybių apžvalga



Trakų rajono savivaldybė

Šį pavasarį Trakų rajone jau vyksta realūs kelių infrastruktūros pokyčiai, kuriuos kasdien jaučia vietos gyventojai ir vairuotojai. Kovo pradžioje pradėta Trakų viaduko rekonstrukcija kelyje A16 (Vilnius–Prienai–Marijampolė, 25,3 km) – vienoje svarbiausių jungčių tarp Vilniaus ir pietų Lietuvos. Investicija į šį projektą siekia apie 3 mln. eurų su PVM.

Taip pat pradedami kelio su žvyro

danga Strėva–Ismonys–Rūdiškės daugiau nei 6 km ilgio ruožo asfaltavimo darbai, projekto vertė – apie 2 mln. eurų su PVM. Šiuos darbus planuojame baigti dar šiemet – asfaltuotas kelias iš esmės pagerins kasdienį susisiekimą rajone.

Mūsų žvilgsnis jau krypta ir į tolesnę ateitį – rengiami projektiniai sprendiniai dėl tilto per Merkį (A4 Vilnius–Varėna–Gardinas kelyje) re-

konstrukcijos. Taip pat vyksta projektavimo ir rangos darbų pirkimas tilto per Bražuolę (privažiuojamajame kelyje netoli A1 automagistralės ir Vievio) rekonstravimui bei projektavimo paslaugų pirkimas A16 Vilnius–Prienai–Marijampolė 22,3 kilometre esančio viaduko rekonstravimui.



Varėnos rajono savivaldybė

Šį pavasarį Varėnos rajone startuoja keleto infrastruktūros objektų atnaujinimo darbai, kurie bus svarbūs tiek vietos gyventojams, tiek šiame regione vykstančiam tranzitui. Rangos darbai pradėti tilto per Ūlą rekonstravimui kelyje Vydeniai–Dubičiai–Rakai. Šio projekto vertė siekia daugiau nei 1 mln. eurų su PVM. Taip pat šiais metais turėsime atnaujintą tiltą per Šačią magistraliniame kelyje Vilnius–Varėna–Gardinas. Tęsimi pralaidos įrengimo darbai, kuriuos

pabaigus bus asfaltuojamas kelias. Investicija į šį projektą – apie 0,5 mln. eurų.

Tuo pat metu jau žvelgiame ir į kitus ateities sprendimus – rengiami projektai tiltų per Varėnę, Raudonėlę, Merkį ir Gelužą rekonstrukcijai. Šie nuoseklūs darbai leis užtikrinti patikimesnį susisiekimą, didesnę eismo saugumą ir geresnį regiono pasiekiamumą tiek gyventojams, tiek verslui.



Kėdainių rajono savivaldybė

Kėdainių rajone įsibėgėja kelių ir tiltų atnaujinimo darbai, kurie jau šiais metais bus juntami kasdienėse kelionėse. Balandį prasideda daugiau nei 5 km ilgio krašto kelio Jonava–Kėdainiai–Šeduva ruožo kapitalinis remontas – projekto vertė siekia daugiau nei 6 mln. eurų. Taip pat rangos darbai vyksta Aristava–Kėdainiai–Cinkiškiai ruože, kuriame įrengiamas pėsčiųjų bei dviratininkų takas – šio projekto vertė yra apie 2 mln. eurų. Pėsčiųjų ir dviratininkų takas įrengiamas ir Šėta–Okainiai–Truskava daugiau nei 1 kilometro ruože, projekto vertė – apie 2 mln. eurų.



Klaipėdos rajono savivaldybė

Klaipėdos rajone įgyvendinami projektai atspindi sparčiai augančio regiono poreikius – čia kelių infrastruktūra tampa ne tik susisiekimo, bet ir gyvenimo kokybės klausimu. Pavyzdžiui, Sendvario seniūnijoje įrengiamas daugiau nei 6 km ilgio pėsčiųjų ir dviračių takas kelyje Klaipėda–Radailiai–Kretinga. Šio projekto vertė siekia 8 mln. eurų su PVM. Šiame ruože bus sutvarkytas apšvietimas, įrengtos saugumo priemonės, tvarkomos sankryžos ir viešojo transporto infrastruktūra. Dar vienas pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros įrengimo projektas rajone vyksta kelio Dauparai–Gargždai–Vėžaičiai ruože, kur takas

Šiame rajone intensyvūs rangos darbai vyksta ir rekonstruojant du tiltus – į pabaigą eina darbai Kėdainių mieste esančio tilto per Nevėžį statybose, taip pat statomas naujas tiltas per Šušvės upę, kelyje Mantviliškis–Ažytėnai–Vosyliškis. Šiuo metu yra projektuojamas tiltas per Jaugilą, kelyje Dotnuva–Valučiai, vyksta rangos darbų pirkimas kelyje Aristava–Kėdainiai–Cinkiškiai esančio tilto per Smilgą kapitaliniam remontui.

sujungs Gargždų miestą ir Kalniškės gyvenvietę. Investicija į šį projektą siekia daugiau nei 1 mln. eurų.

Skiriame dėmesio ir „siaurukams“ – keliams, kurių plotis mažesnis nei 5 metrai. Atlikus rekonstravimo darbus ties Baukštinkais kelio Klaipėda–Jokūbavas 1,6 km ruožas bus platesnis, saugesnis ir patogesnis. Darbų vertė – virš 2 mln. eurų.

Lygiagrečiai jau ruošiamės ir ateities projektams. Šiuo metu yra rengiamas Klaipėdos pietinio aplinkkelio specialusis planas, kurį pabaigus bus vykdomos žemės paėmimo valstybės poreikiams procedūros.

Tuo pat metu ruošiamės ir kitų projektų rangai – pasirašytos paprastojo remonto aprašo parengimo ir darbų atlikimo sutartys daugiau nei 19 km magistralinio kelio Panevėžys–Aristava–Sitkūnai ruožų atnaujinimui. Darbų vertė – arti 10 mln. eurų. Nuosekliai įgyvendinami projektai stiprina susisiekimą regione, didina eismo saugą ir kuria patogesnes sąlygas tiek gyventojams, tiek verslui.

2026-aisiais „Via Lietuva“ didžiausią dėmesį skiria automagistralių bei kritinės būklės tiltų remontui, žvyrkelių asfaltavimui

Šiomet „Via Lietuva“ toliau koncentruojasi į svarbiausių kelių infrastruktūros projektų įgyvendinimą, investicijas skirdama automagistralėms, magistraliniams keliams, kritinės būklės tiltams ir viadukams bei žvyrkelių asfaltavimui. Bus modernizuojama 100 km automagistralinių ir magistralinių kelių, tęsiama šalia Kauno esančio Krunos tilto rekonstrukcija, planuojama baigti magistralinio kelio Vilnius–Utena rekonstravimo ir Tarandės tunelio statybos darbus bei įgyvendinti kitus strateginius projektus.

„Darbai, kuriems šiomet skiriame didžiausią dėmesį, svarbūs tūkstančiams Lietuvos gyventojų, o kiekvienas projektas turi labai konkretų adresatą. Vieniems itin reikšminga Krunos tilto rekonstrukcija, kitiems – pagaliau asfaltuojamas šalia namų esantis žvyrkelis. Džiugu matyti, kad prastos būklės kelių, tiltų ir viadukų sąrašas nuosekliai trumpėja. O metų pabaigoje tapsime ir istorinės akimirkos liudininkais – Vilnių ir Uteną sujungs modernus ir saugus kelias, užversiantis senosios „betonkės“ istoriją. Tvarkydami ir plėtodami kelių infrastruktūrą siekiame, kad kelionės visiems būtų patogesnės, saugesnės, o keliai tarnautų ilgus dešimtmečius“, – sako susisiekimo ministras Juras Taminskas.

„Via Lietuva“ vadovas Martynas Gedaminskas akcentuoja, kad šiomet bendrovė didelį dėmesį yra sutelkusi tiek į intensyviausius eismo kelius, tiek į regionų gyventojams labai svarbius žvyrkelius, kurių asfaltavimo tikimasi jau seniai.

„Šiomet koncentruosimės į automagistralių modernizavimą: 2026-aisiais planuojamame sutvarkyti 100 kilometrų blogiausios būklės automagistralinių ir magistralinių kelių.

Žinoma, ir toliau įgyvendinsime bei plėtosime svarbius strateginius projektus, kurie pagerins kasdienį susisiekimą ir bus naudingi Lietuvai ilgus dešimtmečius.

Kaip ir praėjusiais, taip ir šiais metais didelį dėmesį skirsime kritinės būklės tiltams ir viadukams, kad užtikrintume ne tik eismo saugumą, bet ir ilgaamžiškumą. Praėjusiais metais sutvarkėme 29 tiltus, iš kurių 11 buvo kritinės būklės. Dar 160 tiltų buvo atlikti papildomi priežiūros darbai siekiant pailginti tilto būklę. Vis dėlto, tebeturime 142 blogos būklės tiltus, iš jų 50-čiai yra taikomi eismo ribojimai. Todėl išlaikome tempą ir šiomet planuojamame sutvarkyti 25 tiltus, o iki 2028 m. pabaigos – dar 105 kritinės būklės tiltus“, – kalba M. Gedaminskas.



„Via Lietuvos“ generalinis direktorius Martynas Gedaminskas

Iki šių metų gruodžio numatyta baigti vieną svarbiausių Lietuvos kelių infrastruktūros projektų – magistralės A14 Vilnius–Utena rekonstravimą. Bus rekonstruotas 42,8 km ruožas nuo 28,40 iki 64,33 km. Atliktus darbus, visame kelyje bus įrengtos „2+1“ eismo juostos, kurios keisis kas 1,5–2,5 kilometro. Projekte taip pat numatoma įrengti penkias požemines perėjas laukiniams gyvūnams, 90 kilometrų apsauginės tinklo tvoros, 95,91 kilometro metalinių atitvarų bei 1,6 kilometro triukšmo užtvarų. Bus įrengta 20 autobusų stotelių su laukimo paviljonais ir poilsio aikštelė vairuotojams.



Šiemet tęsiama Krunos tilto, esančio valstybinės reikšmės magistraliniame kelyje A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda, rekonstrukcija. Projektas, apimantis tiek laikinojo tilto statybą, tiek esamo rekonstrukciją, bus baigtas 2027 metų pavasarį. Planuojama įrengti tilto atramas, perdangą, pakloto elementus, vandens nuvedimo sistemą ir kitus elementus. Naujas tiltas bus pastatytas iš plieno ir gelžbetonio konstrukcijų, o perdangos ilgis sieks 125 metrus.



Šiais metais taip pat toliau statome Tarandės tunelį, kuris yra po automagistrale A2 (Vilnius–Panevėžys) 10,13 km, ties Tarandė. Tunelis bus pastatytas maždaug 300 metrų nuo „EMSI“ degalinės, Ukmergės kryptimi, ir turės didelės reikšmės saugiam eismui bei spartesniam susisiekimui Vilniaus regione. Atlikus darbus, tiki-

masi, kad spūstys ties posūkiu į Tarandę išnyks arba ženkliai sumažės.

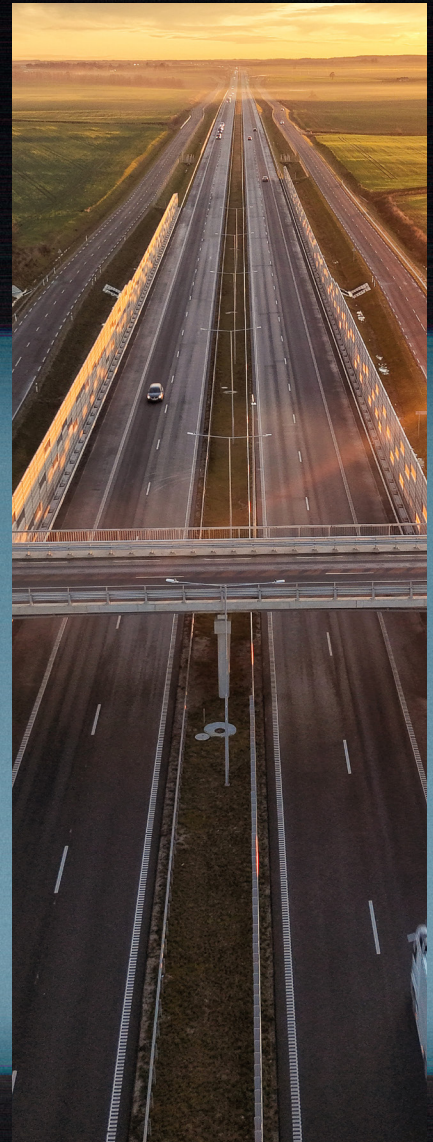
Praėjusių metų pabaigoje buvo pasirašyta sutartis dėl A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda kelio viaduko per Jonavos g. ir tilto per Nerį kapitalinio remonto. Tai yra III magistralinio kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruožo nuo 99,03 iki 100,47 km darbų įgyvendinimo etapas, kurio metu bus suremontuotas likęs senasis tiltas per Nerį ir viadukas per Jonavos g. Alfonso Meškinio tiltas sudaro vieną intensyviausių eismo mazgų Lietuvoje. Tiltais nuolat juda tiek keleiviniai, tiek krovininiai automobiliai, todėl jų remontas užtikrins sklandesnį ir saugesnį eismą.

2026 metais planuojama pradėti rangos darbus valstybinės reikšmės magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruože nuo 16,46 iki 23,32 km. Šio projekto tikslas – įrengti jungiamuosius kelius ir padidinti eismo pralaidumą itin intensyviame „Via Baltica“ kelyje šalia Kauno.

Tęsiant remonto darbus, šiemet bus suremontuotas rajoninis kelias Nr. 2505 Leipalingis–Kapčiamiestis–Kauknoris, ruože nuo 18,1 iki 28,1 km. Projekte taip pat numatoma įrengti eismo saugumo priemones, tokias kaip signaliniai stulpeliai, atitvarai, greičio mažinimo kalneliai ir mažą žiedinę sankryžą Kapčiamiesčio gyvenvietėje.

„Via Lietuva“ ir toliau įgyvendins tarptautinės magistralės „Via Baltica“ rekonstrukcijos planus, pradės pasirengimą nerekonstruotų ruožų modernizavimui.

Šiuo metu jau rengiamas specialusis „Via Baltica“ planas nuo Kauno iki Latvijos sienos magistraliniuose keliuose A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai, A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga ir A17 Panevėžio aplinkkelyje. Tikslas – suplanuoti teritorijas būsimiems darbams, kad šis ruožas taptų keturių eismo juostų keliu, kaip ir atkarpa iki Lenkijos.



Taip pat 2026 metais numatyta toliau tęsti žvyrkelių programos įgyvendinimą – asfaltavimo darbai vyks 100 kilometrų, kurių didžiąją dalį planuojama pabaigti jau šiais metais. Taip pat planuojama pasirašyti sutartis dėl dar 80 kilometrų žvyrkelių asfaltavimo.

„Via Lietuva“ ir toliau nuosekliai ir atsakingai vykdys strateginės reikšmės kelių infrastruktūros plėtrą ir modernizavimą, siekdama užtikrinti saugų, greitą ir efektyvų susisiekimą Lietuvoje. 2026 metai bus svarbus etapas įgyvendinant ilgalaikius projektus, kurie turės teigiamos įtakos šalies transporto sistemai ir gyvenimo kokybei.

400 projektų vienu metu: kaip „Via Lietuva“ balansuoja tarp gyventojų, verslo ir valstybės lūkesčių?



„Via Lietuvos“ Projektų grupės vadovė
Viktorija Petrėtienė

Daugiau nei 400 kelių projektų ir begalė skirtingų interesų: gyventojai tikisi patogaus susisiektimo ir kuo trumpesnių ribojimų, savivalda – su vietos planais suderintų sprendinių, verslui svarbus nenutrūkstamas logistikos srautas, o valstybė vertina tinklo saugą ir ilgalaikį efektyvumą. Tokia yra „Via Lietuvos“ kasdienių darbų ir projektų valdymo „virtuvė“. Kodėl vieni kelių projektų trukmė – keleri metai, o kitų – dešimtmetis? Ar tikrai šioje organizacijoje vyrauja biurokratija ir būtent ji trukdo greitesniam projektų įgyvendinimui? Apie visa tai ir naujausius projektų valdymo pokyčius pasakoja „Via Lietuva“ Projektų grupės vadovė Viktorija Petrėtienė.

„Ne paslaptis, kad Lietuvos valstybinių kelių būklė nėra tokia, kokios mes visi norėtume. Šiuo metu esame pakeliui į geresnius ir modernesnius kelius, tačiau galutinį rezultatą lemia ne tik tai, kaip mes dirbame ir valdome projektus, bet ir tai, kiek investuojama į Lietuvos kelius. Viešumoje šis klausimas aptartas ne kartą: realybė tokia, kad kelių projektų apimtį riboja finansavimas. Būtent todėl tam tikrose vietose žmonės turi palaukti suremontuoto arba naujo kelio“, – pasakoja V. Petrėtienė.

Pasak jos, nepaisant to, kad visi norėtume didesnio finansavimo, dabar svarbiausia susitelkti į tai, kaip skiriami pinigai yra investuojami. Taip pat – kad tiek „Via Lietuva“, tiek rangovai ar kitos suinteresuotosios šalys dirbtų kuo efektyviau. Būtent todėl bendrovės projektų valdymo lygmenyje pastaraisiais metais įvyko esminiai pokyčiai. Ilgą laiką kelių infrastruktūros projektai buvo organizuojami etapiniu principu – planavimas, projektavimas, rangos darbai, užbaigimo dokumentacija veikė kaip atskiros funkcijos, už kurias atsakė skirtingos komandos. Toks modelis leido aiškiai paskirstyti darbus, valdyti atskiras sutartis, tačiau išskaidė atsakomybę: kiekvienas etapas turėjo savo sutartį, terminą, o projekto sėkmė buvo vertinama pagal atskirų dalių užbaigimą, o ne galutinį rezultatą.

“

„Prieš kelerius metus perėjome prie viso ciklo projektų valdymo modelio – šiandien už projektą nuo pradžios iki pabaigos atsako viena komanda, yra priskiriamas projekto vadovas. Vertiname ne atskirų etapų užbaigimą, o galutinį rezultatą – ar projektas įgyvendintas laiku, neviršijant biudžeto ir užtikrinant kokybę. Projekto įgyvendinimo eigoje dalyvauja įvairių sričių specialistai, kurie savo kompetencija prisideda prie rezultato, tačiau viso ciklo metu projektą lydi ir galutinę atsakomybę prisiima projekto vadovas“, – sako „Via Lietuva“ Projektų grupės vadovė Viktorija Petrėtienė.

“

Toks modelis keičia sprendimų logiką: ankstyvoje stadijoje priimti sprendimai vertinami per viso projekto perspektyvą. Kai už įgyvendinimą atsakinga viena komanda, sumažėja interpretacijų, aiškėja atsakomybės ribos, galima plačiau matyti visą kontekstą, integruoti atskirų etapų rizikas, greičiau pritaikyti išmoktas pamokas. Pradėjus projektą yra rengiamas projekto planas, kuriame apibrėžiami terminai, biudžetas, apimtis, įvardinamos suinteresuotos šalys, planuojamos pasiekti naudos, galimos rizikos, reikalingi resursai. Turint aiškų planą galima įvertinti ir pasiektą rezultatą – pabaigus projektą yra rengiama užbaigimo ataskaita, įvardinamos išmoktos pamokos. Pasikartojančios problemos sisteminamos ir tampa atnaujintais techniniais reikalavimais ar sutarčių nuostatomis.

Nuo poreikio iki realių darbų – metai ir ilgiau

Projektų trukmė dažnai tampa viešų diskusijų objektu, tačiau kelių infrastruktūros valdymas nėra vien techninis klausimas. Sprendimai grindžiami ne tik kelio būklės vertinimais, transporto šrautais ar saugos rodikliais – projektų portfelį formuoja ir strateginiai valstybės tikslai bei turimas finansavimas.

„Pavyzdžiui, valstybės lygmeniu vienas iš tikslų, keliamų kelių infrastruktūrai, yra iki 2028 metų pabaigos išasfaltuoti 160 km žvyrkelių. Tokiu būdu projektų portfelyje šiuo metu turime beveik 40 projektų, kurie yra skirtingose stadijose nuo planavimo iki jau vykdomų rangos darbų ir buvo įtraukti į portfelį pagal kelių su žvyro danga prioritetinę eilę. Tačiau projektų apimtį riboja finansavimas, kad ir šis pavyzdys – kelių su žvyro danga yra ženkliai daugiau, tačiau galime išasfaltuoti žvyrkelių tiek, kiek leidžia turimos lėšos. Esame nusistatę principą, kad apie 30 proc. investicijų skirsime strateginei plėtrai, o apie 70 proc. – esamos infrastruktūros palaikymui. Jei visas lėšas nukreiptume tik į plėtrą, likusio tinklo būklė blogės“, – sako V. Petrėtienė.

Projektų trukmę lemia ir jų mastas bei apimtis

Paprastasis remontas, kai iš esmės keičiama tik kelio danga, gali būti įgyvendintas per metus, tačiau rekonstrukcija ar kapitalinis remontas reikalauja daugiau laiko skirti projektavimui, ieškoti kompleksinių sprendimų – nuo sankryžų pertvarkymo iki viadukų statybos ar kitos eismo saugos infrastruktūros įrengimo.

„Rekonstrukcijos projekto mastą ir įgyvendinimui reikalingą laiką gerai iliustruoja „Via Baltica“. Tokiuose projektuose iki realių darbų statybų aikštelėje reikia nueiti ilgą kelią

– nuo teritorijų planavimo, leidimų, žemės išpirkimo ir kitų procedūrų. Vien projektavimo etapas su visais derinimais užtrunka daugiau nei metus, todėl natūralu, kad sudėtinguose projektuose visas procesas užsi- tęsia ne vienerius metus.

Vis dėlto sudėtingumą lemia ne vien procedūros. Kelių infrastruktūroje tenka apibrėžti ne tik galutinį rezultatą, bet ir techninius reikalavimus, užtikrinančius saugą bei ilgaamžiškumą. Net ir atlikus tyrimus, rangos metu gali paaiškėti, kad reali situacija sudėtingesnė nei prognozuota – pavyzdžiui, randamas silpnesnis gruntas ar esama konstrukcija neatitinka parametrų“, – sako V. Petrėtienė.

Svarbu atskirti valstybinės ir vietinės reikšmės kelius

„Via Lietuva“ Projektų grupės vadovė atkreipia dėmesį, kad kelio tvarkymo prioritetą priklauso ne tik nuo jo būklės ar gyventojų lūkesčių, bet ir nuo kelio tipo.

„Dalis kelių priklauso savivaldybėms ir yra vietinės reikšmės, o „Via Lietuva“ prižiūri tik valstybinės reikšmės tinklą. Lietuvoje valstybinės reikšmės kelių yra daugiau kaip 21 tūkst. km, iš kurių net du trečdaliai – rajoniniai keliai. Painiava kyla tada, kai kelias formaliai yra valstybinės reikšmės, bet faktiškai aptarnauja vietinį judėjimą“, – sako V. Petrėtienė.

Valstybinio kelių tinklo darbų planavimo logika orientuota į šalies mastą – transporto šrautus, saugos rizikas ir strategines jungtis. Todėl esant itin ribotam finansavimui, automagistralės, magistraliniai ir krašto keliai natūraliai įgauna aukštesnį prioritetą nei rajoniniai.

Vienas kryptingų pokyčių – dalies vietinei funkcijai artimesnių ruožų perdavimas savivaldybėms, šis procesas vyksta šiuo metu. Tai leistų

aiškiau atskirti nacionalinio ir vietinio lygmens atsakomybes bei sprendimus priimti atsižvelgiant į konkretaus regiono poreikius.

Prioritetai Lietuvos keliams šiemet

Artimiausiu laikotarpiu „Via Lietuva“ prioritetai išlieka orientuoti į tinklo patikimumą, eismo saugą ir strateginių jungčių stiprinimą. Šiuo metu bendrovės projektų portfelyje – daugiau nei 400 įvairių projektų – nuo paprastųjų remontų, žvyrkelių asfaltavimo iki kompleksinių rekonstrukcijų, saugaus eismo sprendinių ar kritinės būklės tiltų tvarkymo.

//

„Vienas svarbiausių šių metų tikslų – automagistralių būklės gerinimas. Dėl intensyvaus eismo ir natūralaus dangos nusidėvėjimo daliai ruožų būtini operatyvūs sprendimai, todėl prioritetą šiemet skiriame magistralinių kelių atnaujinimui, kurių planuojame sutvarkyti apie 100 kilometrų. Nuo šių metų pakeitėme planavimo principus ir prasčiausios būklės ruožus apjungėme, kad darbai vyktų efektyviau ir turėtų didesnį efektą. Tai leis per palyginti trumpą laiką pagerinti važiavimo kokybę ir sustiprinti eismo saugą pagrindinėse šalies transporto arterijose“, – sako V. Petrėtienė.

//

„Via Lietuva“ turi tikslą iki 2028 m. pabaigos sutvarkyti 105 kritinės būklės tiltus, tam skiriamos investicijos siekia iki 300 mln. eurų. 2026 m. numatoma užbaigti 25 tokių objektų tvarkymo darbus.

„2026 m. taip pat tęsime žvyrkelių asfaltavimo programą ir asfaltuosime arti 100 kilometrų kelių su žvyro danga. Šiais metais didelis

dėmesys skiriamas ir pėsčiųjų bei dviračių takų infrastruktūrai gerinti – per metus planuojama įrengti arba remontuoti 65 kilometrus takų, sutvarkyti 100 nesaugių pėsčiųjų perėjų, tęsti juodųjų dėmių šalinimo programą ir nesaugių sankryžų rekonstravimą“, – sako V. Petrėtienė

Iš strateginės reikšmės projektų – šie metai bus ypatingi uždarant „betonkės“ erą kelyje Vilnius–Molėtai,

užbaigsime intensyviausioje šalies vietoje esančio Krunos tilto rekonstrukciją, Tarandės tunelio šalia Vilniaus statybas. Iš naujų objektų – planuojama pradėti rangos darbus įrengiant jungiamuosius kelius ir taip pagerinant susisiekimą šalia Kauno esančiame A5 kelio ruože nuo 16,5 iki 23,3 km. Intensyvūs rangos darbai vyks ir krašto keliuose Nr. 173 Molėtai–Pabradė bei Nr. 179 Dusetos–Degučiai–Dūkštas.

„Mūsų atsakomybė – kad valstybės investicijos kuo greičiau ir efektyviau virstų realiais, saugiais ir patikimais keliais. Projektinis valdymas leidžia tiksliau planuoti, laiku priimti sprendimus ir sistemingai valdyti rizikas. Todėl orientuojamės ne tik į šiandienos darbus, bet ir į ilgalaikę infrastruktūros vertę“, – pabrėžia V. Petrėtienė.



2026 M. PROJEKTAI



Kelio objektas

- Projektavimas
- Ranga
- Projektavimas ir ranga
- Infrastruktūros vystymo planas

Kelio ruožas

- Projektavimas
- Ranga
- Projektavimas ir ranga

Mums pakeliui

Via Lietuva - saugūs ir patogūs keliai

✉ Info@vialietuva.lt

🏠 „Via Lietuva“ svetainė

☎ + 370 5 232 9600

in LinkedIn

☎ 1871

f Facebook