

Suvestinė redakcija nuo 2019-12-19

Nutarimas paskelbtas: Žin. 2013, Nr. [136-6918](#); TAR 2013-12-31, i. k. 2013-00149

Nauja redakcija nuo 2014-12-24:

Nr. [1443](#), 2014-12-15, paskelbta TAR 2014-12-23, i. k. 2014-20606

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL NACIONALINĖS SUSISIEKIMO PLĖTROS 2014–2022 METŲ PROGRAMOS
PATVIRTINIMO**

2013 m. gruodžio 18 d. Nr. 1253
Vilnius

1. Patvirtinti Nacionalinę susisieikimo plėtros 2014–2022 metų programą (pridedama).
2. Pasiūlyti savivaldybėms dalyvauti įgyvendinant Nacionalinę susisieikimo plėtros 2014–2022 metų programą

Ministras Pirmininkas

Algirdas Butkevičius

Susisieikimo ministras

Rimantas Sinkevičius

PATVIRTINTA
Lietuvos Respublikos Vyriausybės
2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253
(Lietuvos Respublikos Vyriausybės
2014 m. gruodžio 15 d. nutarimo Nr. 1443
redakcija)

NACIONALINĖ SUSISIEKIMO PLĖTROS 2014–2022 METŲ PROGRAMA

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa (toliau – Programa) parengta atsižvelgiant į susisiekimo sektoriaus teikiamą įvairiapusę naudą valstybei, visuomenei ir šalies ūkiui. Programa yra reikalinga norint darniai plėtoti Lietuvos susisiekimo sistemą, efektyviai valdyti valstybės išteklius ir panaudoti Europos Sąjungos (toliau – ES) struktūrinius fondus, didinti susisiekimo sektoriaus konkurencingumą.

2. Programa yra vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentas, kuriame nustatytas strateginis tikslas, bendrieji tikslai ir uždaviniai šiems tikslams pasiekti, taip pat jų vertinimo kriterijai ir Programą įgyvendinančios institucijos. Programoje išanalizuotos susisiekimo sektoriaus – transporto (kelių, geležinkelių, jūrų ir vidaus vandenų, oro), logistikos ir pašto – plėtros perspektyvos. Informacinės visuomenės plėtros ir elektroninių ryšių sritys, jų tikslai ir uždavinių įgyvendinimas pateikti Informacinės visuomenės plėtros 2014–2020 metų programoje „Lietuvos Respublikos skaitmeninė darbotvarkė“, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. kovo 12 d. nutarimu Nr. 244 „Dėl Informacinės visuomenės plėtros 2014–2020 metų programos „Lietuvos Respublikos skaitmeninė darbotvarkė“ patvirtinimo“. Programoje pabrėžiami horizontalieji susisiekimo srities plėtros prioritetai – transporto daugiarūšiškumas, integralus miestų transportas, intelektinių transporto sistemų taikymas visoms transporto rūšims, eismo sauga ir saugumas bei energijos suvartojimo efektyvumo didinimas transporto sektoriuje, aplinkai nekenksmingo transporto plėtra.

3. Programa parengta remiantis ES ir nacionaliniuose teisės aktuose, strategijose ir šakinėse (sektorinėse) strategijose: Valstybės pažangos strategijoje „Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. gegužės 15 d. nutarimu Nr. XI-2015 „Dėl Valstybės pažangos strategijos „Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“ patvirtinimo“, 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. lapkričio 28 d. nutarimu Nr. 1482 „Dėl 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programos patvirtinimo“, Nacionalinėje klimato kaitos valdymo politikos strategijoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. lapkričio 6 d. nutarimu Nr. XI-2375 „Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijos patvirtinimo“, pateiktomis nuostatomis, ES transporto politikos dokumentais – ES ekonomikos augimo strategija „Europa 2020“, 2011 m. baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (KOM (2011) 144), 2009 m. Europos Komisijos komunikatu „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiskai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“ (KOM (2009) 279), 2007 m. žaliaja knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (KOM (2007) 551) (toliau – Žalioji knyga) ir jos 2009 m. veiksmų planu (KOM (2009) 490), 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL 2014 L 307, p. 1). Eismo saugos didinimo nuostatos pateiktos Valstybinėje saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 2

d. nutarimu Nr. 257 „Dėl Valstybinės saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programos patvirtinimo“. ES transeuropinio transporto tinklo plėtros gairės pateiktos 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (toliau – Reglamentas Nr. 1315/2013). ES struktūrinių fondų panaudojimo transeuropiniams tinklams, siekiant remti transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūros sektorių bendro intereso projektus ir išnaudoti galimą tų sektorių sinergiją, sąlygos, metodai ir procedūros yra numatyti 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriamas Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010.

Punkto pakeitimai:

Nr. [86](#), 2017-02-01, paskelbta TAR 2017-02-06, i. k. 2017-02180

4. Programoje vartojamos sąvokos apibrėžtos Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme, kituose teisės aktuose, reglamentuojančiuose susisiekimo sektoriaus ir su juo susijusių veiklą.

5. Esamai susisiekimo sistemos situacijai įvertinti remtasi Programos 3 punkte nurodytais dokumentais ir strategijomis, kuriuose atsispindi Lietuvos susisiekimo sistemos ir susijusių sektorių esamos situacijos būklė. Susisiekimo sistemos esamos situacijos analizė pateikiama Programos 2 priede, apibendrinama Programos 3 priede pateikiamoje Susisiekimo sistemos stiprybių, silpnybių, galimybių, grėsmių (SSGG) analizėje.

II SKYRIUS

PROGRAMOS TIKSLAI, UŽDAVINIAI, VERTINIMO KRITERIJAI IR JŲ REIKŠMĖS

6. Programos strateginis tikslas – sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Pasiiekus strateginį tikslą, susisiekimo sistema užtikrintų kokybišką, efektyvą, nepertraukiamą ir darnų visuomenės narių judumą ir prekių transportavimą, aukštos kokybės logistikos ir pašto paslaugas.

Lietuvos transporto tinklas yra integrali ES ir Baltijos jūros regiono transporto sistemos dalis. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2013 metais transportavimo ir ryšių sektorius sukūrė 13 procentų Lietuvos bendrosios pridėtinės vertės (toliau – BPV), 2009–2012 metais sektoriaus pajamos augo beveik dvigubai sparčiau nei Lietuvos ūkio, pasiektas teigiamas paslaugų eksporto ir importo balansas, todėl transporto sektorius yra viena iš strategiškai svarbiausių Lietuvos ūkio šakų. Siekiant užtikrinti tolesnį ekonomikos augimą, būtina išlaikyti esamą infrastruktūros lygį ir efektyviai plėsti susisiekimo infrastruktūrą tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu, atsižvelgiant į darnios plėtros aspektus. Darni susisiekimo sistema suprantama kaip efektyvi socialinių, kultūrinių, ekonominių ir ekologinių aspektų sąveika. Gera susisiekimo sistema užtikrina glaudžius kultūrinius ir socialinius sąsajas, didina gyventojų judumą, plečia tarptautinį bendradarbiavimą ir turizmą, gerina verslo sąlygas ir skatina jo plėtrą, nekenkdamas aplinkai ir žmogui.

Šiuolaikinė susisiekimo sistemos politika turi remtis ilgalaikiu požiūriu, todėl Programoje daug dėmesio skiriama globaliems iššūkiams – klimato kaitos problemoms, energijos vartojimo efektyvumo didinimui, judumo paklausos valdymui ir naujų, darnių judumo įpročių formavimui.

7. Pirmasis Programos tikslas – didinti krovinių ir keleivių judumą, gerinant ES transeuropinio transporto tinklo pagrindinio tinklo koridorius ir jų jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą.

Bendros, integruotos ir efektyvios transporto sistemos sukūrimas yra vienas iš pagrindinių ES transporto politikos tikslų. Lietuvą kerta ES transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T) antrasis, Šiaurės jūros–Baltijos jūros koridorius, Lietuvoje apimantis šiaurės–pietų kryptimi esantį kelią „Via Baltica“ ir šiuo metu statomą geležinkelio liniją „Rail Baltica“.

Esama TEN-T infrastruktūra Lietuvoje neatitinka dalies TEN-T gairėse (Reglamentas Nr. 1315/2013) pateikiamų reikalavimų – trūksta efektyvių jungčių, nepašalinta dalis siaurųjų vietų, nepritaikytos intelektinės transporto sistemos (toliau – ITS), esama infrastruktūros būklė negali užtikrinti atitikties didėjantiems eismo saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimams. Dėl šių trūkumų neužtikrinamas esminis TEN-T tikslas – sklandus ir saugus keleivių ir krovinių judumas.

Dėl neefektyvių jungčių tarp skirtingų transporto rūšių ir tarp pagrindinio ir bendrojo transporto tinklo elementų trūkumo neužtikrinama pakankama skirtingų transporto rūšių sąveika, kuri ne tik mažina keleivių ir krovinių vežimo sąnaudas ir didina transporto paslaugų lankstumą, bet ir padeda sumažinti neigiamą transporto sistemos poveikį ekologiškai ir socialinei aplinkai.

Geležinkelių transporto krovinių ir keleivių judumas būtų padidintas įrengus 1 435 mm pločio vėžės kelią nuo Kauno iki valstybės sienos su Latvija, įrengus antruosius kelius, elektrifikavus TEN-T infrastruktūrą, įdiegus Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (angl. *The European Railway Traffic Management System*) (toliau – ERTMS). Kelių transporto krovinių ir keleivių judumas būtų padidintas pagerinus TEN-T dalies Lietuvoje parametrus, modernizavus ir išplėtus šio tinklo kelių infrastruktūrą, sujungus pirminius, antrinius ir magistralinius kelius (pirminiai keliai – žvyrkeliai, rajoniniai keliai su asfalto danga kaimo vietovėse, antriniai keliai – krašto keliai, prie kurių prisijungia rajoniniai keliai ir kuriuose formuojasi eismo srautai, tretiniai – magistraliniai, kurie užtikrina prisijungimą prie pagrindinio TEN-T), įdiegus ITS, modernizavus ir išplėtojus pasienio kontrolės punktus prie išorinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus, ES muitų teisės aktus ir tarptautinius saugumo reikalavimus ir pritaikius inovatyvius sprendimus. Jūrų transporto krovinių ir keleivių judumas būtų padidintas pagerinus jūrų transporto sąveiką su kitų rūšių transportu, padidinus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – Klaipėdos uostas) privažiuojamųjų geležinkelio kelių pralaidumą, pagilinus uosto akvatoriją ir pakeitus uosto molų parametrus. Vidaus vandenų transporto krovinių ir keleivių judumas būtų padidintas pagerinus ir modernizavus vidaus vandenų transporto keleiviams ir kroviniams vežti skirtą infrastruktūrą, pagerinus sąveiką su kitomis transporto rūšimis. Oro transporto krovinių ir keleivių judumas būtų padidintas pagerinus ir modernizavus TEN-T oro uostų infrastruktūrą.

Tikslo bus siekiama įgyvendinant toliau pateiktus uždavinius, kurių kompleksinis rezultatas užtikrins ir horizontaliųjų susisiekimo srities plėtros prioritetų įgyvendinimą.

7.1. Pirmasis uždavinys – įrengti naują, atnaujinti ir tobulinti esamą tarptautinės ir vietinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (įskaitant naujų projekto „Rail Baltica“ geležinkelio kelių ir antrųjų geležinkelio kelių bei aplinkkelių tiesimą), įgyvendinti naujus kontrolės, valdymo ir signalizacijos, energijos posistemų projektus (įskaitant geležinkelių linijų elektrifikavimą).

7.1.1. Šiuo metu bendras Lietuvos geležinkelių tinklo linijų ilgis yra 1 771,2 km, didžioji dalis (1 749,4 km) iš jų yra 1 520 mm pločio vėžės ir tik 21,8 km – 1 435 mm pločio vėžės. Dėl vėžių skirtumo Lietuva neturi tiesioginės jungties su Europos geležinkelių tinklu, todėl susisiekimas geležinkeliais yra nepatraukli alternatyva, palyginti su kitomis transporto rūšimis. Plėtojant Šiaurės jūros–Baltijos jūros TEN-T koridorių, siekiama užtikrinti, kad būtų įgyvendintas Reglamento Nr. 1315/2013 nuostatose įvardytas kaip vienas iš 6 trūkstamų tarptautinių (angl. *cross-border*) projektų, pripažintas Lietuvos Respublikos Seimo ypatingos valstybinės svarbos projektu, geležinkelių projektas „Rail Baltica“. Įgyvendinus projekto „Rail Baltica“ pirmąjį etapą, bus įrengtas 1 435 mm pločio vėžės kelias nuo Lietuvos valstybės sienos su Lenkija iki Kauno, tačiau krovinių ir keleivių judumas geležinkelių

transportu šiaurės–pietų kryptimi išliks nepakankamas. Judumui padidinti yra numatyta tęsti projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimą nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybių sienos.

2013 m. rugsėjo 16 d. Suomijos, Estijos, Latvijos, Lietuvos ir Lenkijos susisiekimo ministrai pasirašė deklaraciją dėl projekto „Rail Baltica 2“ įgyvendinimo ir svarbiausių nuostatų (numatyta įrengti 1 435 mm jungtį tarp Kauno ir Vilniaus), ją patvirtino Baltijos valstybių Ministrai Pirmininkai. Pagal ES bendros Europos transporto erdvės kūrimo planą Europos valstybių sostinės turi būti sujungtos daugiarašio transporto jungtimis. Vilniuje sukurama 40 procentų Lietuvos BVP, jame yra tankiausia Lietuvos Respublikos gyventojų populiacija, todėl Vilniaus jungties įrengimas užtikrintų papildomus traukinių srautus ir padidintų projekto „Rail Baltica“ socialinę ir ekonominę pridėtinę vertę. Prijungti Vilnių prie projekto „Rail Baltica“ trasos numatoma užbaigus dabartinių projekto ruožų statybas.

Efektyvus susisiekimas geležinkeliais gerintų Lietuvos pasiekiamumą, sudarytų sąlygas patogiai ir sklandžiai pasiekti Baltijos jūros regiono valstybių administracinius, kultūrinius ir politinius centrus, leistų įgyvendinti ES TEN-T politikos nuostatas – užtikrinti sklandų krovinių ir keleivių judumą.

7.1.2. Lietuvos geležinkelių tinkle elektrifikuotų geležinkelio kelių yra itin mažai – tik 7 procentai visų geležinkelio kelių. Tai mažiausias rodiklis tarp ES valstybių narių. Geležinkelių elektrifikavimas yra viena iš TEN-T plėtros gairių nuostatų. Elektrifikavus geležinkelių tinklą, būtų sudarytos prielaidos pereiti nuo iškastinio kuro prie atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo geležinkelių transporto sektoriuje, sumažinti poveikį aplinkai ir padidinti geležinkelių transporto patrauklumą keleiviams, kroviniams vežti naudojant aplinką tausojančias priemones. Dvikeliai geležinkelio keliai Lietuvoje, 2013 metų duomenimis, sudarė tik 22 procentus viso geležinkelių tinklo ilgio. Tai sukelia priešpriešinių traukinių prasilenkimo ir lėčiau judančių traukinių pralenkimo trukdžių. Dvikelių geležinkelio ruožų plėtra sumažintų siaurųjų (angl. *bottleneck*) vietų skaičių, padidintų susisiekimo greitį, geležinkelių transporto patrauklumą. Siekiant užtikrinti saugų ir efektyvų traukinių manevravimą, sąstatų formavimą, būtina rekonstruoti stočių kelynus, modernizuoti geležinkelio mazgus. Lietuvos geležinkelių infrastruktūroje nepakankamai naudojamos ITS – nėra integracijos su ERTMS. Siekiant užtikrinti eismo saugą, būtina diegti naujus ITS kontrolės, valdymo ir signalizacijos bei energijos posistemių projektus. Efektyvios valdymo sistemos sumažintų valdymo išlaidas, galimų žmoniškųjų klaidų tikimybę.

7.2. Antrasis uždavinys – plėtoti naują ir pagerinti esamą TEN-T kelių infrastruktūrą ir jungtis su jais.

7.2.1. Šiuo metu Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklą sudaro iš viso 21 242 km kelių, iš kurių magistralinių kelių – 1 746 km, krašto kelių – 4 929 km, o rajoninių kelių – 14 567 kilometrai. 1 617 km magistralinių kelių Lietuvoje yra priskiriami TEN-T. Sklandžiam krovinių ir keleivių judumui kelių transportu užtikrinti būtina pasiekti ir palaikyti pakankamą, TEN-T plėtros gairėse apibrėžiamą infrastruktūros techninį lygį pagal greičio, eismo saugos, saugumo ir patogumo kriterijus. Remiantis TEN-T plėtros gairėmis, Lietuvos kelių transporto tinkle nepakanka ITS sprendimų, krovinių terminalų ir logistikos centrų, jų sujungimo su TEN-T kitų rūšių transportu punktų, su infrastruktūros priežiūra ir būklės kontrole susijusios įrangos (sunkvežiminių svėrimo įrangos ir pan.).

7.2.2. TEN-T plėtros gairėse prioritetą teikiamas saugiam eismui automobilių keliuose. Lietuva jau pasiekė esminių rezultatų įgyvendindama ES transporto ministrų 2003 m. spalio 24 d. Veronoje (Italija) pasirašytos Veronos deklaracijos (toliau – Veronos deklaracija) ir 2011 m. baltosios knygos „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (KOM (2011) 0144) (toliau – Baltoji knyga) siekius – eismo įvykių ir žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius, palyginti su 2001 metais, sumažėjo dvigubai, tačiau dar trūksta eismo saugą užtikrinančių modernių priemonių, ITS sprendimų, dalis kelių neatitinka automagistralei ir greitkeliui keliamų reikalavimų, įskaitant ašinio svorio reikalavimus, aplinkos apsaugos priemones, nepakanka miestų aplinkkelių. Būtina tęsti TEN-T kelių ir jų

privažiuojamųjų kelių modernizavimą, kad būtų užtikrinamos principinės TEN-T gairių nuostatos dėl saugaus ir sklandaus susisiekimo.

7.2.3. Kaip parodė 2007–2013 metų ES struktūrinių fondų panaudojimo patirtis, pateikiama 2013 metais parengtoje ES struktūrinių fondų panaudojimo poveikio vietinei ir urbanistinei plėtrai vertinimo ataskaitoje, šalia rekonstruotų vietinės, krašto ir rajoninės reikšmės kelių sparčiai steigiasi verslo įmonės, kuriasi naujakuriai, plėtojama įvairesnė veikla (kaimo turizmas, gamybos ir paslaugų įmonės). Geras kelių tinklas yra regioninės plėtros pagrindas, o jungtys su TEN-T yra svarbus regionų centrų ekonomikos augimo pagrindas. Gyventojų, gyvenančių regionuose, judumui ir transporto paslaugų prieinamumui būtina tęsti TEN-T privažiuojamųjų kelių modernizavimą, trūkstančių jungčių plėtrą.

7.3. Trečiasis uždavinys – TEN-T esančiame Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir jo prieigose pagerinti jūrų transporto sąveiką su sausumos transportu, užtikrinti jūrų transporto eismo saugą ir sumažinti neigiamą poveikį aplinkai.

7.3.1. Vieno svarbiausio Lietuvos transporto mazgo – Klaipėdos uosto veikla yra neatsiejama nuo kelių ir geležinkelių transporto, kuriuo kroviniai atvežami į uostą ir iš jo išvežami. Geležinkeliais atvežama ir išvežama 71 procentas (2013 metų duomenimis) visų krovinių į Klaipėdos uostą ir iš jo, tačiau konteineriai daugiausiai vežami kelių transportu – geležinkeliais vežama tik 18 procentų konteinerių. Didėjantys konteinerių srautai lemia didėjančią krovinių automobilių srautą Klaipėdos mieste ir jo prieigose. Dėl šių priežasčių būtina gerinti Klaipėdos uosto sąveiką su geležinkelių transportu, ypač TEN-T antrajam, Šiaurės jūros–Baltijos koridoriui priklausančiais geležinkelio ruožais, ir taip užtikrinti, kad daugiau nei 2/3 visų krovinių į Klaipėdos uostą ir iš jo būtų atvežami ir išvežami geležinkelių transportu. Tam, kad šis tikslas būtų pasiektas, turi būti skatinamas konteinerių terminalų ir ITS sprendimų įgyvendinimas Klaipėdos uosto prieigose, kur būtų sutelkiami srautai iš visų terminalų ir toliau įgyvendinama pasiteisinusi šaudyklinių traukinių koncepcija.

7.3.2. Atsižvelgdama į ES transporto politikos nuostatas mažinti grūstis keliuose, nukreipiant krovinių srautus nuo kelių į vandenų transportą, Lietuva bendradarbiauja su ES valstybėmis narėmis įgyvendindama jūrų greitkelių ir trumpųjų nuotolių laivybos plėtros projektus, kuriais siekiama geriau išnaudoti esamas susisiekimo jūra linijas, atidaryti naujas reguliarias susisiekimo linijas valstybių narių keleiviams ir kroviniams vežti. Klaipėdos uoste daugėja didesnio tonažo laivų, dėl to reikia platesnių laivybos kelių, detalesnės, tikslesnės hidrografinės situacijos informacijos apie pačius laivybos kelius ir jų prieigas bei pokyčius juose.

7.3.3. Dabartiniai Klaipėdos uosto akvatorijos, molų, įplaukos ir laivybos kanalo parametrai neužtikrina saugaus visų tipų laivų eismo. 2014 metų duomenimis, didžiausias Klaipėdos uosto akvatorijos gylis ties uosto įplauka yra 15 m, Kuršių marių dalyje iki Kiaulės Nugaros – 14,5 m, tačiau toliau Klaipėdos uosto akvatorijoje ties Kiaulės Nugara gylis sumažėja iki 9 m ir Malkų įlankoje – 11 metrų. Atsižvelgiant į besikeičiančius laivyno parametrus ir į tai, kad pradėjus veikti suskystintų gamtinių dujų terminalui į uostą turės įplaukti terminalo paslaugų laivai, būtina užtikrinti pakankamą kanalo gylį tiek įplaukoje (17,0–17,5 m), tiek ir vidiniame kanale (17,0 m), taip pat tikslinga praplatinti uosto įplaukos kanalą. Klaipėdos uosto vartai dėl riboto pločio ir nepakankamo gylio yra padidinto pavojaus laivams vieta, ypač atplaukiantiems laivams, kai esant dideliems srovių greičiams, šoniniam vėjui, dideliame bangavime, ledonešiui padidėja eismo įvykių tikimybė. Pažymėtina, kad esamos laivybos sąlygos atskirose uosto vietose yra gana nevienodos. Klaipėdos uoste dėl jo geografinės padėties yra sudėtingų laivų plaukimo atžvilgiu vietų: uostas išsidėstęs prie pat jūros pakrantės, iš jūros pusės laivams įplaukti į uostą nėra jokių priedangų, galimos didelės srovės iš Kuršių marių į jūrą, ypač pavasario polaidžio metu, vyrauja vakarų krypties vėjai. Siekiant užtikrinti saugią laivybą ir palaikyti projektinius gylius Klaipėdos uoste, tikslinga įsigyti specialią įrangą (laivą).

7.3.4. Minėti saugios laivybos sąlygas pagerinantys sprendiniai gali sukelti neigiamų pasekmių aplinkai. Klaipėdos uostas yra šalia Kuršių nerijos, UNESCO saugomos teritorijos,

taip pat šalia Klaipėdos miesto. Tai įpareigoja skirti ypatingą dėmesį laivybos saugai užtikrinti ir vengti galimų incidentų uoste, galinčių pakenkti šios teritorijos būklei. Tikslinga pritaikyti Klaipėdos uostą priimti didesnės grimzlės (atitinkamai didesnio tonažo) laivus ir taip sumažinti atvykstančių laivų kiekį uoste; tai padėtų sumažinti oro, vandens užterštumą ir neigiamą poveikį aplinkai. Didėjanti masto ekonomija ir laivų parametrai yra tiesiogiai susiję su oro kokybės gerėjimu, t. y. CO₂ emisijos ir kitų teršalų (CO, SO₂, NO_x ir kitų) mažėjimu transporto sistemos grandinėje.

7.3.5. Lietuvos Respublika suinteresuota atstatyti Šventosios jūrų uostą, kuris paskatintų priekrantės laivybos suintensyvėjimą, padidintų rekreacinę ir komercinę laivybą, regione būtų sukurtos naujos darbo vietos. Siekiant užtikrinti jūrų transporto eismo saugą, būtina turėti tinkamą įrangą hidrografinei informacijai priekrantėje (sekliuose gyliuose) rinkti, kliūtims laivybai nustatyti. Teisingas hidrografinių duomenų naudojimas padeda užtikrinti saugią ir efektyvią navigaciją, skatina tinkamą nacionalinės jūrų erdvės vystymą, padeda saugoti gyvybę ir turtą jūroje, palengvina jūrų aplinkos apsaugą ir tinkamą jūros turtų administravimą bei tvarų vystymą.

7.4. Ketvirtasis uždavinys – plėtoti Nemuno upės, Kuršių marių ir kitus valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelius, atnaujinti ir plėtoti keleiviams bei kroviniams vežti skirtą infrastruktūrą ir gerinti vidaus vandenų kelių ir kitų transporto rūšių sąveiką.

7.4.1. Vidaus vandenų transporto infrastruktūra Lietuvoje yra nepakankamai išplėtotą: nėra jungčių su kitomis transporto rūšimis, nepakanka prieplaukų, ne visi ruožai atitinka saugiai laivybai užtikrinti reikalingus infrastruktūros parametrus. Lietuvos Respublikoje yra 915,1 km vidaus vandenų kelių, iš jų: 820,1 km valstybinės reikšmės, 60 km vietinės reikšmės ir 35 km perspektyvinių kelių. Laivyba vidaus vandenimis yra vienas iš saugiausių keleiviams ir kroviniams vežti skirtų būdų: 2012 metais vidaus vandenų laivyboje užfiksuota viena avarija; žuvusiųjų nėra. 2013 metais šios rūšies transportu vežta 1 076,7 tūkst. tonų krovinių, t. y. 3,6 procento daugiau nei 2011 metais. Nors vidaus vandenų keliais kasmet vežama vis daugiau krovinių, visi kroviniai yra vietiniai ir didžioji dalis jų (apie 90 procentų) plukdoma Kuršių mariomis (žvyras, smėlis, automobiliai), o ne upėse esančiais kelių ruožais, todėl nėra išnaudojamas visas šios transporto rūšies potencialas. 2012 metais Europos Komisija pateikė naujas vidaus vandens laivybos ir gamtos apsaugos gaires. Jose pabrėžiama, kad „Natura 2000“ teritorijose plėtra nedraudžiama ir kad nauji plėtros projektai priimtini, jeigu juose užtikrinamas pakankamas gamtos apsaugos lygis. Šiuo atžvilgiu vidaus vandenų transportas turi didesnę plėtros potencialą nei kelių ar geležinkelių transportas.

Keleivių vežimo vidaus vandenų keliais tendencijos panašios į krovinių vežimo tendencijas: 2013 metais vidaus vandenų transporto priemonėmis vežta 1 901,1 tūkst. keleivių, ir, palyginti su 2011 metais, šis rodiklis padidėjo 9,7 procento, tačiau didžiausią dalį keleivių, vežtų vidaus vandenų transportu, sudaro keltais į Kuršių neriją keliami keleiviai. 2013 metais šiuo maršrutu vežta 97 procentai visų vidaus vandenų keliais vežtų keleivių. Kadangi kitais vidaus vandenų keliais keleiviai nevežami, nėra išnaudojamas visas šios transporto rūšies potencialas.

7.4.2. Vidaus vandenų kelias Nemuno upe ir Kuršių mariomis E-41 Kaunas–Jurbarkas–Klaipėda priskiriamas tarptautinės reikšmės vidaus vandenų keliams, tačiau šiuo ruožu nevykdomi tarptautiniai krovinių vežimai. Kad būtų pradėta krovinių vežimo veikla, šiuose vidaus vandenų keliuose turi būti palaikomi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos „Vandens kelių tinklo pagrindinių standartų ir parametrų apraše“ (TRANS/SC.3/144) nustatyti vandenų kelių parametrai, taip pat nuolat vykdomi priežiūros darbai. Vidaus vandenų transportas turėtų būti plėtojamas kaip aplinkai nekenksminga ir saugi kelių transporto alternatyva. Siekiant išnaudoti vidaus vandenų kelius, būtina sudaryti keleivių ir krovinių vežimo valstybinės reikšmės vidaus vandens keliais, ypač tarptautinės reikšmės vidaus vandenų keliu E-41 Kaunas–Jurbarkas–Klaipėda, sąlygas. Taip pat tikslinga integruoti Nemuno vidaus vandenų kelią į tarptautinį vidaus vandenų tinklą ir taip pradėti išnaudoti laivybos konkurencingumą, didinti daugiarūšių vežimų dalį. Skirtingų transporto rūšių

(panaudojant vidaus vandenų kelius) derinimas padėtų sumažinti krovinių, vežamų kelių transportu, srautus.

7.5. Penktasis uždavinys – užtikrinti tvarų krovinių ir keleivių judumą oro transportu, modernizuoti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų infrastruktūrą.

7.5.1. Lietuvos civilinės aviacijos infrastruktūros pagrindą sudaro 3 tarptautiniai TEN-T priskiriami oro uostai – Vilniaus, Kauno, Palangos, taip pat eismo valdymo ir oro navigacijos sistema. Į Lietuvą atvykstančių ir iš jos išvykstančių keleivių oro transportu skaičius kasmet didėja (2010–2013 metų augimas – 33 procentai), daugėja krypčių ir skrydžių, gerėja susisiekimas su Europos kultūriniais, administraciniais ir ekonominiais centrais, o tai lėmė aplinkos taršos ir triukšmo didėjimą bei investicijų į skrydžių saugumą ir saugą poreikį. Oro uostų transporto infrastruktūros modernizavimas yra būtinas siekiant sumažinti neigiamą poveikį aplinkai, užtikrinti skrydžių saugą, taip pat vykdyti daugiarūšio transporto plėtrą (ypač Kauno oro uosto).

Nors oro uostų plėtra yra naudinga šalies ekonomikai ir keleivių judumui užtikrinti, dėl istorinių priežasčių tarptautiniai oro uostai yra arti tankiai apgyvendintų teritorijų, orlaiviai kerta miestų teritorijas, todėl gyventojai kenčia dėl orlaivių keliamo triukšmo, o aviacinė tarša sklinda miestų ribose. Siekiant sumažinti neigiamą aviacinės veiklos poveikį aplinkai, būtina rekonstruoti ir optimizuoti oro uostų infrastruktūrą, kad būtų sumažintas orlaivių manevravimo tarp stovėjimo vietų, terminalų ir kilimo ir tūpimo takų atstumas ir atliekamų manevrų skaičius. Būtina atnaujinti triukšmo stebėsenos ir kontrolės sistemas, kurios galėtų apdoroti didėjančius duomenų srautus ir kuriose būtų įdiegta naujausia programinė įranga, galinti nustatyti galimus orlaivių nukrypimus nuo skrydžių trajektorijų, triukšmo ribinių verčių viršijimus.

Oro uosto dangų priežiūrai vis dar naudojamos cheminės medžiagos, kurios, patekusios į dirvožemį ir gruntinius vandenis, daro neigiamą poveikį aplinkai, todėl tarptautiniuose oro uostuose būtina modernizuoti paviršinių nuotekų surinkimo sistemas.

7.5.2. Vienas iš principinių TEN-T nuostatų yra saugių keleivių ir krovinių kelionių užtikrinimas. Dabartinė tarptautinių oro uostų struktūra atitinka tarptautinius saugumo reikalavimus, tačiau kilimo ir tūpimo takų dangos yra stipriai nusidėvėjusios, reikia atnaujinti signalinių šviesos žiburių sistemą. Padidėjus skrydžių skaičiui, dėl intensyvaus orlaivių judėjimo ir ilgo naudojimo dauguma kilimo ir tūpimo takų turi įtrūkimų ir įlinkimų, kuriuose lyjant lietuviams telkšo vanduo. Pagal tarptautines rekomendacijas kilimo ir tūpimo takų danga turi būti atnaujinama vidutiniškai kas 10–12 metų, o Vilniaus ir Kauno oro uostuose rekonstrukcijos darbai vykdyti daugiau nei prieš 10 metų. Tai artimiausiu metu gali turėti įtakos skrydžių saugai.

Aviaciniam saugumui didinti būtina modernizuoti ir optimizuoti tarptautinių oro uostų riedėjimo takus, stovėjimo aikšteles ir kitą infrastruktūrą, kuri naudojama orlaivių manevrams. Dabartinė sistema negali užtikrinti pakankamos saugos manevruojant dideliems orlaiviams arba kai piko metu būna daug orlaivių.

Pažymėtina, kad esamos keleivių ir keleivių bagažo tikrinimo sistemos netenkina saugumo reikalavimų. Taip pat turėtų būti atnaujinama oro uosto perimetro stebėjimo ir apsaugos sistema, kuri užtikrintų oro uosto ir skrydžių saugą bei saugumą.

7.6. Šeštasis (horizontalusis) uždavinys – kurti ir diegti ITS, technologijas, inovatyvias mobilumo paslaugas ir produktus (eismo informavimo ir srautų valdymo, pažeidimų kontrolės, eismo stebėjimo sistemos ir kt.), kurie padėtų užtikrinti geresnį keleivių ir krovinių judumą TEN-T keliuose, kituose valstybinės ir vietinės reikšmės keliuose, miestų gatvėse, geležinkeliose ir vidaus vandenų keliuose, sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų – CO₂ kiekį, taip pat mažinti į aplinkos orą išmetamą teršalų (azoto oksidų, kietųjų dalelių ir kt.) kiekį.

Punkto pakeitimai:

Nr. [818](#), 2019-08-07, paskelbta TAR 2019-08-12, i. k. 2019-13070

7.6.1. TEN-T gairėse nurodoma, kad telematikos sistemos yra neatsiejama visų rūšių transporto ir daugiarūšio transporto infrastruktūros dalis. Šiame tinkle Lietuvoje

nepakankamai užtikrinamas sklandus tarptautinio ir tranzitinio transporto judėjimas ir eismo sauga. ITS sprendimų trūksta vežant krovinius ir keleivius visomis transporto rūšimis. Diegiant ITS infrastruktūrą, atskirų ES šalių sąveikumo klausimai gali tapti rimtu iššūkiu, todėl Lietuvai būtina labiau integruotis į europines ITS struktūras, rengti ITS specialistus, plėtoti ITS tyrimus, plačiai bendradarbiauti su *Ertico-ITS Europe*, kitomis ITS asociacijomis.

7.6.2. ITS sprendimų plėtra vienos rūšies transporte – geležinkelių, kelių, jūrų, vidaus vandenų – padėtų planuoti ir valdyti eismo srautus, sumažinti vežimo laiką ir degalų naudojimą, padidinti eismo saugą. 2011 metais Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – Susisiekimo ministerija) užsakymu atliktos Intelktinių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studijos duomenimis, būtina diegti ITS, skirtą kelių transporto kroviniams transporto priemonėms sverti, kadangi numatytąją ašies apkrovą viršijančios transporto priemonės gadina infrastruktūrą, atsiranda provėžos, kyla grėsmė eismo saugai. Ekstremaliųjų situacijų ar nerutininių įvykių atvejais (pvz., vykstant remonto darbams) nėra priemonių informuoti vairuotojus apie galimą eismo sutrikimą. Minėtoje studijoje pabrėžtas automatinės pažeidimų kontrolės poreikis: siūloma diegti automatinės pažeidimų kontrolės įrenginių tinklą užmiesčio ir miesto keliuose. Įrenginiai būtų skirti greičio ir kitų kelių eismo taisyklių pažeidimų kontrolei. ITS plėtra daugiarūšiame transporte padėtų subalansuoti krovinių srautus, padidinti keleivių judumą, kelionės komfortą.

Keleivinio transporto sektoriuje taip pat reikia diegti ITS, kurios padėtų gerinti skirtingų transporto rūšių sąveiką. Šiuo metu nėra bendros viešojo transporto maršrutų informacinės sistemos, kuri apimtų visas transporto rūšis, keleiviai neturi galimybių vienoje vietoje rasti viešojo transporto informacijos, planuoti kelionių naudojant skirtingas transporto rūšis, skirtingų transporto rūšių viešojo transporto maršrutai tarpusavyje nesuderinti. Keleiviams planuojant keliones „nuo durų iki durų“, nėra patogu naudotis skirtingų transporto rūšių vežėjų paslaugomis, todėl kelionėms dažniau pasirenkamas asmeninis automobilis nei daugiarūšis transportas. Taip pat labai svarbu diegti inovatyvias mokėjimo už kelionę sistemas.

7.7. Septintasis uždavinys – taikant inovatyvius sprendimus, modernizuoti ir plėtoti pasienio kontrolės punktus prie išorinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus, ES muitų teisės aktus ir tarptautinius saugumo reikalavimus.

Lietuvos Respublikai įstojus į ES ir prisijungus prie Šengeno erdvės, padidėjo pasienio kontrolės punktų infrastruktūros kokybės reikalavimai. Pasienio kontrolės punktų infrastruktūra turi atitikti patikrinimą atliekančių valstybės institucijų ir įstaigų veiklą reglamentuojančius teisės aktus, ES muitų teisės aktus, Šengeno teisyno ir tarptautinius saugumo reikalavimus. Šiuo metu ne visų pasienio kontrolės punktų prie išorinių ES sienų teisinis statusas ir infrastruktūra atitinka nustatytus reikalavimus, todėl, siekiant užtikrinti sklandžią pasienio kontrolės punktų veiklą, būtina taikyti inovatyvius asmens kontrolės sprendimus, kurti naują ir pertvarkyti esamą pasienio kontrolės punktų infrastruktūrą.

7.8. Aštuntasis uždavinys – sukurti ir plėtoti viešųjų logistikos centrų infrastruktūrą ir užtikrinti jų jungtis su tarptautiniais transporto koridoriais.

Išskyrus Klaipėdos uostą, šalyje nėra kitų daugiarūšio transporto krovinių srautus telkiančių pramoninių-logistinių teritorijų („krovinių kaimelių“), kuriose veiktų transporto, logistikos ir kitas paslaugas teikiantys operatoriai. Šalyje vyksta sparti vienaarūšiam (kelių) transportui pritaikytų paskirstymo sandėlių ir terminalų, kurie dažnai klaidingai vadinami logistikos centrais, plėtra. Sandėliai įkuriami šalia pagrindinių magistralių, tačiau nėra teritorinės koncentracijos požymių, todėl sudėtinga didinti sąveiką tarp skirtingų transporto rūšių ir sutelkti krovinių srautus geležinkelių transportui. ES vykdoma kroviniinio transporto politika siekiama užtikrinti darnią sąveiką tarp transporto rūšių ir plėtoti įvairiarūšio transporto sprendimus, skatinama pereiti nuo kelių transporto prie aplinkai nekenksmingų, saugesnių eismo požymių ir mažiau nuo iškastinio kuro priklausomų transporto rūšių (geležinkelių, vandenų transporto). Įvairiarūšio (angl. *intermodal*) transporto sąveikai užtikrinti, ypač TEN-T, tikslinga kurti ir plėtoti viešuosius logistikos centrus. Valstybės

iniciatyva yra priimtas sprendimas šalia tarptautinių transporto koridorių, pramoninių teritorijų ir pagrindinių transporto mazgų steigti viešuosius logistikos centrus, kuriuose būtų bent po vieną įvairiarūšio transporto terminalą konteineriams perkrauti ir sandėliuoti, ir logistikos parką, kuriame įmonės teiktų įvairias papildomas paslaugas. Kuriant viešuosius logistikos centrus, būtina užtikrinti ir efektyvias jungtis su tarptautiniais transporto koridoriais. Vilniaus viešasis logistikos centras bus įkurtas šalia Vaidotų geležinkelio skirstymo stoties. Šalia šios teritorijos planuojama nutiesti Pietinio Vilniaus aplinkkelio ruožą. Kauno viešasis logistikos centras bus įkurtas šalia pagrindinių šalies kelių (A1 ir A6 greitkeliai, kiti) ir tarptautinio Kauno oro uosto. 2013 metais pradėti Vilniaus ir Kauno viešųjų logistikos centrų (VLC) įvairiarūšių terminalų statybos darbai. Susiklosčius palankioms finansinėms galimybėms numatyta steigti ir Klaipėdos VLC įvairiarūšį terminalą, kuris sujungtų kelių, geležinkelių ir jūrų transportą. Šį terminalą numatoma steigti šalia Klaipėdos uosto, prijungti ir Klaipėdos uosto pietinį geležinkelio mazgą. Įsteigti VLC įvairiarūšiai terminalai bus integruoti į TEN-T antrąjį, Šiaurės jūros–Baltijos jūros koridorių.

8. Antrasis Programos tikslas – taikant aktyvią transporto politiką, didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, gerinti transporto ir logistikos paslaugų kokybę.

Kasmet vidutiniškai apie 30 procentų transporto sektoriaus pajamų gaunama iš krovinių tvarkymo, sandėliavimo ir logistikos operacijų. Tai rodo, kad pajamos gaunamos ne tik iš vežimo, bet ir už šalyje sukurtas papildomas paslaugas. Siekiant išnaudoti šią šalies susisiekimo sektoriaus stiprybę, būtina toliau gerinti transporto ir logistikos paslaugų kokybę. Tai padėtų kurti dar didesnę pridėtinę vertę transporto sektoriuje ir reikšmingai prisidėtų prie šalies ekonomikos augimo.

Transporto sektoriaus konkurencingumas padidėtų sukūrus palankesnę politiką ir užtikrinus tinkamesnę teisinę aplinką, padidinus keleivių ir krovinių judumą Baltijos jūros regione, sustiprinus Baltijos jūros ir Juodosios jūros transporto jungtis, pagerinus universaliosios pašto paslaugos kokybę ir padidinus pašto paslaugų konkurencingumą.

Tikslo bus siekiama įgyvendinant toliau pateiktus uždavinius, kurių kompleksinis rezultatas taip pat užtikrins horizontaliųjų susisiekimo srities plėtros prioritetų įgyvendinimą.

8.1. Pirmasis uždavinys – vykdyti aktyvią tarptautinę transporto politiką siekiant, kad šalies ūkiui tektų kuo didesnę pasaulinės (Europos ir Azijos) ir regioninės (Baltijos jūros) prekybos rinkų vežimo bei logistikos paslaugų dalis.

Siekiant padidinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, būtina vykdyti aktyvią tarptautinę transporto politiką, kuri padėtų kompleksiskai išnaudoti Lietuvos transporto sektoriaus stiprybes ir didintų šalies vežimo ir logistikos paslaugų rinkos patrauklumą. Transporto sektorius sukuria 12,8 procento šalies BVP ir yra tarp pirmaujančių sričių paslaugų eksporto srityje. Kaimyninės šalys (Latvija, Estija, Lenkija, Rusijos Federacija) aktyviai konkuruoja dėl jūrinių krovinių srautų, teikia panašiais kainodaros principais paremtas kelių ir geležinkelių transporto paslaugas, todėl būtina stiprinti transporto sektoriaus konkurencingumą tarptautinėje erdvėje. Norint pritraukti keleivių ir krovinių srautus, nepakanka užtikrinti geras infrastruktūros sąlygas. Būtina taip pat įgyvendinti politines priemones, kurios padėtų didinti tarptautinių transporto maršrutų, einančių per Lietuvą, skaičių ir jų patrauklumą. Ilgalaikiams krovinių srautams užtikrinti svarbi palanki teisinė ir politinė aplinka, saugos ir saugumo klausimų sprendimas, efektyvi transporto rūšių sąveika. Siekiant įgyvendinti ES tikslus klimato srityje ir užtikrinti tvarų judumą, tikslinga kurti tarptautinius įvairiarūšio transporto maršrutus. Vykdam tarptautinę transporto politiką, prioritetas turi būti teikiamas skirtingų transporto rūšių (geležinkelių ir vandenų transporto) sąveikai, didesniai geležinkelių ir vandenų transporto panaudojimui, kuris prisidėtų prie Lietuvos transporto sistemos patrauklumo ir konkurencingumo didinimo tiek ES, tiek pasaulio rinkose.

8.2. Antrasis uždavinys – atsižvelgiant į Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, pranašumus, privataus ir valstybinio kapitalo įmonių poreikius, didinti su tranzitu susijusių papildomų pridėtinę vertę kuriančių paslaugų patrauklumą.

Lietuva yra tranzitinė valstybė, per kurią organizuojami ir plėtojami krovinių ir keleivių srautai. Pažymėtina, kad kaimyninės šalys gali pasiūlyti panašios kokybės transporto paslaugas, konkurencingas kainas, todėl, norint užtikrinti Lietuvos, kaip patraukliausios regione tranzito ir logistikos valstybės, poziciją, būtina ieškoti konkurencinį pranašumą galinčių suteikti modernių sprendimų, siūlyti krovinių siuntėjams ir gavėjams papildomą pridėtinę vertę kuriančių paslaugų. Lietuvos stiprybė galėtų tapti veiksmingas daugiarūšio transporto panaudojimas vežti tranzitu didelius krovinių srautus, tam naudoti aplinkai mažiau kenksmingų transporto rūšių (geležinkelių, vandenų transporto) galimybes, veiksmingai įtraukti privačius ir valstybinio kapitalo vežėjus į bendrą, darniai veikiančią sistemą. Laiku neįgyvendinus suplanuotų projektų (pvz., „Rail Baltica“, viešųjų logistikos centrų), ilgainiui gali susiformuoti naujos Lietuvą aplenkiančios krovinių srautų tarp Rytų ir Vakarų kryptys. Subalansavus šalies transporto sistemą, būtų galima greitai ir veiksmingai paskirstyti didelius krovinių srautus, būtų sukurtas masto ekonomijos efektas, išnaudojama TEN-T ir nacionalinė infrastruktūra.

8.3. Trečiasis uždavinys – plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą gerinant keleivių ir krovinių judumą Baltijos jūros regione ir stiprinant Baltijos jūros ir Juodosios jūros transporto jungtis.

Rytų–Vakarų transporto koridorius – vienas iš svarbiausių įvairiarūšio transporto plėtros projektų Lietuvoje. Prijungus šį koridorių prie Transsibiro magistralės Rusijos Federacijoje, būtų sukurta sausumos kelio alternatyva kroviniams vežti vandenų transportu tarp Azijos ir Europos. Šis koridorius ypač svarbus plėtojant ekonominius ryšius, todėl būtina užtikrinti, kad logistinė jungtis būtų kuo mažiau priklausoma nuo išorės veiksnių. Transporto koridoriuje turėtų būti įtvirtinti daugiarūšio transporto principai, Rytų–Vakarų transporto koridorius turi būti sujungtas su konteinerinio šaudyklinio traukinio „Vikings“ trasa ir sukurtas naujas sausumos kelias tarp Europos ir Azijos, galintis užtikrinti sklandžią ir nuolatinę prekių srautų judėjimo alternatyvą. Norint įgyvendinti minėtus projektus, svarbi aktyvi Lietuvos politika, orientuota į tarptautinio bendradarbiavimo didinimą, siekiant, kad Lietuva taptų viena iš pagrindinių Rytų–Vakarų transporto koridoriaus dalių.

8.4. Ketvirtasis uždavinys – užtikrinti kokybišką universaliosios pašto paslaugos, atitinkančios socialinius, ekonominius ir technologinius paslaugos naudotojų poreikius, teikimą liberalioje pašto paslaugų rinkoje ir efektyvų pašto infrastruktūros funkcionavimą visoje Lietuvos teritorijoje.

Atsižvelgiant į ES teisės aktus, Lietuvoje pašto rinka liberalizuota nuo 2013 m. sausio 1 d., todėl visi pašto paslaugos teikėjai turi vienodas konkurencines sąlygas teikti paslaugas naudotojams, tačiau vienintelė akcinė bendrovė Lietuvos paštas yra įpareigota teikti universaliąją pašto paslaugą visoje Lietuvoje. Akcinė bendrovė Lietuvos paštas siekia, kad pašto paslaugos naudotojams (tiek Lietuvoje, tiek visoje ES) būtų teikiama kokybiška nenutrūkstama universalioji pašto paslauga. Atsižvelgiant į sparčią informacinių ir ryšių technologijų plėtrą, reikia ieškoti vis naujų paslaugų ar jų teikimo būdų, kurie tenkintų kintančius pašto paslaugos naudotojų poreikius. Įprastos pašto paslaugos turi būti labiau orientuotos į elektronines paslaugas, todėl būtina automatizuoti ir skaitmenizuoti universaliąją pašto paslaugą. Automatizuotos universaliosios pašto paslaugos teikimo vietos būtų prieinamos naudotojams visą parą – tai užtikrintų didesnę paslaugos patogumą ir patrauklumą, klientų ir atitinkamai paslaugos skaičiaus didėjimą. Skaitmenizuotos universaliosios pašto paslaugos teikimas sudarytų galimybes greitai ir patogiai persiųsti informaciją, paslauga būtų moderni, prieinama, patraukli naudotojams ir atitiktų sparčiai besivystančias technologijas. Be to, tokios paslaugos teikimas padėtų užtikrinti, kad jos sąnaudos nedidės, nebus poreikio kompensuoti galimus šios paslaugos teikimo nuostolius iš valstybės biudžeto, o teikiamos paslaugos kaina bus prieinama klientams.

8.5. Penktasis uždavinys – didinti pašto paslaugų konkurencingumą ir plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą pašto paslaugų rinkoje.

Tarptautinių rinkų perspektyvos ir galimybės skatina akcinę bendrovę Lietuvos pašta, kaip Lietuvos paskirtąjį operatorių Pasaulinėje pašto sąjungoje, aktyviai dalyvauti tarptautinėje pašto paslaugų rinkoje ir jos plėtroje. Plėtojant tarptautinį bendradarbiavimą ir vykdant tarptautinius įsipareigojimus, akcinei bendrovei Lietuvos paštui būtina tobulinti technologinį siuntų surinkimo, apdorojimo, paskirstymo ir pristatymo procesą naudojant užsienio praktiką ir pažangias technologijas, kad būtų patenkinti naudotojų poreikiai, atsižvelgiant į tarptautinės elektroninės prekybos plėtrą.

8.6. Šeštasis uždavinys – skatinti tarpinstitucinį, viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą įgyvendinant Lietuvos Respublikos transporto politiką.

Aktyvus viešojo ir privataus kapitalo partnerystės (toliau – VPKP) principo taikymas transporto sektoriuje sudarytų prielaidas paspartinti strateginių Lietuvos transporto infrastruktūros tikslų siekimą. Europinė praktika rodo, kad pritraukus privačių lėšų būtų galima sparčiau kurti trūkstamas transeuropinio transporto tinklo jungtis, atnaujinti kitus infrastruktūros elementus, diegti ITS. Dėl to svarbu tobulinti teisinį reguliavimą, plėsti mokymų ir kvalifikacijos tobulinimo veiklas, panaudoti gerąją praktiką, sudaryti sąlygas taikyti VPKP modelį, įgyvendinant susisiekimo infrastruktūros projektus. Kitų šalių patirtis rodo, kad apie 60 procentų visų VPKP projektų vertės vidutiniškai kasmet tenka susisiekimo sektoriui, tačiau Lietuvoje vyrauja kitų sričių projektai: kultūros, sporto energetikos ir kiti. Tai rodo, kad VPKP principo taikymas transporto sektoriuje išlieka aktualus tiek įgyvendinant didelės apimties projektus, kurių negalima įgyvendinti valstybės biudžeto lėšomis, tiek mažesnės vertės projektus, kuriems taip pat trūksta lėšų, tačiau jie patrauklūs ir privatiems investuotojams.

9. Trečiasis Programos tikslas – skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą.

Lietuvos vietinio viešojo transporto sistemos nebeatitinka dabartinių gyventojų poreikių ir neužtikrina pageidaujamos susisiekimo kokybės, todėl daugiau naudojamosi asmeniniais automobiliais. Pavyzdžiui, 2011 metais atlikto tyrimo duomenimis, Vilniaus mieste nuo 2005 iki 2011 metų gyventojų kelionių asmeniniu automobiliu miesto teritorijoje dalis padidėjo 12,3 procentinio punkto – nuo 48,1 iki 60,4 procento. Asmeniniai automobiliai tapo patrauklia alternatyva kelionei „nuo durų iki durų“ dėl nepakankamai integruoto daugiarūšio viešojo transporto ir nepatogaus viešojo transporto tinklo. Vietinio transporto sistemų problemas lemia ribotas miestų plėtos koordinavimas, nepakankama priemiestinio transporto kokybė, mažas viešojo transporto parko patrauklumas, nepakankamai išvystytos bevariklių transporto priemonių transportą skatinančios sistemos (pėsčiųjų ir dviračių transporto infrastruktūra). Senos viešojo transporto priemonės nepritaikytos neįgaliesiems ir specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, tėvams su vaikais, trūksta universalus dizaino sprendimų. Tai sukelia transporto spūstis, neužtikrina pakankamos eismo saugos, riboja viešojo transporto judumą ir didina neigiamą poveikį aplinkai.

Priemiestinis viešasis transportas neatitinka gyventojų poreikių: Lietuvoje didėjant urbanizacijos lygiui ir plečiantis didiesiems miestams, nebuvo išlaikyti darnios plėtos principai, miestų teritorija plėtėsi, taip pat plėtėsi sąlyginai mažo gyventojų tankumo privačių namų rajonai (didėjo urbanistinė sklaida). Užtikrinti viešojo transporto paslaugų prieinamumą tokiuose rajonuose itin sudėtinga tiek dėl mažo gyventojų tankumo, tiek dėl netinkamos kelių infrastruktūros (nepakankamai platūs keliai važiuoti autobusams, nėra kur įrengti viešojo transporto stotelių). Tokių rajonų gyventojai, negalėdami gauti kokybiškų viešojo transporto paslaugų, renkasi asmeninius automobilius, dėl to sukuriama papildomi transporto srautai piko metu. Nesant vieno bilieto sistemos, sunkiai įmanoma miesto ir priemiestinio transporto integracija, tai dar labiau mažina patrauklumą naudotis viešuoju priemiestiniu transportu.

Kompleksinis transporto priemonių parko atnaujinimas aplinkai nekenksmingomis transporto priemonėmis padidintų transporto sektoriuje naudojamų atsinaujinančių energijos išteklių dalį.

Darni vietinio susisiekimo viešojo transporto sistema būtų skatinama padidinus transporto patrauklumą keleiviams ir sumažinus neigiamą poveikį aplinkai, pagerinus viešojo ir privataus transporto suderinamumą, įdiegus įvairias kombinuotas viešojo ir privataus transporto sąveikos sistemas, atnaujinus ir išplėtus dviračių transporto infrastruktūrą, įsigijus naujų aplinkai nekenksmingų transporto priemonių, sukūrus alternatyviųjų energijos šaltinių (degalų) naudojimui transporte skatinti reikalingą infrastruktūrą (elektromobilių įkrovimo), nutiesus miestų ir miestelių aplinkkelius.

Tikslo bus siekiama įgyvendinant toliau pateiktus uždavinius, kurių kompleksinis rezultatas užtikrins ir horizontaliųjų susisiekimo srities plėtros prioritetų įgyvendinimą.

9.1. Pirmasis uždavinys – skatinti miestus parengti ir įgyvendinti darnaus judumo mieste planus.

Lietuvos miestuose kelionės automobiliu iš namų į darbą sudaro didžiąją dalį visų kelionių ir nusileidžia tik kelionėms pėsčiomis. Lietuvoje nepakanka priemonių judumo paklausai valdyti ir darniai elgsenai skatinti, todėl miestuose neužtikrinamas efektyvus ir darnus judumas.

Siekiant suteikti visuomenei veiksmingu išteklių naudojimu ir prieinamumu grindžiamą galimybę keliauti, būtina susisiekimo sistemos plėtrą planuoti kryptingai. Judumas miestuose daugiausia planuojamas savivaldos lygmeniu. Pažymėtina, kad savivaldybių strateginiuose veiklos planuose skiriama nepakankamai dėmesio transporto problemoms spręsti, ypač taikant darnaus judumo principus. Atsižvelgiant į tai, rekomenduotina, kad Lietuvos kurortai ir miestai, turintys ne mažiau kaip 25 000 gyventojų, turėtų parengti darnaus judumo miestuose planus (angl. *Sustainable Urban Mobility Plans*). Parengus darnaus judumo mieste planus, būtų sukurtos darnaus ateities transporto įtraukimo į miesto transporto sistemas koncepcijos, numatytos priemonės, kurios padėtų mažinti automobilių naudojimą ir jų daromą poveikį, keisti judumo įpročius ir elgseną, skatintų naudoti aplinkai nekenksmingas transporto priemones. Darnaus judumo miestuose planai būtų rengiami atsižvelgiant į 2013 metais parengto Europos Komisijos komunikato Nr. 18136/13 „Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos judumo sistemos mieste kūrimas“ nuostatas darnaus judumo srityje.

9.2. Antrasis uždavinys – užtikrinti miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų suderinamumą ir didesnę jų sąveiką su privačiu transportu, kurti ir diegti inovatyvias mobilumo paslaugas ir produktus (elektroninės bilietų, multimodalinių maršrutų planavimo ir paieškos sistemos ir kt.), mažinančius išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų – CO₂ kiekį, taip pat mažinti į aplinkos orą išmetamą teršalų (azoto oksidų, kietųjų dalelių ir kt.) kiekį

Punkto pakeitimai:

Nr. [818](#), 2019-08-07, paskelbta TAR 2019-08-12, i. k. 2019-13070

9.2.1. Viena iš pagrindinių miesto ir priemiesčių transporto problemų – spūstys, kurios neigiamai veikia ekonomiką, socialinę gerovę, sveikatą ir aplinką. Savivalda vykdo priemones, mažinančias neigiamą spūsčių poveikį, tačiau stinga bendro ir kompleksinio požiūrio. Remiantis Žaliosios knygos nuostatomis, reikia įgyvendinti miestų darnaus transporto plėtros politiką: skatinti viešojo transporto naudojimą padidinus jo patrauklumą ir prieinamumą, ypač priemiesčių gyventojams, užtikrinti įvairių judumo mieste alternatyvų sąveiką; plėtoti kombinuotas viešojo ir privataus transporto sąveikos sistemas (angl. *Park&Ride*), taip pat taikyti kitas priemones, keičiančias visuomenės judumo įpročius ir didinančias miesto transporto darną.

9.2.2. Lietuvoje tarpmiestinį susisiekimą viešuoju transportu koordinuoja Lietuvos transporto saugos administracija, susisiekimą miestuose ir priemiesčiuose – savivaldybės. Tarpmiestinį susisiekimą geležinkeliais organizuoja Susisiekimo ministerija, tarpmiestinį susisiekimą geležinkeliais vykdo viešosioms keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugoms teikti parinkta geležinkelio įmonė (vežėjas). Šios institucijos tik iš dalies bendradarbiauja tarpusavyje planuodamos maršrutus, derindamos tvarkaraščius, kainodarą, informavimo ir rinkodaros priemones. Plečiantis didiesiems miestams, priemiesčių teritorijos

patenka į kitų savivaldybių teritoriją (didžiųjų miesto savivaldybių ir rajono savivaldybių atveju), todėl jos neįtraukiamos į bendrą miesto viešojo transporto sistemą. Išaugusi urbanizacija iškėlė iššūkių transporto sistemai: urbanistinės sklaidos augimas, miestų ir jų priemiesčių plėtra bei naujų verslo centrų ir gyvenamųjų rajonų kūrimasis neigiamai paveikė transporto sistemos plėtrą, išaugo asmeninių automobilių poreikis, viešasis transportas nebeužtikrina gyventojų judumo poreikių. Darbo vietos ir paslaugų centrai (įskaitant valstybines institucijas) telkiasi miesto centre, o gyvenamieji rajonai – miesto pakraščiuose ir priemiesčiuose. Taip sukuriama papildomi eismo srautai, ypač piko metu. Nėra sprendimų, kaip suderinti asmeninį ir viešąjį transportą (pvz., *Park&Ride* sistemų).

Punkto pakeitimai:

Nr. [1244](#), 2018-12-05, paskelbta TAR 2018-12-12, i. k. 2018-20330

Nr. [1268](#), 2019-12-11, paskelbta TAR 2019-12-18, i. k. 2019-20423

9.3. Trečiasis uždavinys – skatinti dviračių transporto infrastruktūros plėtrą miestuose: kurti vientiso dviračių tinklo sistemas, integruoti dviračių transporto infrastruktūrą į bendrą transporto sistemą, siekti, kad pėsčiųjų ir dviračių tinklo plėtra būtų patraukli ir saugi jos naudotojui.

Tik nedidelė dalis Lietuvos Respublikos savivaldybių veiksmingai sprendžia judumo paklausos problemas, o dauguma jų toliau laikosi neefektyvios reagavimo į judumo paklausą politikos. Miestai vis labiau pritaikomi ne pėstiesiems, dviratininkams ar viešojo transporto keleiviams, bet lengvųjų automobilių savininkams. Taip sprendžiant miestų transporto problemas pasiekama tik trumpalaikė nauda, kadangi problemas sukeliančios priežastys išlieka. Dėl to turėtų būti skatinama naudoti miestuose aplinkai nekenksmingas transporto priemonės ir kurti tam pritaikytą reikalingą infrastruktūrą. Būtina plėtoti dviračių transporto infrastruktūrą – įrengti dviračių takus, stovėjimo aikšteles, dviračių saugojimo vietas, saugius pėsčiųjų takus, diegti eismo saugos priemones ir taikyti priemones, kurios leistų derinti dviračių transportą su kitomis transporto rūšimis, pvz., sudaryti sąlygas vežtis dviračius viešuoju transportu, plėsti viešąsias dviračių nuomos sistemas ir panašiai. Populiarėjant dviračių transportui, būtų mažiau naudojamos automobiliai. Tai rodo šiaurės šalių – Švedijos, Suomijos, Norvegijos – patirtis. Jose net atšiauresnio klimato ir sudėtingesnio reljefo sąlygomis kelionių dviračiais dalis sudaro nuo 5 iki 10 procentų visų kelionių, o Lietuvoje tik 0,5 procento visų kelionių į darbą sudaro kelionės dviračiais (ES vidurkis – apie 5 procentai).

9.4. Ketvirtasis uždavinys – skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą, atnaujinant transporto priemones, gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, diegiant universalus dizaino sprendimus, didinti viešojo transporto prieinamumą, diegti viešojo transporto pirmumo sistemas ir plačiau taikyti ITS sprendimus.

9.4.1. Privačiu automobiliu dažniausiai važiuojama po vieną, dėl to daugėja automobilių spūsčių ir kitų neigiamų padarinių. Dauguma autobusų parkų priklauso savivaldybėms. Dėl labai prastos autobusų parkų ekonominės būklės atnaujinti viešojo transporto parkus pačių savivaldybių įmonių lėšomis neįmanoma. Ribotos galimybės atnaujinti viešąjį transportą gyventojus dar labiau skatina naudotis privačiu transportu. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, Lietuvoje 1 000 gyventojų tenkantis individualių lengvųjų automobilių skaičius 2008–2013 metais padidėjo 13 procentų. Daugėja automobilių, prastėja eismo sąlygos dėl riboto gatvių pralaidumo, nelankstus įstaigų darbo grafikas (beveik visų viešojo sektoriaus įstaigų darbo laikas sutampa), nekoordinuotas eismo organizavimas – dėl to didėja automobilių spūstys ne tik centrinėse miestų gatvėse, bet ir pagrindiniuose miestų prieigų keliuose.

9.4.2. Padidinti viešojo transporto patrauklumą gyventojams, kurie šiuo metu naudojami asmeniniu automobiliu, įmanoma tik pasiūlius tokį patį ar didesnę komforto lygį – pavyzdžiui, spartesnę kelionę piko metu – viešojo transporto greičiui miestuose padidinti būtina atskirti viešojo transporto eismo juostas ir kelionėms planuoti pritaikyti ITS. Lietuvoje iki šiol nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotoms paslaugoms

organizuoti, koordinuoti ir plėtoti. Tolimojo susisiekimo paslaugas teikiančių privačių ir savivaldybėms priklausančių vežėjų elektroninės bilietų pardavimo sistemos nėra tarpusavyje suderintos, todėl keleiviai turi pirkti atskirus bilietus kiekvienam savo kelionės etapui (kartais tarpinėse priemiestinio maršruto stotelėse) iš skirtingų tolimojo susisiekimo paslaugų teikėjų. Taip pat kyla problemų dėl maršrutų tvarkaraščių, nes jie nesuderinti tarpusavyje, teikiami visuomenei nepakankamai patraukliais ir kartais sunkiai prieinamais būdais, pvz., tik spausdintais pranešimais stotelėse, kurių negali perskaityti nevietiniai gyventojai. Dėl minėtų problemų didėjantis tolimųjų kelionių poreikis tenkinamas ne viešuoju transportu, o asmeniniais automobiliais.

9.5. Penktasis uždavinys – mažinti neigiamą tranzitinių srautų poveikį miestų transporto sistemoms, plėtoti ir modernizuoti miestų ir miestelių aplinkkelius.

9.5.1. TEN-T gairėse numatoma, kad keleivių ir krovinių judėjimas tinkle būtų sklandus, saugus ir greitas. Viena iš silpnųjų vietų yra TEN-T esantys miestai, kadangi dažniausiai juose sumažėja kelio pralaidumas ir eismo sauga. Siekiant išspręsti šią problemą, tiesiami miestų aplinkkeliai tam, kad TEN-T transporto srautas būtų atskirtas nuo vietinės reikšmės transporto srauto. Ne visi miestai turi aplinkkelius, dėl to miestuose didėja tranzitinių asmeninių ir krovinių automobilių srautai.

9.5.2. Aplinkkeliai mažina eismo srautus miestuose: dėl urbanistinės sklaidos didžiuosiuose miestuose susikuria vidiniai eismo srautai, kai gyventojai keliaudami įsilieja į bendrą tranzitinio transporto srautą. Pavyzdžiui, atidarius Vilniaus aplinkkelį, juo aktyviai naudojami ir miesto gyventojai, nes kelionėms sugaištama mažiau laiko.

10. Ketvirtasis Programos tikslas – padidinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.

Viena iš Lietuvos 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programos uždavinio „plėtoti modernią transporto infrastruktūrą ir darnų judumą“ kryptį numato mažinti išmetamų į atmosferą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Numatyta, kad CO₂ išmetimas laikotarpiu nuo 2009 iki 2020 metų turėtų padidėti ne daugiau kaip 34,7 procento. Transporto sektorius, kaip vienas iš pagrindinių taršos šaltinių, turi padėti siekti šio tikslo. Permainų būtinybė transporto sektoriuje, didinant energijos vartojimo efektyvumą, taip pat numatyta 2006 m. spalio 19 d. Europos Komisijos komunikate „Efektyvaus energijos vartojimo veiksmų planas: išnaudoti potencialą“ (KOM (2006) 545). Jame pabrėžiama, kad transporto sektorius užima svarbią vietą Europos ekonomikoje, ir šiame sektoriuje suvartojama beveik 20 procentų visos pirminės energijos. Lietuvoje transporto sektorius išmeta 20,7 procento (ES vidurkis – 20,2 procento) bendro šalies šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, iš jų – 89,6 procento (2011 metų Eurostato duomenys, ES vidurkis – 94,4 procento) sudaro kelių transporto išmetamosios dujos. 2008 m. lapkričio 11 d. Europos Komisijos komunikate „Energijos vartojimo efektyvumas – pasiekti 20 procentų rodiklį“ (KOM (2008) 772) pabrėžiama, kad yra galimybė transporto sektoriuje papildomai sutaupyti 20 procentų energijos, todėl būtina veikti įvairiapusiškai ir nuosekliai, įtraukiant įvairius subjektus, įskaitant valstybės ir savivaldybių institucijas, infrastruktūros planuotojus, vežėjus ir visuomenę, tobulinti neišplėtotą energijos vartojimo efektyvumo infrastruktūrą ir vykdyti kitas priemones, kurios padėtų taupyti energiją.

Vertinant energijos vartojimą Lietuvos transporto sektoriuje, pažymėtina, kad šis sektorius yra visiškai priklausomas nuo iškastinio kuro, jo naudojama vis daugiau. Šalyje vyrauja kelių transportas, o kelių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis sparčiai didėja. Kelių transporto priemonių taip pat daugėja – nuo 1995 iki 2012 metų jų padvigubėjo. Sparčiausiai keliuose gausėjo lengvųjų automobilių (per nurodytą laikotarpį – 2,4 karto) ir pusprickabių vilkikų (3,4 karto). Šių transporto priemonių daugėja ne tik dėl nuolat intensyvėjančių prekių srautų ir gerėjančios gyventojų ekonominės būklės, tačiau ir dėl neribojamo taršių transporto priemonių naudojimo, kadangi nėra diferencijuotų taršos mokesčių.

Energijos vartojimo transporte efektyvumas būtų padidintas, o neigiamas transporto poveikis aplinkai sumažintas, modernizuojant transporto infrastruktūrą, įrengiant specialias neigiamo poveikio aplinkai mažinimo priemones, atnaujinant viešojo transporto parką ir panaudojant alternatyvius energijos šaltinius.

Tikslo bus siekiama įgyvendinant toliau pateiktus uždavinius, kurių kompleksinis rezultatas užtikrins ir horizontaliųjų susisiekimo srities plėtros prioritetų įgyvendinimą.

10.1. Pirmasis uždavinys – ekonominėmis ir administracinėmis priemonėmis skatinti efektyvesnę energijos išteklių ir energijos vartojimą transporto sektoriuje.

Europos Komisija skatina transporto sistemą plėtoti taip, kad į aplinką būtų išmetama kuo mažiau CO₂, ir pabrėžia energijos vartojimo efektyvumą. Ligi šiol Lietuvos transporto sistemos plėtra daugiausia būdavo grindžiama technologinio ir infrastruktūrinio atsilikimo transporto sektoriuje mažinimu, siekiant pagerinti šalies transporto infrastruktūros būklę ir įtraukti į ES transporto tinklus. Vykdytos viešosios transporto infrastruktūros modernizavimo veiklos, suplanuota jų tąsa, tačiau norint pasiekti strategijos „Europa 2020“ energetinius tikslus, transporto sektoriui to nepakanka, būtina įtraukti ir privatų sektorių. Šiuo metu Lietuva neturi ekonominių ir administracinių priemonių privatiems subjektams paskatinti, išskyrus subsidijas ar mokestines lengvatas, trūksta sisteminio požiūrio. Sukūrus ir įgyvendinus veiksmingas ekonomines ir administracines priemones, būtų galima siekti bendro energetinio efektyvumo didinimo tikslo nacionaliniu mastu, bendradarbiaujant visiems transporto infrastruktūros vartotojams.

10.2. Antrasis uždavinys – ugdyti darnaus judumo kultūrą, skatinti visuomenę efektyviai vartoti ir taupyti transporte vartojamą energiją, stiprinti tam reikalingus įgūdžius.

Šiuo metu Lietuvoje nėra kompleksinės darnaus vartotojų elgesio skatinimo sistemos. Veikia tik atskiros iniciatyvos (pvz., programa, skatinanti eismo saugą ir atsakingą elgesį keliuose), skirtos tik tam tikro elgesio prevencijai, o darniam vartotojų elgesiui suformuoti reikalinga ir šviečiamoji veikla, paaškinanti darnaus elgesio principus, poreikį, galimybes. Transporto sektorius susideda iš infrastruktūros ir infrastruktūros vartotojų. Infrastruktūra gali paskatinti vienokį ar kitokį jos vartotojų elgesį, tačiau galutinius sprendimus priima patys vartotojai. Infrastruktūros ir vartotojų sąveikai transporto sektoriuje gerinti būtina rengti teritorijų planavimo dokumentus, strategijas ar galimybių studijas, kad pasitelkus specialistus ir visuomenę būtų galima veiksmingiau diegti ir naudoti darnumą skatinančią transporto infrastruktūrą. Kuriamą naują ar atnaujinamą infrastruktūrą turi sudaryti galimybes vartotojams pasirinkti energiją taupančias alternatyvas. Darnaus elgesio kultūra turi būti nuosekliai formuojama. Tik sukūrus kompleksinę visuomenės informavimo, švietimo ir skatinimo priemonių sistemą ir tinkamą infrastruktūrą, bus suformuoti ilgalaikiai transporto infrastruktūros vartotojų įpročiai.

10.3. Trečiasis uždavinys – didinti energijos vartojimo efektyvumą – skatinti alternatyvių energijos šaltinių (degalų) naudojimą transporte, sukurti tam reikalingą infrastruktūrą ir atnaujinti viešojo transporto parką.

Kuriant energetiškai efektyvią transporto sistemą, būtina skatinti energetiškai efektyvesnių transporto rūšių plėtrą, išnaudoti geriausias kiekvienos transporto rūšies savybes. Daugiau kaip 99 procentai transporto priemonių Lietuvoje naudoja iškastinį kurą. Alternatyvių energijos šaltinių (degalų) naudojimą numatoma skatinti pereinant prie alternatyvių iškastiniam kurui energijos šaltinių (pvz., elektrifikuoti geležinkelius), kompleksiškai atnaujinant viešojo transporto parkus ir reguliuojant biodegalų dalį degaluose. Šiuo metu Lietuvoje nėra elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo, aiškos elektromobilių plėtros skatinimo sistemos. Siekiant paskatinti alternatyvių energijos šaltinių naudojimą ir elektromobilių plėtrą privačiame sektoriuje, būtina plėtoti elektromobilių įkrovimo prieigų tinklą, o valstybinio ir viešojo sektorių automobilius nuosekliai keisti alternatyviuosius degalus naudojančiu transportu. Prie alternatyviųjų degalų, naudojamų tiekiant energiją transportui, priskiriami degalai arba energijos šaltiniai, kurie bent iš dalies pakeičia degalus, gaunamus iš iškastinės naftos šaltinių, ir kurie gali prisidėti prie transporto dekarbonizacijos ir

pagerinti transporto sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą (pvz., elektra, vandenilis, biodegalai, sintetiniai ir parafininiai degalai, dujinės (suslėgtosios gamtinės dujos (toliau – SGD) ir suskystintos (suskystintosios gamtinės dujos (toliau – SkGD) būsenos gamtinės dujos, įskaitant biometaną, ir suskystintosios naftos dujos). Skatinant alternatyviųjų degalų naudojimą transporte, būtina plėtoti alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių ir tam reikalingos infrastruktūros naudojimą (diegti viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas ir viešai prieinamus SGD ir SkGD degalų papildymo punktus, kuriais naudotojai gali naudotis nediskriminacinėmis sąlygomis, sudaryti palankesnes sąlygas įrengti ne viešąsias elektromobilių įkrovimo prieigas).

Lietuvos alternatyviųjų degalų transporto sektoriaus rinkoje vyrauja suskystintųjų naftos dujų (toliau – SND) ir biodegalų naudojimas. Šių degalų 2013 metais sunaudota apie 210 tūkst. tonų naftos ekvivalentu (toliau – TNE) per metus (pvz., benzino sunaudota apie 220 tūkst. TNE, o dyzelino – apie 1 040 tūkst. TNE per metus). Pažymėtina, kad Lietuvoje SND kaina vartotojams yra beveik dvigubai mažesnė nei tradicinių degalų (dyzelino, benzino), nepaisant to, kad Lietuvoje akcizo tarifas SND daugiau kaip dvigubai didesnis už ES nustatytą minimumą, SND degalinių tinklas Lietuvoje jau pakankamai išplėtotas, todėl tikslinga skatinti kitiems alternatyviesiems degalams naudoti reikalingos infrastruktūros plėtrą.

2013 metais biodegalai sudarė apie 4,5 procento visų transporto sektoriuje sunaudojamų degalų. Tačiau biodegalai naudojami tik Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka įmaišant juos į benziną ir dyzeliną. Pastaraisiais metais Lietuvoje gaminami biodegalai ir jų naudojimas populiarėja. Lietuva siekia skatinti pereiti nuo biodegalų, gaminamų iš maistinių žaliavų, gamybos ir naudojimo prie pažangiųjų biodegalų, gaminamų iš atliekinių žaliavų. Bus siekiama, kad 2020 metais biodegalai ir kiti degalai, pagaminti iš atliekinių (maistui netinkamų) žaliavų, transporto sektoriuje sudarytų minimalią rekomenduojamą 0,5 procento galutinio energijos suvartojimo dalį.

Lietuvoje daug dėmesio skiriama elektromobilių plėtrai. Ūkio ministerijos, Energetikos ministerijos ir Susisiekimo ministerijos užsakymu 2012 metais „Smart Continent LT“, UAB, parengė Kompleksinę elektromobilių transporto plėtros galimybių studiją (toliau – Studija). Studijoje rekomenduojama siekti, kad 2025 metais Lietuvoje būtų apie 15–16 tūkst. (apie 6 tūkst. 2020 metais) iš elektros tinklo įkraunamų elektromobilių. Studijoje prognozuotas (įgyvendinus siūlytas priemones) elektromobilių skaičius 2015 metais turėjo siekti apie 600, tačiau 2015 metų pradžioje Lietuvoje buvo tik 65 elektromobiliai, t. y. beveik 10 kartų mažiau, nei prognozuota. Tikėtina, kad iki 2020 metų elektromobilių skaičius Lietuvoje galėtų pasiekti 1 200. Atsižvelgiant į tai, kad elektromobilių skaičius Lietuvoje didėja lėtai, būtina imtis kuo skubesnių veiksmų Studijoje siūlytomis elektromobilių plėtros finansavimo priemonėmis (žaliųjų pirkimų skatinimas, kompensacijos vartotojams, bandomieji projektai ir kita) įgyvendinti, kad elektromobilių plėtros tikslai būtų pasiekti iki 2025 metų.

Kitų alternatyviųjų degalų rūšių – SGD ir SkGD Lietuvoje naudojama mažiau nei SND ar biodegalų. Iš esmės SGD naudoja tik didžiųjų miestų visuomeninio transporto priemonės. Valstybės įmonės „Regitra“ duomenimis, 2015 metais Lietuvoje buvo 161 viešojo transporto autobusas, kurių varikliai varomi SGD, ir 10 hibridinių, galinčių naudoti elektrą ir SGD, autobusų. Daugiau nei pusė šių autobusų buvo įsigyta 2014 metais, kai Lietuvos miestų keleivinio transporto įmonės pagal Klimato kaitos specialiąją programą, panaudojant lėšas, gautas Aplinkos ministerijai pardavus Lietuvai skirtus nustatytos šiltnamio efektą sukeliančių dujų normos vienetus, įsigijo 83 naujus autobusus, kurių varikliai varomi SGD, ir 10 naujų hibridinių autobusų. Naujus autobusus įsigijo Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Panevėžio, Marijampolės, Telšių, Ukmergės ir Elektrėnų keleivinio transporto įmonės. Šia priemone taip pat būtų tikslinga skatinti atitinkamos alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą viešojo transporto paslaugų sektoriuje. SkGD šiuo metu daugiausia naudojamos vandens transporte.

SkGD naudojimas yra patraukli galimybė laivams laikytis sieros oksidų išmetimo reikalavimų kontrolės rajonuose (Baltijos ir Šiaurės jūrose).

Vienintelis Lietuvos jūrų uostas, priimančias krovinius jūrų laivus, yra Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (toliau – KVJU). Šis uostas priklauso TEN-T pagrindiniam tinklui, krova jame per metus yra didesnė kaip 30 mln. tonų, uostas įrengtas tankiai apgyvendintoje miesto dalyje, todėl uoste turi būti mažinama tarša. Viena iš taršos mažinimo priemonių – prišvartuotų laivų aprūpinimas elektros energija nuo kranto, naudojant standartizuotą sąsają (toliau – elektros tiekimas nuo kranto). KVJU ir dalyje šalies vidaus vandenų uostų yra įrengta elektros tiekimo nuo kranto įranga, kuria gali naudotis laivų valdytojai pagal atskirus susitarimus su krantinių naudotojais, todėl nėra papildomo poreikio jos diegti.

KVJU yra vienintelis Lietuvoje uostas, kuris priima didelio tonažo krovinius laivus, naudojančius SkGD. KVJU priklauso TEN-T pagrindiniam tinklui, todėl būtų racionalu jame įrengti SkGD degalų papildymo punktą. Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvoje TEN-T tinklui nepriklausantys uostai dažniausiai naudojami turizmui ir priima mažus laivus, kurie nenaudoja SkGD, Lietuvoje nėra poreikio įrengti SkGD degalų papildymo punktą uostuose, kurie nepriklauso TEN-T pagrindiniam tinklui.

Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose (Vilniaus, Kauno, Palangos, Šiaulių) jau įrengta visa reikiama infrastruktūra, skirta stovintiems orlaiviams aprūpinti elektros energija. Atsižvelgiant į tai, Lietuvoje nėra papildomo poreikio oro uostuose įrengti elektros tiekimo įrenginių, skirtų naudoti stovintiems orlaiviams.

Vandenilis, sintetiniai ir parafininiai degalai Lietuvoje nenaudojami. Vandeniliui naudoti reikalingos infrastruktūros plėtra neturėtų būti prioritetas tikslas artimiausiais metais, kadangi Lietuvoje šiuo metu nėra automobilių, kurie naudotų vandenilį. Dėl didelių gamybos sąnaudų ir mažo modelių pasirinkimo tokie automobiliai šiuo metu nėra paklausūs. 2015 metais Lietuvoje veikė dvi vandenilio panaudojimo tyrimų laboratorijos (Pabradėje ir Kaune), todėl prioritetine sritimi turėtų išlikti vandenilio panaudojimo mokslinių tyrimų rėmimas. Sintetiniai ir parafininiai degalai gali būti paskirstomi, saugomi ir naudojami pasitelkiant esamą infrastruktūrą, tačiau tokie degalai kol kas nėra plačiai naudojami transporte dėl nepakankamai išplėtotų technologijų ir didelių gamybos sąnaudų.

Lietuvos alternatyviųjų degalų naudojimo transporto sektoriuje tolesnė raida sietina su biodegalų įmaišymo normų iškastiniame kure didinimu, pažangiųjų biodegalų panaudojimu (siektinas 0,5 procento tikslas visų rūšių transporto priemonėse 2020 metais), elektros naudojimo kelių ir geležinkelių transporte plėtra, SGD ir biometano naudojimu viešojo susisiekimo autobusuose ir lengvuosiuose automobiliuose, SkGD naudojimu jūrų laivuose, kuriuos priima KVJU, elektros tiekimu nuo kranto KVJU prisišvartavusiems laivams.

Siekiant įgyvendinti 2015 metų Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Paryžiaus susitarimą, ES 2030 metų klimato kaitos ir energetikos politikos ir kituose teisės aktuose Lietuvai nustatytus išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir oro taršos mažinimo tikslus, prioritetas teikiamas investicijoms į mažai taršias transporto technologijas, energijos efektyvumo didinimą, atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimą, palaipsniui siekiama atsisakyti subsidijų ir mokesčių lengvatų iškastiniam kurui ir daug šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro taršalų išskiriančios infrastruktūros finansavimo.

Punkto pakeitimai:

Nr. 86, 2017-02-01, paskelbta TAR 2017-02-06, i. k. 2017-02180

10.4. Ketvirtasis uždavinys – mažinti transporto sistemos neigiamą poveikį aplinkai ir užtikrinti atitiktį „Natura 2000“ tinklo ir kitų saugomų teritorijų ir rūšių apsaugos režimo reikalavimams.

Transporto veikla ir infrastruktūros plėtra turi neigiamą poveikį aplinkai, todėl būtina diegti aplinkos apsaugos priemones, kurios padėtų mažinti žalą aplinkai ir užtikrintų potencialiai aplinkai žalingų eismo įvykių prevenciją. Neigiamo poveikio aplinkai mažinimo priemonės būtina diegti kelių ir geležinkelių transporto infrastruktūroje, Klaipėdos uoste ir Lietuvos oro uostuose. Šie transporto infrastruktūros objektai yra arti tankiai apgyvendintų

teritorijų, „Natura 2000“ ir kitų saugomų teritorijų ar jas apima. 2007–2013 metų laikotarpiu prioritetas teiktas infrastruktūrai atnaujinti ir modernizuoti ir pralaidumui didinti, tačiau nepakankamai dėmesio buvo skiriama aplinkos apsaugos priemonėms diegti. 2014–2022 metų laikotarpiu būtina daugiau dėmesio skirti naujų pažangių aplinkosaugos priemonių diegimui ir esamų aplinkosaugos priemonių atnaujinimui.

10.5. Penktasis uždavinys – mažinti transporto sistemos skleidžiamo triukšmo neigiamą poveikį – modernizuoti ir tobulinti valstybinės reikšmės automobilių kelių ir viešąją geležinkelių infrastruktūrą pagal parengtus strateginius triukšmo žemėlapius ir triukšmo prevencijos planus arba savivaldybių strateginius plėtros ir (ar) veiklos planus, automobilių kelių ir viešosios geležinkelių infrastruktūros techninius projektus.

2007–2013 metais investuota į triukšmo registravimo ir kontrolės sistemas, triukšmo žemėlapių parengimą. Parengti strateginiai triukšmo žemėlapiai, sudaryti iš esamų arba prognozuojamų triukšmo atvejų duomenų. Strateginiai triukšmo žemėlapiai skirti apibendrintam įvairių šaltinių triukšmo poveikio vertinimui tam tikroje zonoje atlikti arba apibendrintai prognozei pateikti. Remiantis parengtais triukšmo žemėlapiais, zonose, kurios yra veikiamos nuolatinio triukšmo, būtų pritaikomi atitinkami inžineriniai sprendimai triukšmui mažinti. Planuojant naujus ir rekonstruojant esamus automobilių kelių ruožus, svarbu išlaikyti ir tobulinti esamą triukšmo prevencijos praktiką: teikti pagrindinių kelių pirminę ir suvestinę triukšmo valdymo informaciją apskritims, savivaldybėms, visuomenei; tobulinti inžinerinius sprendinius, susijusius su triukšmo mažinimu.

Punkto pakeitimai:

Nr. [818](#), 2019-08-07, paskelbta TAR 2019-08-12, i. k. 2019-13070

11. Penktasis Programos tikslas – didinti eismo saugą ir saugumą.

2001–2011 metais pasiektas esminis persilaužimas eismo saugos srityje, nes Lietuva tapo viena iš valstybių, įgyvendinusių Veronos deklaracijoje ir Baltojoje knygoje iškeltą tikslą per 10 metų (palyginti su 2001 metais) žuvusiųjų skaičių sumažinti perpus. Nors pavyko daugiau nei dvigubai sumažinti žuvusiųjų skaičių, Lietuva pagal eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių, tenkantį milijonui gyventojų, vis dar yra ES sąrašo šeštoje nuo pabaigos vietoje – 2013 metais milijonui šalies gyventojų teko 85 žuvusieji. Geležinkelių transporto sauga vertinama pagal žūčių ir sunkių sužalojimų bei traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus per metus santykį, kuris gerokai viršija ES šalių geležinkelių transporto keliamo pavojaus visuomenei vidurkį, siekiantį 0,31. Lietuvoje šis rodiklis lygus 2,0 ir yra didžiausias tarp visų ES valstybių. 2012 metų duomenimis, geležinkelių eismo įvykiuose žuvo 20 žmonių, buvo sužeisti 8. Palyginti su 2004 metais, kai Lietuva įstojo į ES, žuvusiųjų skaičius sumažėjo 35 procentais. Tai rodo, kad būtina toliau investuoti į eismo infrastruktūros saugos priemonių kūrimą. Svarbiausios iš jų – efektyvios inžinerinės ir intelektinės saugaus eismo priemonės. Įrengiant saugias žiedines sankryžas, žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičius sumažėja iki 95 procentų. Įdiegus saugaus eismo priemones, mažėja juodųjų dėmių (pavojingiausių vietų): 2006 metais Lietuvoje jų buvo 270, o 2014 metais oficialiai dar yra likusios 43 juodosios dėmės. Kita eismo saugumą užtikrinanti priemonė – pėsčiųjų ir dviračių takų tiesimas. Labiau pažeidžiamų eismo dalyvių atskyrimas nuo motorinių transporto priemonių srauto padėjo sumažinti sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičių: 2007 metais žuvo 235 pėstieji ir 73 dviratininkai, o 2011 metais – 137 pėstieji ir 26 dviratininkai.

Atsižvelgiant į gerėjančią, tačiau, palyginti su visa ES, vis dar prastą eismo saugos situaciją, tikslinga įgyvendinti priemones, padėsiančias sumažinti eismo įvykių skaičių ir užtikrinti eismo saugą.

Eismo sauga ir saugumas būtų padidinti įdiegus signalizacijos sistemas geležinkelių transporto infrastruktūroje, technines eismo saugos priemones ir kitas inovacijas kelių transporto infrastruktūroje, modernizavus esamus ir sukūrus naujus reikiamus jūrų transporto infrastruktūros elementus, atnaujinus transeuropinio transporto tinklo oro uostų infrastruktūrą. Tikslo bus siekiama įgyvendinant toliau pateiktus uždavinius, kurių kompleksinis rezultatas užtikrins ir horizontaliųjų susisiekimo srities plėtros prioritetų įgyvendinimą.

11.1. Pirmasis uždavinys – didinti eismo saugą, diegti technines saugaus eismo priemones ir kitas inovacijas.

11.1.1. Lietuvos TEN-T automobilių keliuose dar neįdiegtos visos TEN-T gairėse rekomenduojamos saugumo priemonės. 2007–2013 metais prioritetas buvo teikiamas TEN-T keliams, todėl dauguma eismo saugą didinančių priemonių įdiegtos TEN-T kelių ruožuose. Šiuose keliuose akivaizdžiai pagerėjo eismo saugos situacija – TEN-T keliuose beveik nebeliko juodųjų dėmių, tačiau jų vis dar yra rajoniniuose ir krašto keliuose. 32 procentai Lietuvos krašto kelių yra blogos arba labai blogos būklės, o esama kelių dangų rekonstrukcijos darbų apimtis (1,6 procento nuo bendro kelių ilgio 2009 metais) yra 5 kartus mažesnė, nei galėtų būti rekonstruotų kelių. 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo numatyta, kad eismo saugos didinimo priemonės turi būti diegiamos visame kelių infrastruktūros tinkle. Dėl šios priežasties būtina toliau diegti į kelių transporto infrastruktūrą technines eismo saugos priemones, kad visame kelių transporto tinkle būtų užtikrintas vienodas saugumo lygis.

11.1.2. Geležinkelių transporte dauguma eismo įvykių, kuriuose nukenčia žmonės, įvyksta dėl neatsargaus elgesio. Lietuvoje geležinkelio keliai, ypač miestų teritorijose, nėra pakankamai atskirti nuo pėsčiųjų, trūksta pėsčiųjų viadukų. Bandydami nesaugiai kirsti geležinkelio kelią, pėstieji kelia grėsmę eismo saugai, todėl būtina diegti technines saugos priemones, apribojančias galimybes pavojingose vietose nesaugiai kirsti geležinkelio kelius, įrengti stebėjimo priemones, įspėjimo sistemas ir atlikti kitus techninius saugos sprendimus.

11.1.3. Siekiant užtikrinti skrydžių ir aviacinės veiklos saugą TEN-T, būtina koordinuotai atnaujinti šio tinklo oro uostų infrastruktūrą. Tam reikia modernizuoti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų kilimo ir tūpimo, riedėjimo takus, peronus, orlaivių aikštes, skrydžių valdymo centrus. Tarptautiniai oro uostai buvo suprojektuoti aptarnauti mažesniems orlaivių srautams, todėl dabar, didėjant orlaivių srautams ir keičiantis techniniams orlaivių parametrams, tampa sudėtinga užtikrinti orlaivių eismo saugą oro uosto teritorijoje.

11.1.4. Laivybos Klaipėdos uoste sauga – vienas iš svarbiausių uosto tikslų, siekiant tinkamai ir kokybiškai teikti laivų aprūpinimo paslaugas uoste ir šalia esančių saugomų gamtos teritorijų apsaugą. Dėl dabartinių uosto techninių parametrų (sudėtingo įplaukimo, skirtingų gylių uosto teritorijoje) nuolat kyla rizika į uostą atplaukiantiems laivams, ypač esant nepalankioms oro sąlygoms. Didieji laivai naudojami ta pačia teritorija kaip ir mažieji, dėl to kyla papildomų eismo saugos užtikrinimo iššūkių, būtina užtikrinti laivybos uoste saugumą – modernizuoti esamą ir sukurti naują infrastruktūrą.

11.2. Antrasis uždavinys – didinti eismo saugą ir saugumą, tobulinti eismo valdymą diegiant ITS ir kitas inovacijas.

Lietuvoje nepakanka ITS sprendimų eismo dalyviams informuoti. Transporto eismo saugos ir saugumo didinimui itin svarbios ITS, galinčios padėti eismo dalyviams greitai reaguoti į pavojingas eismo sąlygas ir įvykius, tinkamai apsaugoti transporto infrastruktūrą, priemones ir naudotojus. Taip pat Lietuvoje trūksta eismo valdymo ITS sprendimų: kintamos informacijos ženklų, eismo sąlygų prognozavimo ir eismo stebėjimo sistemų. Šios priemonės būtinos siekiant padidinti eismo saugą, sumažinti eismo įvykių ir žuvusiųjų keliuose skaičių.

12. Programos tikslų ir uždavinių įgyvendinimo kriterijai, jų dabartinės ir ateityje siekiamos reikšmės pateikiamos Programos 1 priede.

III SKYRIUS

PROGRAMOS ĮGYVENDINIMAS

13. Programos įgyvendinimą koordinuoja ir užtikrina Susisiekimo ministerija.

14. Įgyvendinant Programą dalyvauja Susisiekimo ministerija, jos reguliavimo srities įstaigos ir įmonės, taip pat pagal kompetenciją – Energetikos ministerija, Finansų ministerija. Įgyvendinant Programą taip pat numatoma įtraukti savivaldybes.

Punkto pakeitimai:

Nr. [86](#), 2017-02-01, paskelbta TAR 2017-02-06, i. k. 2017-02180

15. Programos tikslams ir uždaviniams įgyvendinti rengiamas priemonių planas, kuriame numatomas lėšų poreikis priemonėms įgyvendinti ir atsakingos institucijos.

16. Pagal Programoje numatytus tikslus ir uždavinius įgyvendintų projektų būklė kelių transporto infrastruktūros srityje bus prižiūrima vadovaujantis Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymu, kuris nustato Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo šaltinius ir tvarką. Šios programos finansavimo lėšos pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintą metinę lėšų naudojimo sąmatą naudojamos automobilių kelių ir kitų infrastruktūros elementų atnaujinimo, modernizavimo ir plėtros finansavimui. Susisiekimo ministerijos rengiamas automobilių kelių priežiūros ir plėtros programas įgyvendina Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.

17. Pagal Programoje numatytus tikslus ir uždavinius įgyvendintų projektų būklė viešojoje geležinkelių infrastruktūros srityje bus prižiūrima vadovaujantis Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksu, kuris nustato viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros finansavimo šaltinius. Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintos viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros programos finansuojamos iš užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą, valstybės biudžeto, ES struktūrinių fondų ir privačių lėšų. Viešosios geležinkelių infrastruktūros atnaujinimo ir plėtros projektus įgyvendina akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijoms atlikti įsteigta akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“.

Punkto pakeitimai:

Nr. [1268](#), 2019-12-11, paskelbta TAR 2019-12-18, i. k. 2019-20423

18. Pagal Programoje numatytus tikslus ir uždavinius įgyvendintų projektų būklę Klaipėdos uosto infrastruktūros srityje prižiūrės valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Jos uždirbtas pelnas, taip pat ES struktūrinių fondų ir bankų paskolos sudaro bendrą valstybinio finansavimo dalį, kuri skiriama uosto infrastruktūrai, privažiuojamiesiems keliams ir geležinkeliams plėtoti, uosto akvatorijai gilinti, uosto saugumo priemonėms diegti, valstybės įmonės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos veiklai užtikrinti. Valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, be minėtų funkcijų, įgyvendina uosto apsaugos nuo taršos prevencijos priemones, palaiko projektinius gylius uosto akvatorijoje ir kita.

19. Pagal Programoje numatytus tikslus ir uždavinius įgyvendintų projektų būklę vidaus vandenų transporto infrastruktūros srityje prižiūrės valstybės įmonės „Vidaus vandens kelių direkcija“ Kelių skyrius, į kurio funkcijos įeina plėtoti laivybą Lietuvos Respublikos vidaus vandenų keliuose, užtikrinti nustatytus kokybinius ir kiekybinius vidaus vandenų kelių rodiklius. Infrastruktūros priežiūra finansuojama iš valstybės biudžeto ir ES struktūrinių fondų.

20. Pagal Programoje numatytus tikslus ir uždavinius įgyvendintų projektų būklę oro transporto infrastruktūros srityje prižiūrės viešoji įstaiga Transporto kompetencijų agentūra, kurios veiklos sritys apima aerodromų ir aviacijos saugumo priežiūrą. Oro uostų infrastruktūros kūrimo, modernizavimo ir plėtros projektai finansuojami iš valstybės įmonės Lietuvos oro uostų biudžeto, valstybės biudžeto ir ES struktūrinių fondų.

Punkto pakeitimai:

Nr. [1244](#), 2018-12-05, paskelbta TAR 2018-12-12, i. k. 2018-20330

21. Programos įgyvendinimo stebėseną atlieka Susisiekimo ministerija. Pasibaigus metams Susisiekimo ministerija kartu su metine veiklos ataskaita teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybei ir Programos įgyvendinimo ataskaitą.

22. Programos įgyvendinimas finansuojamas iš Lietuvos Respublikos atitinkamų metų biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme institucijoms,

atsakingoms už Programos įgyvendinimą, patvirtintų bendrųjų asignavimų, ES struktūrinių fondų ir kitų teisėtai gautų lėšų.

23. Programa taip pat taps pamatiniu dokumentu siekiant tvariai ir veiksmingai panaudoti 2014–2020 metų laikotarpio ES struktūrinius fondus.

Priedo pakeitimai:

Nr. [1443](#), 2014-12-15, paskelbta TAR 2014-12-23, i. k. 2014-20606

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
	krovinių krova Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, mln. tonų		35,2	40,0	50,0	
	kasmetinis keleivių srautas oro uostuose, mln. keleivių		3,2	4,0	4,6	
	vidutinis keleivinio traukinio greitis atnaujintuose ir patobulintuose TEN-T geležinkelių ruožuose		80	80	85,6	
	vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose ne TEN-T geležinkelių ruožuose		50	50	53	
	žuvusiųjų TEN-T keliuose skaičius		44	40	37	
	vežta įvairiarūšio transporto vienetų, skaičius		75 107	76 985	78 863	
	sumažėjusi vidutinė vieno orlaivio manevravimo* trukmė		16	16	12	
	vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis		70 000	80 000	100 000	
1.9.	Įrengti naują, atnaujinti ir tobulinti esamą tarptautinės ir vietinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (įskaitant naujų projekto „Rail Baltica“ geležinkelio kelių ir antrųjų geležinkelio kelių bei aplinkkelių tiesimą), įgyvendinti naujus kontrolės, valdymo ir signalizacijos, energijos posistemių projektus (įskaitant geležinkelių linijų elektrifikavimą)	nutiestų naujų 1 435 mm pločio vėžės geležinkelio kelių ilgis, kilometrais	0	100	126	Susisiekimo ministerija, Lietuvos transporto saugos administracija, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“.
		nutiestų naujų (taip pat ir antrųjų geležinkelio kelių) 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių kelių ilgis, kilometrais	0	64	75	
		rekonstruotų 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių kelių ilgis, kilometrais	0	2,4	196,4	
		elektrifikuotų geležinkelio kelių ilgis, kilometrais	122	150	314	

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
1.10.	Plėtoti naują ir pagerinti esamą TEN-T kelių infrastruktūrą ir jungtis su jais	valstybinės ir vietinės reikšmės kelių rekonstravimas, kilometrais**	184	775	1 433	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
		TEN-T keliuose rekonstruotos sankryžos, vienetais	1	8	23	
		**iš jų: TEN-T kelių rekonstravimas, kilometrais	45	217	300	
1.11.	TEN-T esančiame Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir jo prieigose pagerinti jūrų transporto sąveiką su sausumos transportu, užtikrinti jūrų transporto eismo saugą ir sumažinti neigiamą poveikį aplinkai	rekonstruota ar įrengta molų, vienetais	–	2	2	Susisiekimo ministerija, valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
		rekonstruota ar įrengta naujų krantinių, metrais	3 628	4 214	4 214	
		gilinta uosto akvatorija, mln. kub. metrų iškasto grunto	3,7	9,2	9,2	
		įsigyta žemsiurbė / žemkasė projektiniams gyliams uoste palaikyti	–	1	1	
		projektiniams gyliams uoste palaikyti nutiesti privažiuojamieji keliai, km (dviejų lygių sankryža)	–	0,331	0,331	
1.12.	Plėtoti Nemuno upės, Kuršių marių ir kitus valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelius, atnaujinti ir plėtoti keleiviams ir kroviniams vežti skirtą infrastruktūrą ir didinti vidaus vandenų kelių ir kitų transporto rūšių sąveiką	pagerinto vidaus vandenų kelio ilgis, kilometrais	18	30	40	Susisiekimo ministerija, valstybės įmonė „Vidaus vandens kelių direkcija“
		pastatytos prieplaukos, vienetais	–	1	1	

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
1.13.	Užtikrinti tvarų krovinių ir keleivių judumą oro transportu, modernizuoti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų infrastruktūrą	modernizuoti riedėjimo takai, vienetais	–	2	3	Susisiekimo ministerija, valstybės įmonė Lietuvos oro uostai, valstybės įmonė „Oro navigacija“
		rekonstruoti kilimo ir tūpimo takai, vienetais	–	1	2	
		įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų (riedėjimo ir kilimo ir tūpimo takų) plotas	–	424 000	424 000	
		rekonstruoti peronai, vienetais	–	1	2	
		įrengta nauja skrydžių valdymo sistema, vienetais	–	1	1	
1.14.	Kurti ir diegti intelektines transporto sistemas (toliau – ITS), technologijas, inovatyvias mobilumo paslaugas ir produktus (eismo informavimo ir srautų valdymo, pažeidimų kontrolės, eismo stebėjimo sistemos ir kt.), kurie padėtų užtikrinti geresnį keleivių ir krovinių judumą TEN-T keliuose, kituose valstybinės ir vietinės reikšmės keliuose, miestų gatvėse, geležinkeliuose ir vidaus vandenų keliuose, sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų – CO ₂ kiekį, taip pat mažinti į aplinkos orą išmetamą teršalų (azoto oksidų, kietųjų dalelių ir kt.) kiekį	įdiegtų arba patobulintų ITS ir kitų inovacijų, padedančių užtikrinti keleivių ir krovinių judumą, projektai, vienetais	–	2	3+ (2)	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“.

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
1.15.	Taikant inovatyvius sprendimus, modernizuoti ir plėtoti pasienio kontrolės punktus prie išorinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus, ES muitų teisės aktus ir tarptautinius saugumo reikalavimus	rekonstruoti pasienio kontrolės punktai, vienetais	1	8	16	Susisiekimo ministerija, Pasienio kontrolės punktų direkcija prie Susisiekimo ministerijos
1.16.	Sukurti ir plėtoti viešųjų logistikos centrų infrastruktūrą ir užtikrinti jų jungtis su tarptautiniais transporto koridoriais	pastatyti įvairiarūšio transporto terminalai, vienetais	–	3	4	Susisiekimo ministerija, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“, savivaldybės“.
Antrasis Programos tikslas – taikant aktyvią transporto politiką, didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, gerinti transporto ir logistikos paslaugų kokybę						
transporto paslaugų mokėjimo balansas, mln. eurų			886	941	985	Susisiekimo ministerija
pridėtinė vertė, tenkanti vienai faktiškai dirbtai valandai transporto sektoriuje, to meto kainomis, eurai			21,1	21,6	22,3	
bendrojo vidaus produkto dalis, kurią sudaro pašto paslaugų pajamos, procentais			0,27	0,32	0,38	
2.7.	Vykdyti aktyvią tarptautinę transporto politiką siekiant, kad šalies ūkiui tektų kuo didesnė pasaulinės (Europos ir Azijos) ir regioninės (Baltijos jūros) prekybos rinkų vežimo ir logistikos paslaugų dalis	tarptautiniai įvairiarūšio transporto maršrutai, vienetais	4	5	6	Susisiekimo ministerija
2.8.	Atsižvelgiant į Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, pranašumus, privataus ir valstybinio kapitalo įmonių poreikius, didinti su tranzitu susijusių papildomų pridėtinę vertę kuriančių paslaugų patrauklumą	pasienio kontrolės punktų projektinis pralaidumas, automobilių skaičius per parą	12 120	13 120	15 200	Susisiekimo ministerija, Pasienio kontrolės punktų direkcija prie Susisiekimo ministerijos

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
2.9.	Plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą gerinant keleivių ir krovinių judumą Baltijos jūros regione ir stiprinant Baltijos jūros ir Juodosios jūros transporto jungtis	Europos VIII geležinkelių krovinių koridoriuje dalyvaujančios valstybės, vienetais	–	6	8	Susisiekimo ministerija
2.10.	Užtikrinti kokybišką universaliosios pašto paslaugos (toliau – UPP), atitinkančios socialinius, ekonominius ir technologinius paslaugos naudotojų poreikius, teikimą liberalioje pašto paslaugų rinkoje ir efektyvų pašto infrastruktūros funkcionavimą visoje Lietuvos teritorijoje	pagrįstų pašto paslaugų vartotojų skundų dėl UPP skaičiaus mažėjimas, procentais	10	8	4	Susisiekimo ministerija, akcinė bendrovė Lietuvos paštas
		optimalus UPP teikimo vietų skaičius, vienetais	817	750	500	
2.11.	Didinti pašto paslaugų konkurencingumą ir plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą pašto paslaugų rinkoje	pajamos už tarptautines pašto paslaugas (gaunamas į Lietuvą ir siunčiamas iš Lietuvos siuntas), mln. eurų	12,7	38	63	Susisiekimo ministerija, akcinė bendrovė Lietuvos paštas
2.12.	Skatinti tarpinstitucinį ir viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą įgyvendinant Lietuvos Respublikos transporto politiką	tarpinstitucinio bei viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimo pagrindu įgyvendintų transporto infrastruktūros projektų skaičius	–	1	2	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
Trečiasis Programos tikslas – skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą						
viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius, mln. keleivių			234,9	239,5	244,0	Susisiekimo ministerija
kelionių asmeniniais automobiliais dalis bendroje kelionių struktūroje, procentai			91	90	89	
3.6.	Skatinti miestus parengti ir įgyvendinti darnaus judumo mieste planus	parengtų darnaus judumo planų skaičius	1	3	5	Susisiekimo ministerija, savivaldybės

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
3.7.	Užtikrinti miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų suderinamumą ir didesnę jų sąveiką su privačiu transportu, kurti ir diegti inovatyvias mobilumo paslaugas ir produktus (elektroninės bilietų, multimodalinių maršrutų planavimo ir paieškos sistemos ir kt.), mažinančius išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų – CO ₂ kiekį, taip pat mažinti į aplinkos orą išmetamą teršalų (azoto oksidų, kietųjų dalelių ir kt.) kiekį	miestai, turintys kombinuotas viešojo ir privataus transporto sąveikos sistemas (<i>Park&Ride</i>) ar kitų automobilių statymo sistemas, vienetais	–	2	4	Susisiekimo ministerija, savivaldybės
		visą keleivinį transportą apimančios informacinės sistemos sukūrimas, vienetais	–	1	3	
3.8.	Skatinti dviračių transporto infrastruktūros plėtrą miestuose: kurti vientiso dviračių tinklo sistemas, integruoti dviračių transporto infrastruktūrą į bendrą transporto sistemą, siekti, kad pėsčiųjų ir dviračių tinklo plėtra būtų patraukli ir saugi jos naudotojui	dviračių takų penkiuose didžiuosiuose Lietuvos miestuose ilgis, kilometrais	399,3	420	440	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, savivaldybės
		šalia valstybinės reikšmės kelių nutiestų naujų izoliuotų pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis, kilometrais	24,3	74,3	124,3	
3.9.	Skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą atnaujinant transporto priemones, gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, diegiant universalus dizaino sprendimus, didinti prieinamumą, diegti viešojo transporto pirmumo sistemas ir plačiau taikyti ITS sprendimus	įsigytos viešojo transporto priemonės, vienetais	–	20	60	uždaroji akcinė bendrovė „LG Keleiviams“, Susisiekimo ministerija, savivaldybės“.
			1	2	2	
3.10.	Mažinti neigiamą tranzitinių srautų poveikį miestų transporto sistemoms, plėtoti ir modernizuoti miestų ir miestelių aplinkkelius	nutiesti valstybinės reikšmės keliuose aplinkkeliai, vienetais	1	5	12	Susisiekimo ministerija, savivaldybės
Ketvirtasis Programos tikslas – padidinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai						
per metus suvartota automobilių benzino ir dyzelino (turėtų didėti ne daugiau kaip 5 procentais per metus), tūkst. tonų			1 279,6	1 633,1	2 084,3	Susisiekimo ministerija

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
4.6.	Ekonominėmis ir administracinėmis priemonėmis skatinti efektyvesnį energijos išteklių ir energijos vartojimą transporto sektoriuje	įdiegta komercinio transporto elektroninė mokesčių sistema, atsižvelgiant į nuvažiuotą atstumą, vienetais	–	–	1	Susisiekimo ministerija
4.7.	Ugdyti darnaus judumo kultūrą, skatinti visuomenę efektyviai vartoti ir taupyti transporte vartojamą energiją, stiprinti tam reikalingus įgūdžius	parengta naujų vairuotojų, išklausiusių ekologiško vairavimo mokymo kursą, tūkstančiais	30	180	330	Susisiekimo ministerija
4.8.	Didinti energijos vartojimo efektyvumą – skatinti alternatyvių energijos šaltinių (degalų) naudojimą transporte, sukurti tam reikalingą infrastruktūrą ir atnaujinti viešojo transporto parką	objektų (sankryžų, pėsčiųjų perėjų) apšvietimo įrenginių, turinčių vėjo turbinas, saulės plokštes ir akumuliatorius, įrengimas, vienetais	4	11	22	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“, uždaroji akcinė bendrovė „LG Keleiviams“.
		naujos kartos dyzelinių traukinių skaičius, vienetais	-	6	9	
		naujos kartos elektrinių traukinių skaičius, vienetais	-	4	4	
4.9.	Mažinti transporto sistemos neigiamą poveikį aplinkai ir užtikrinti atitiktį „Natura 2000“ tinklo ir kitų saugomų teritorijų ir rūšių apsaugos režimo reikalavimams	įrengta tinklo tvorelė varliagyviams apsaugoti keliuose, kilometrais	2,9	7,9	12,0	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, valstybės įmonė Klaipėdos
		pastatyta tinklo tvora laukiniams gyvūnams apsaugoti keliuose, įskaitant priemones gyvūnams pereiti, kilometrais	9,2	50,0	74,0	
		šalia valstybinės reikšmės kelių	9	30	60	

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
		įrengti paviršinių nuotekų valymo įrenginiai – kietųjų dalelių sėsduintuvai, smėliagaudės, vienetais				valstybinio jūrų uosto direkcija
		Kuršių nerijoje pastatyta apsauginė sienelė (ar kita alternatyvi priemonė, apsauganti „Natura 2000“ teritoriją pagilinus ir praplatinus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalą iki didžiausių galimų parametru), kilometrais	–	–	11	
4.10.	Mažinti transporto sistemos skleidžiamo triukšmo neigiamą poveikį – modernizuoti ir tobulinti valstybinės reikšmės automobilių kelių ir viešąją geležinkelių infrastruktūrą pagal parengtus strateginius triukšmo žemėlapius ir triukšmo prevencijos planus arba savivaldybių strateginius plėtros ir (ar) veiklos planus, automobilių kelių ir viešosios geležinkelių infrastruktūros techninius projektus	šalia valstybinės reikšmės kelių įrengtos triukšmo slopinimo sienelės, kilometrais	1,1	3,4	5,5	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Lietuvos transporto saugos administracija, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“.
		šalia viešosios geležinkelių infrastruktūros įrengtos triukšmo slopinimo sienelės, kilometrais	-	41	41	
		atnaujinti pagrindinių geležinkelių, kuriais per metus važiuoja daugiau nei 30 tūkst. traukinių, strateginiai triukšmo žemėlapiai ir parengti triukšmo prevencijos veiksmų planai	-	1	2	

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
		parengtas viešosios geležinkelių infrastruktūros strateginis triukšmo žemėlapis, kuriame pažymėtos didesnio triukšmo nei ribinis geležinkelių transporto triukšmo lygis veikiamos teritorijos	-	-	1	
Penktasis Programos tikslas – didinti eismo saugą ir saugumą						
žuvusiųjų skaičius transporto eismo įvykiuose, vienetais			322	242	161	Susisiekimo ministerija
5.3.	Didinti eismo saugą, diegti technines saugaus eismo priemones ir kitas inovacijas	įrengta eismo saugą užtikrinančių techninių priemonių (saugos salelės, pervažų užtvarai, mobili stebėjimo įranga ir kt.), skaičius	0	1	1	Lietuvos transporto saugos administracija
5.4.	Didinti eismo saugą ir saugumą, tobulinti eismo valdymą diegiant ITS ir kitas inovacijas	įdiegtų saugą ir saugumą didinančių bei eismo valdymą gerinančių ITS ir kitų inovacijų projektai, vienetais	–	2+ (2)	3 + (1) + (2)	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Lietuvos transporto saugos administracija, akcinė

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
						bendrovė „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“, savivaldybės“.

* riedėjimas kilti ir riedėjimas į aikštelę po tūpimo.

Priedo pakeitimai:

Nr. [1443](#), 2014-12-15, paskelbta TAR 2014-12-23, i. k. 2014-20606

Nr. [86](#), 2017-02-01, paskelbta TAR 2017-02-06, i. k. 2017-02180

Nr. [1244](#), 2018-12-05, paskelbta TAR 2018-12-12, i. k. 2018-20330

Nr. [818](#), 2019-08-07, paskelbta TAR 2019-08-12, i. k. 2019-13070

Nr. [1268](#), 2019-12-11, paskelbta TAR 2019-12-18, i. k. 2019-20423

LIETUVOS SUSISIEKIMO SISTEMOS ESAMOS SITUACIJOS ANALIZĖ

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS

Šiuo metu Lietuvos geležinkelių tinklą sudaro 1 771,2 km geležinkelio linijų. Didžioji dalis (99 procentai) iš jų yra 1 520 mm pločio vėžės ir tik 21,8 km (1 procentas) – 1 435 mm pločio vėžės. 1 520 mm pločio vėžės geležinkeliai jungia Lietuvą su Latvija, Estija, Baltarusija, Ukraina, Rusijos Federacija ir kitomis Rytų Europos bei Azijos šalimis, 1 435 mm pločio – su Vakarų Europa per Lenkiją. Dalis esamo Lietuvos geležinkelių tinklo – ruožas Klaipėda–Vilnius – priklauso TEN-T Šiaurės jūros–Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridoriui.

1 pav. TEN-T Šiaurės jūros–Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridorius



Šaltinis – http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/TEN-T-guidelines/maps_en.htm.

Šiaurės jūros–Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridoriui priklauso „Rail Baltica“ geležinkelio ruožas. Projektas „Rail Baltica“ 2013 m. gruodžio mėn. TEN-T nuostatuose įvardytas kaip vienas iš 6 trūkstančių tarptautinių (angl. *cross-border*) projektų, taip pat Lietuvos Respublikos Seimo pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu. Projekto „Rail Baltica“ pagrindinis tikslas – užtikrinti efektyvų susisiekimą geležinkelių transportu šiaurės–pietų kryptimi. Projekto įgyvendinimas taip pat padės padidinti geležinkelių transporto patrauklumą, palyginti su kelių transportu, kuris šiuo metu užima didžiausią rinkos dalį vežant keleivius ir krovinius šiaurės–pietų kryptimi. Efektyvus susisiekimas geležinkeliais pagerins Lietuvos pasiekiamumą, sudarys sąlygas patogiai ir greitai pasiekti Baltijos jūros regiono valstybių administracinius, kultūrinius ir politinius centrus, leis įgyvendinti Europos Sąjungos (toliau – ES) TEN-T politikos nuostatas – sujungti ES valstybių narių sostines (Lietuvoje įtraukti naująją

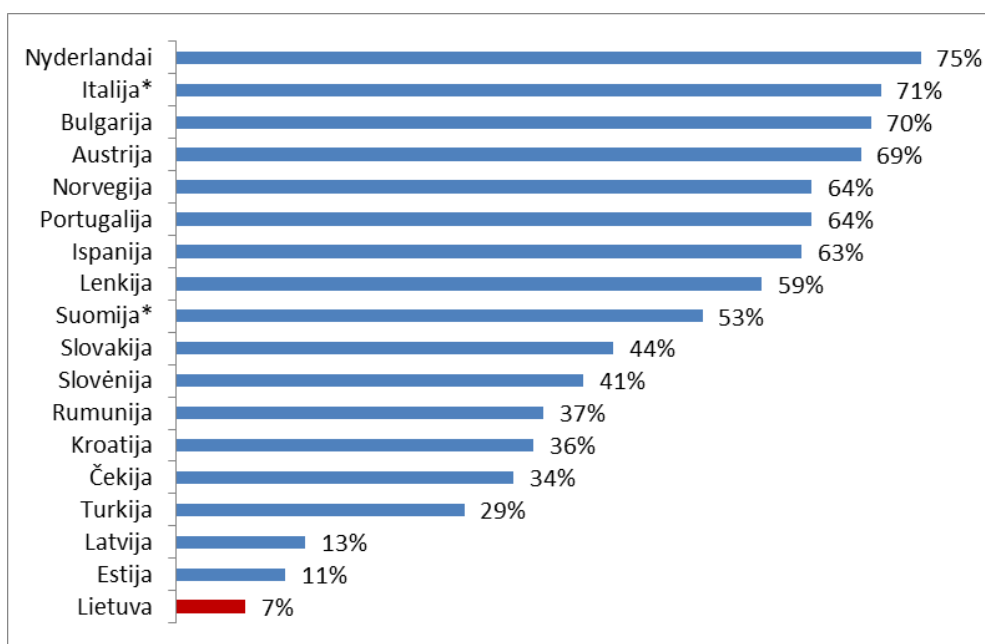
greitąją europinę vėžę nuo Kauno iki Vilniaus). Projektas „Rail Baltica“ taip pat prisideda prie ES Baltijos jūros regiono prioritetinės srities „Transportas – vidinių ir išorinių transporto jungčių gerinimas“, pagerindamas jungtį tarp 4 regiono šalių – Lenkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos.

2014 metais vykdomas pirmasis projekto „Rail Baltica“ etapas, kurio metu 1 435 mm pločio vėžės geležinkelio kelias bus nutiestas nuo Lietuvos valstybės sienos su Lenkija iki Kauno. Krovinių ir keleivių judumo galimybės geležinkelių transportu šiaurės–pietų kryptimi ir toliau išlieka ribotos. 2012 metais tik 1,6 procento geležinkelių transporto keleivių vyko į ES šalis, o kita dalis – į Rusiją, Baltarusiją ir kitas Rytų Europos valstybes. Kroviniai buvo vežami daugiausia į 1 520 mm pločio vėžę turinčias šalis, į jas nugabenta 98 procentai visų geležinkeliais vežamų krovinių. Dėl šių priežasčių būtina toliau tiesti „Rail Baltica“ liniją nuo Kauno iki valstybės sienos su Latvija.

Dabartinė Lietuvos geležinkelių transporto infrastruktūra dėl nusidėvėjimo ir techninių charakteristikų neatitinka modernios geležinkelių transporto sistemos reikalavimų. Pamatiniai techniniai geležinkelių infrastruktūros parametrai (pavyzdžiui, posūkių spinduliai) riboja greitį daugelyje ruožų. Kitas geležinkelių transporto infrastruktūros trūkumas – dvikelių geležinkelių kelių trūkumas visame tinkle. Dvikeliai geležinkelių keliai Lietuvoje 2012 metais sudarė tik 22 procentus viso geležinkelių tinklo, todėl yra priešpriešinių traukinių prasilenkimo, lėčiau judančių traukinių pralenkimo problemų. Lietuvos geležinkelių tinkle organizuojant traukinių eismą, pirmenybė teikiama keleiviniams traukiniams, todėl ruožuose, kur vyrauja vienkeliai keliai, krovinių traukiniai dažnai turi sustoti stotyse praleisti keleivinių traukinių arba krovinių traukinių eismas organizuojamas tik naktimis. TEN-T gairės numato, kad tinklui priklausantys geležinkelio ruožai turėtų būti elektrifikuoti. Elektrifikavimas sudaro prielaidas pereiti nuo iškastinio kuro prie atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo, todėl darnaus vystymosi požiūriu labai nedidelė tinklo elektrifikacija yra esminė Lietuvos geležinkelių tinklo problema. 2012 metais tik 6,9 procento Lietuvos geležinkelių tinklo buvo elektrifikuota, o tai yra mažiausia elektrifikacija, palyginti su kitomis ES valstybėmis narėmis (ES vidurkis – 52,7 procento).

Šiuo metu Lietuvos geležinkelių transporto tinkle yra elektrifikuoti tik du regioniniam susisiekimui naudojami keleivių vežimo geležinkelių ruožai: Naujoji Vilnia–Vilnius–Kaunas ir Vilnius–Trakai. Elektrifikuotų geležinkelio linijų eksploatacinis ilgis yra 122 km, iš jų vienkelių – 4,98 km ir dvikelių – 117,02 km.

2 pav. Elektrifikuotų geležinkelio linijų dalis bendrame kiekvienos šalies geležinkelių tinkle, 2012 metai



* 2011 metų duomenys

Šaltinis – Eurostatas.

Aplinkosaugos požiūriu geležinkelių transportas šiuo metu nėra efektyvus dėl jau minėtos mažos geležinkelių tinklo elektrifikacijos ir seno riedmenų parko. Dėl mažos geležinkelių elektrifikacijos dauguma kelionių vykdoma dyzeliniais traukiniais, kurie, palyginti su elektriniais, yra gerokai taršesni. Pasenęs riedmenų parkas taip pat neužtikrina geležinkelių, kaip aplinkai nekenksmingos transporto rūšies, plėtos, nes dabartiniai naudojami riedmenys yra taršesni už naujos kartos riedmenis. Šiuo metu geležinkelių transporto plėtra ribojama socialinio aspekto – dažnai geležinkelių transporto tinklas eina per gyvenvietes, šalia gyvenamųjų zonų. Tai kelia nepatogumų gyventojams dėl geležinkelių transporto skleidžiamo triukšmo, todėl ateityje būtina įrengti specialias priemones (pavyzdžiui, triukšmo sienutes) geležinkelių infrastruktūroje. Tai ypač aktualu norint padidinti krovinių traukinių srautus.

Geležinkelių transporto sauga vertinama pagal žūčių ir sunkių sužalojimų ir traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus per metus santykį, kuris gerokai viršija ES valstybių narių geležinkelių transporto keliamo pavojaus visuomenei vidurkį – 0,31. Lietuvoje šis rodiklis lygus 2,0 ir yra didžiausias tarp visų ES valstybių narių. Pagal geležinkelių eismo saugumą pirmauja Jungtinė Karalystė ir Nyderlandai, kur šis santykis siekia vos 0,1. Taigi būtina gerinti geležinkelių transporto infrastruktūrą (ypač pervažas), nes šiuo metu tai yra pagrindinė eismo saugos problemų geležinkelių transporte priežastis.

Krovinių vežimas

Geležinkelių transportu Lietuvoje 2013 metais buvo vežta 49 procentai visų krovinių. Iš vietinių vežimų geležinkelių transportu daugiausia buvo vežama naftos, trąšų, mineralinių ir augalinės kilmės produktų (2013 metais šie kroviniai sudarė 94,5 procento visų geležinkelių transportu vežtų krovinių). Net 46 procentus visų importuojamų krovinių sudaro cheminių ir mineralinių trąšų, 22 procentus – naftos ir jos produktų vežimai. Eksportuojamų krovinių vežimų srautai labiausiai priklauso nuo naftos eksporto į Ukrainą, Latviją, Estiją. Didžiąją dalį tranzitinių krovinių sudaro Rusijos Federacijos kroviniai, vežami Kaliningrado srities kryptimi, ir Baltarusijos kroviniai, vežami Lietuvos teritorija (per Joniškį) į Latvijos jūrų uostus. 48 procentus tranzitinių vežimų sudaro nafta ir jos produktai, 14 procentų – kietasis mineralinis

kuras, 10 procentų – juodieji metalai. Konteineriams vežti numatyti tarptautiniai maršrutai konteineriniais traukiniais:

- „Viking train“ (Klaipėda–Minskas–Kijevas–Iljičiovskas / Odesa);
- „Saulė“ (Čiongčingas (Kinija)–Antverpenas (Belgija), tranzitu per Šeštokus (Lietuva) (Šeštokuose konteineriai perkraunami iš 1 520 mm pločio vėžės vagonų į 1 435 mm pločio vėžės vagonus ir atvirkščiai);
- „Vilnius Shuttle“ (Vilnius–Klaipėda–Vilnius);
- „Merkurijus“ (Kaliningradas / Klaipėda–Maskva);
- „Šeštokai express“ (Lenkija–Lietuva–Baltarusija–Rusija) (Šeštokuose konteineriai perkraunami iš 1 520 mm pločio vėžės vagonų į 1 435 mm pločio vėžės vagonus ir atvirkščiai);
- „Nemunas“ (Kaunas (Palemonas)–Vilnius (Paneriai)–Minskas (Koliadičiai)–Vilnius (Paneriai)–Kaunas (Palemonas);
- „Baltijos vėjas“ (Lietuva–Baltarusija–Rusija–Kazachstanas).

Vertinant krovinių vežimą geležinkelių transportu pagal kryptis, pastebėtina, kad daugiausia (98 procentai) visų krovinių vežami į valstybes, priklausančias 1 520 mm pločio vėžės geležinkelių tinklui – Rusijos Federaciją, Baltarusiją, Lenkiją, Ukrainą, Latviją, Kazachstaną.

Pagrindinė tokio pasiskirstymo priežastis yra jau minėtas efektyvios jungties su pietinėmis valstybėmis trūkumas (menkai išplėtotas 1 435 mm pločio vėžės tinklas). Šiuo metu norint vežti krovinius pietų kryptimi per Lenkiją, būtina juos perkrauti Šeštokų geležinkelio stotyje. Dėl to pailgėja bendra krovinių vežimo trukmė ir prarandamas geležinkelių transporto konkurencinis pranašumas prieš kelių transportą, kuriuo šiuo metu vykdomi visi krovinių vežimai į Vakarų ir Centrinės Europos valstybes (per Lenkijos teritoriją).

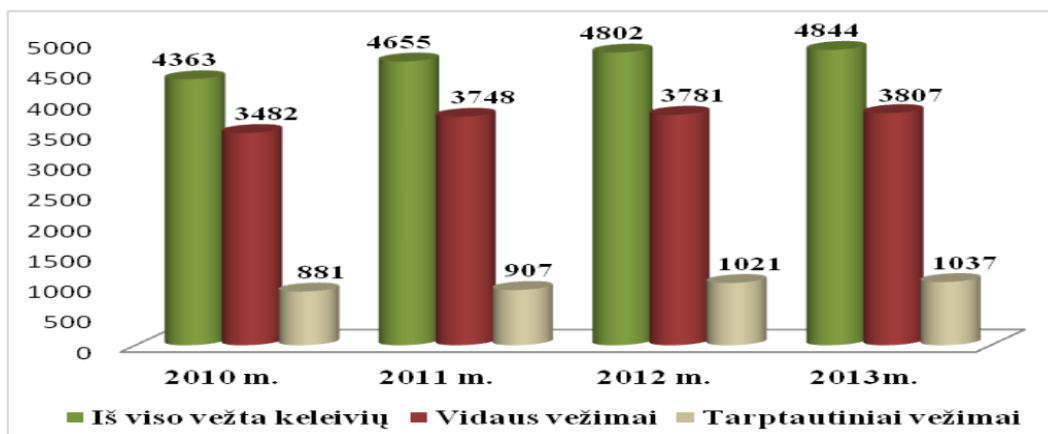
Didinant geležinkelių transporto sąveikos su kitomis transporto rūšimis efektyvumą, šiuo metu jau pradėti kurti Vilniaus ir Kauno viešieji logistikos centrai (toliau – VLC). Vilniaus VLC įvairiarūšis terminalas bus įkurtas šalia geležinkelio (didžiausios Lietuvoje Vaidotų geležinkelio skirstymo stoties) ir šalia šios teritorijos planuojamo nutiesti pietinio Vilniaus aplinkkelio. Kauno VLC įvairiarūšis terminalas bus įkurtas prie pagrindinių šalies kelių (europinių magistralių E85 ir E262 ir kitų), greta Šiaurės jūros–Baltijos jūros tinklo koridoriaus, tarptautinio Kauno oro uosto. Taip pat yra numatyta steigti Klaipėdos VLC, kuris sujungtų kelių, geležinkelių ir jūrų transportą. Klaipėdos VLC įvairiarūšį terminalą numatoma steigti šalia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – Klaipėdos uostas), prijungti ir Klaipėdos uosto pietinį geležinkelio mazgą, taip sujungiant TEN-T geležinkelių tinklą su TEN-T priklausančiu Klaipėdos uostu.

Keleivių vežimas

2013 metais geležinkelių transportu vežta apie 1 procentas bendro visų Lietuvoje vežtų keleivių. 2008–2013 metais šis rodiklis mažai kito. Didžiąją dalį (apie 80 procentų) keleivių vežimų geležinkelių transportu sudaro vietiniai keleivių vežimai. Tarptautiniai keleivių vežimai geležinkelių transportu yra mažiau populiarūs dėl menkos tarptautinių maršrutų pasiūlos (keleiviai vežami į Minską, Sankt Peterburgą ir Maskvą).

Didžiausi tarptautinių keleivių srautai yra maršrute į Minską ir tranzitiniame maršrute iš Rusijos į Kaliningrado sritį ir atvirkščiai.

3 pav. Geležinkelių transportu vežamų keleivių pasiskirstymas pagal kryptis



Šaltinis – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

Padidėję gyventojų poreikiai ir santykinai geriau išplėtotas automobilių kelių infrastruktūros tinklas paskatino sparčią automobilizaciją šalyje. Gyventojai automobilius kaip kelionės priemonę renkasi dėl greitesnės kelionės ir galimybės keliauti „nuo durų iki durų“. Lietuvos geležinkelių transporto infrastruktūros charakteristikos ir eksploatuojami techniškai ir morališkai pasenę keleiviniai riedmenys neleidžia didinti keleivinių traukinių greičio. Dėl šios priežasties geležinkelių transportas keleiviams yra ne toks patrauklus kaip gerokai greitesnis automobilių transportas. Kaip rodo maršruto N. Vilnia–Vilnius–Kaunas–N. Vilnia pavyzdys, riedmenų atnaujinimas turi didelę įtaką keleivių srautui: iš dalies atnaujinus riedmenis, 2011 metais keleivių šiuo maršrutu pagausėjo 18 procentų.

Keleivių vežimo geležinkelių transportu apimtis didėjo iš dalies atnaujinus riedmenų parką, tačiau didelė dalis jo vis dar yra pasenusi ir mažina geležinkelių transporto patrauklumą. Nors dalis riedmenų parko buvo atnaujinta, 2012 metais tik 25 procentai keleivinių traukinių vagonų buvo naujesni nei 10 metų, 12 procentų vagonų yra 11–20 metų senumo, o likusi dalis eksploatuojama ilgiau nei 21 metus. Didelę neigiamą įtaką keleivių vežimui geležinkelių transportu daro ir tai, kad nėra efektyvios jungties su kitomis valstybėmis šiaurės–pietų kryptimi. Šiuo metu keliaujant į Pietų Europos valstybes, keleiviams Šeštokų geležinkelio stotyje būtina persėsti iš vieno pločio vėžės geležinkelio vagonų į kito pločio vėžės geležinkelio vagonus, o tai ilgina kelionės laiką, sukelia papildomų nepatogumų keleiviams, mažina geležinkelių transporto patrauklumą ir konkurencingumą, palyginti su kelių transportu. Be to, nesant kokybiškos geležinkelių infrastruktūros, šiuo metu nėra patogaus susisiekimo geležinkelių transportu su Latvija, ribojamas keleivių iš Lietuvos judėjimas šiaurės–pietų kryptimi, o tranzitas per Lietuvą šia kryptimi apskritai negalimas.

KELIŲ TRANSPORTAS

Kelių transportas ir jo infrastruktūra yra vienas iš esminių veiksnių, lemiančių transporto sistemos efektyvumą ir turinčių didelę reikšmę Lietuvos ekonominei ir socialinei raidai, nes, Lietuvos statistikos departamento 2013 metų duomenimis, šalies keliais vežama daugiau kaip 50 procentų visų krovinių ir beveik 98 procentai keleivių. Kelių transporto indėlis į bendrą transporto sektoriaus veiklą sukurtą pridėtinę vertę sudaro apie 81,8 procento. Šie rodikliai yra didesni už ES vidurkį ir rodo tiek visos Lietuvos susisiekimo sistemos, tiek automobilių kelių transporto svarbą šalies ūkiui.

Remiantis Europos Komisijos parengtomis prognozėmis, iki 2020 metų lengvųjų automobilių eismas Lietuvos keliuose išaugs 4 procentais, krovinių automobilių – 15 procentų, autobusų – 9 procentais. TEN-T keliuose prognozuojamas dar didesnis augimas – papildomai 1,5–2,0 procentai kasmet.

Lietuvoje keliai skirstomi į valstybinės reikšmės ir vietinės reikšmės kelius:

– Valstybinės reikšmės keliai skirstomi į magistralinius, krašto ir rajoninius kelius. Jie išimtinę nuosavybės teise priklauso valstybei ir juos turto patikėjimo teise įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka naudoja ir jais disponuoja Susisiekimo ministerijos įsteigtos regioninės

reikšmės kelius prižiūrinčios valstybės įmonės. Bendras valstybinės reikšmės kelių ilgis Lietuvoje – 21 242 km, iš jų: magistralinių kelių – 1 746 km; krašto kelių – 4 929 km; rajoninių kelių – 14 567 kilometrai. Apskaičiuota, kad valstybinės reikšmės keliams tenka apie 80 procentų automobilių transporto ašių apkrovų.

– Vietinės reikšmės keliai skirstomi į viešuosius ir vidaus kelius. Šių kelių iš viso yra daugiau kaip 82 tūkst. kilometrų. Viešieji vietinės reikšmės keliai (ir gatvės) nuosavybės teise priklauso savivaldybėms, o vidaus keliai – valstybei, savivaldybėms, kitiems juridiniams ir (ar) fiziniams asmenims.

Transporto sektoriuje kyla taršos, eismo saugos ir saugumo problemų dėl susidėvėjusios arba nepakankamos infrastruktūros, transporto spūsčių, ypač miestuose, įvairių rūšių transporto sąveikos trūkumo, nepakankamo išorinių transporto sąnaudų įvertinimo (valstybinio reguliavimo priemonėmis priverčiant poveikio sukėlėjus atlyginti padarytą žalą ar nuostolį), taip pat dėl vieno seniausių Europoje lengvųjų automobilių parko (oficialus vidutinis Lietuvos automobilių parko amžius – 15 metų, Europoje – apie 8,5 metų). Dar viena aukšto automobilizacijos lygio pasekmė – didelis eismo įvykiuose žuvusių gyventojų skaičius, 2013 metų duomenimis, pagal šį rodiklį Lietuva yra šešta Europoje.

Lietuva atsilieka nuo Vakarų Europos pagal greičio, eismo saugos, saugumo ir patogumo kriterijus. Tai riboja judumą Šiaurės jūros–Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridoriaus ruožuose, todėl būtina tęsti TEN-T kelių ir jo privažiuojamųjų kelių modernizavimą, plėtrą ir efektyvų integravimą į Europos TEN-T. Šiuo metu Lietuvos TEN-T neatitinka dalies TEN-T keliams taikomų reikalavimų, nes neatitinka techninių parametrų ir nepakanka infrastruktūros komponentų – aplinkkelių, efektyvių jungčių, intelektinių transporto sistemų.

Sanglaudos fondo lėšomis iki 2012 metų iš viso buvo įrengta apie 42 km aplinkkelių, tačiau dalis didžiųjų miestų, prijungtų prie TEN-T, dar neturi aplinkkelių, ir tai lemia didelius tranzitinius asmeninių ir krovininių automobilių srautus miestuose, mažesnę greitį ir eismo saugos problemas TEN-T.

Nors Lietuvoje vyksta sparti vienerūšiam (kelių) transportui pritaikytų paskirstymo sandėlių ir terminalų, kurie dažniausiai vadinami logistikos centrais, plėtra, nėra užtikrinama efektyvi kelių ir geležinkelių transporto TEN-T sąveika. Siekiant tinkamos Lietuvos integracijos į bendrą TEN-T, sudaromos sąlygos įvairių transporto rūšių sąveikai. Šiuo tikslu iki 2015 metų bus įgyvendinti projektai „Intermodalinio terminalo Vilniaus viešajame logistikos centre projektavimas ir statyba“ bei „Intermodalinio terminalo Kauno viešajame logistikos centre projektavimas ir statyba“. Juos vykdo akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“, pasitelkdama ES Sanglaudos fondo paramą. Šie projektai atitinka ir vieną iš svarbiausių ES ir Lietuvos siekių – mažinti krovinių dalį, tenkančią kelių transportui, ir didinti krovinių vežimą mažiau aplinkai kenkiančiu geležinkelių ar vidaus vandenų transportu.

Keleivinio transporto sektoriuje vyrauja neefektyvi tolimojo ir vietinio susisiekimo autobusų, geležinkelių ir oro transporto sąveika. Dėl nepatrauklios tarpmiestinio susisiekimo ir miestų viešojo transporto sistemos automobilizacijos lygis 2012 metais siekė 541 individualųjį automobilį tūkstančiui gyventojų, o didžiuosiuose šalies miestuose šis skaičius artėja prie 600. Lietuvoje maždaug tik 0,5–1 procentas visų kelionių į darbą sudaro kelionės dviračiais (ES vidurkis – 5 procentai). Menkai išvystytos tvarų judumą skatinančios sistemos (pėsčiųjų ir dviračių transporto infrastruktūra).

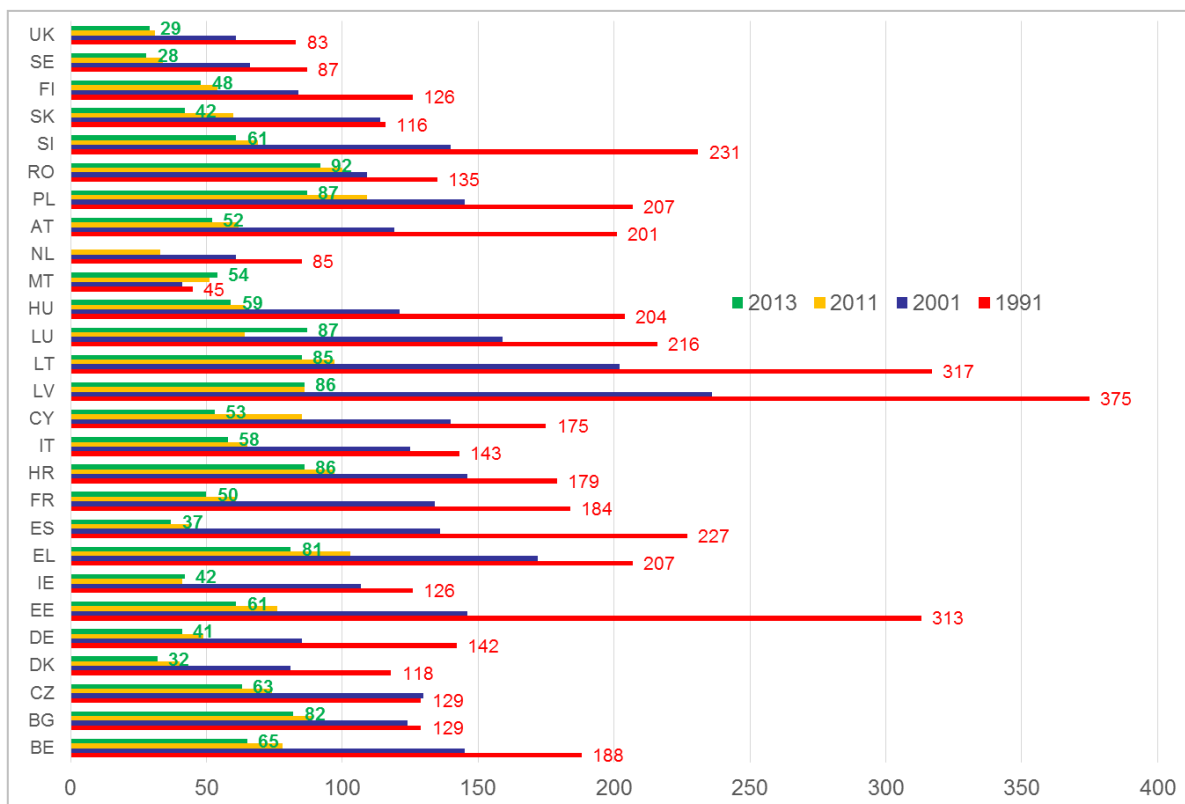
Neefektyvios miestų transporto sistemos, nebeatitinkančios šiuolaikinių gyventojų poreikių, nepakankama priemiestinio transporto kokybė ir blogas transporto paslaugų pasiekiamumas kaimo vietovių gyventojams lemia mažą viešojo transporto patrauklumą. 81 procentas viešojo transporto priemonių yra senesnės nei 10 metų, todėl nelabai patrauklios didesnes pajamas gaunantiems gyventojams, prastai pritaikytos specialių poreikių turintiems asmenims. Daugelis autobusų parkų priklauso savivaldybėms, kurios neturi finansinių galimybių juos atnaujinti. Dėl nepakankamo priemiestinio ir miesto transporto koordinavimo priemiesčių gyventojai kasdienėms kelionėms taip pat renkasi asmeninį transportą. Daugėja automobilių, prastėja eismo sąlygos, mažėja gatvių pralaidumas, nelankstus įstaigų darbo grafikas, nekoordinuotas eismo organizavimas, dėl to didėja automobilių spūstys ne tik centrinėse miestų

dalyse, bet ir pagrindinėse gatvėse, miestų prieigose. Ne visi didieji šalies miestai turi aplinkkelius, todėl miestus kerta tranzitiniai asmeninių ir krovininių automobilių srautai. Nepakankamai išvystytos automobilių statymo ir persėdimo į viešąjį transportą sistemos kaip ir kiti tarpmiestinio ir miesto transporto rūšių integravimo sprendimai (tarpmiestinių geležinkelių ir autobusų jungtys ir jų jungtys su miesto transportu). Nepagerinus viešojo kelių transporto eismo organizavimo ir viešojo transporto būklės, visuomenė ir toliau nebus skatinama keisti judumo miestuose įpročių, o dėl to didėjantys asmeninių automobilių srautai gali labai pabloginti Lietuvos miestų oro kokybę, padidinti neigiamą poveikį aplinkai, taip pat paspartinti kelių būklės blogėjimą.

Nėra tarpusavyje transporto požiūriu suderintų regionų ir rajonų strategijų, o tai stabdo transporto tinklo plėtrą, ypač periferiniuose šalies regionuose, lemia socialines ir aplinkosaugos pasekmes: dalis Lietuvos kaimo ar priemiestinių teritorijų gyventojų yra izoliuoti nuo didesnių darbo vietų kuriančių centrų arba gali jas pasiekti tik automobiliu (tai yra didelė problema mažas pajamas gaunantiems ar nedirbantiems gyventojams); didėjantis automobilių transporto srautas kelia aplinkosaugos problemas miestuose (aplinkos tarša, triukšmas). Be to, maži ir vidutiniai miestai nėra pakankamai integruoti į nacionalinius ir transeuropinius transporto tinklus, neišnaudojamos įvairių rūšių transporto galimybės, didėjanti automobilizacija mažina viešojo transporto konkurencingumą. Kaip parodė 2007–2013 metų ES struktūrinių fondų panaudojimo patirtis, šalia rekonstruotų vietinės, krašto ir rajoninės reikšmės kelių sparčiai kuriasi verslo įmonės, gyventojai, plėtojama įvairesnė veikla (kaimo turizmas, gamybos ir paslaugų įmonės). Todėl geras kelių tinklas yra regioninės plėtros pagrindas, o jungtys su TEN-T – svarbus regionų centrų ekonomikos augimo pagrindas.

Per pastaruosius 5 metus pasiektas esminis persilaužimas eismo saugos srityje. Lietuva tapo viena iš kelių valstybių, įgyvendinusi Veronos deklaracijoje ir 2011 metų Baltojoje knygoje iškeltą tikslą per 10 metų žuvusiųjų skaičių sumažinti perpus. Pagal šio rodiklio dinamiką Lietuva yra viena iš pirmaujančių ES, tačiau Lietuvos keliuose santykinai žūsta dvigubai daugiau žmonių nei vidutiniškai ES keliuose.

4 pav. Žuvusiųjų keliuose skaičius, tenkantis 1 milijonui gyventojų, 1991–2013 metai



Šaltinis – ES valstybių narių statistinė informacija.

Viena iš žūčių keliuose priežasčių yra prasta kai kurių kelių būklė, taip pat modernių eismo saugos ir eismo reguliavimo priemonių trūkumas. 32 procentai Lietuvos krašto kelių yra blogos arba labai blogos būklės, o esamos kelių dangų rekonstrukcijos apimtis (1,6 procento nuo bendro kelių ilgio 2009 metais) yra 5 kartus mažesnė už optimalią. ES direktyvoje 2008/96/EB numatyta, kad eismo saugos didinimo priemonės turi būti diegiamos visame kelių infrastruktūros tinkle.

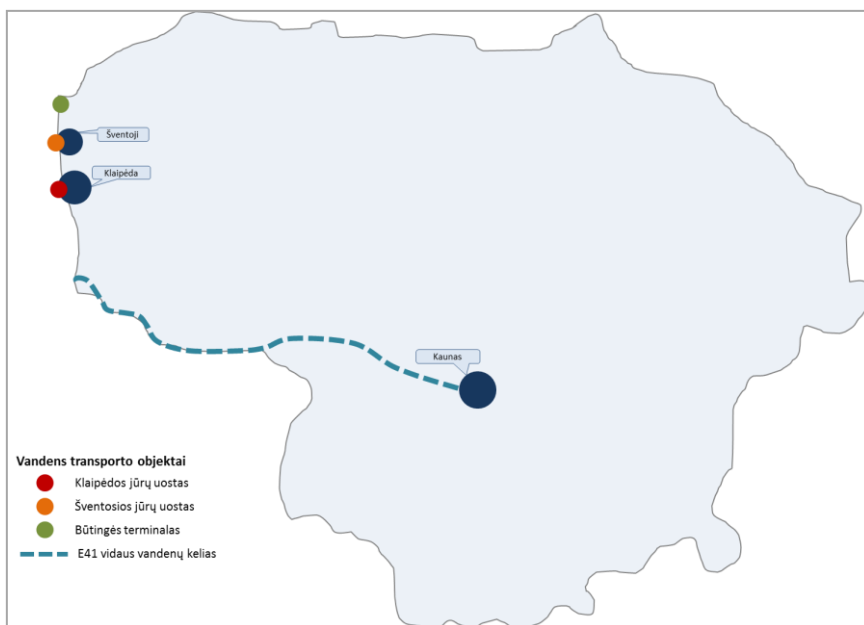
Per pastaruosius 5 metus įdiegus saugaus eismo priemones, Lietuvoje gerokai sumažėjo juodųjų dėmių: 2006 metais jų buvo 270, o 2014 metais oficialiai dar yra likusios 43 (vietos, kuriose per 4 metus 500 metrų kelio atkarpoje įvyko 4 arba daugiau įskaitinių eismo įvykių). Nuo 2007 metų šalia valstybinės reikšmės krašto ir rajoninių kelių buvo nutiesta 165 km pėsčiųjų ir dviračių takų. Iš viso valstybinės reikšmės keliuose nuo 2007 iki 2012 metų įrengta 65 km takų (bendras ilgis padidėjo nuo 1 085 iki 1 250 km). Tai gerokai padidino eismo saugą: 2007 metais žuvo 235 pėstieji ir 73 dviratininkai, o 2011 metais – atitinkamai 137 ir 26 žmonės. Tiesa, keliuose eismo dalyviams dar nėra sukurta pakankamai saugi aplinka, kurios svarbiausias pagrindas yra efektyvios inžinerinės ir intelektinės saugaus eismo priemonės.

Lietuvoje 92 procentai visų transporto sektoriaus teršalų susidaro dėl kelių transporto poveikio. 2/3 šių teršalų išskiria keleivinis transportas ir 1/3 – krovininis. Mažinti kelių transporto neigiamą poveikį aplinkai padėtų alternatyvaus ir mažiau aplinką teršiančio transporto naudojimas, tačiau šiuo metu nepakanka priemonių alternatyvaus ir mažiau aplinką teršiančio transporto, pavyzdžiui, elektromobilių, plėtrai skatinti.

JŪRŲ TRANSPORTAS

Lietuvoje yra trys pagrindiniai objektai, kuriuose vykdoma su jūrų transportu susijusi veikla: Klaipėdos uostas, Šventosios valstybinis jūrų uostas (toliau – Šventosios uostas) ir Būtingės terminalas.

5 pav. Vandens transporto objektai



Klaipėdos uosto teritorija yra išsidėsčiusi Klaipėdos miesto savivaldybėje ir užima apie 1 423 ha. Apie 881 ha uosto teritorijos yra vandens telkiniai (Kuršių marios ir Klaipėdos sąsiauris), o apie 542 ha – sausuma.

Klaipėdos uostas yra išsidėstęs gamtiniu požiūriu jautrioje aplinkoje. Vakarinėje uosto teritorijos pusėje yra Kuršių nerijos pusiasalis, skiriantis Kuršių marias nuo Baltijos jūros. Kuršių nerijoje įkurtas Kuršių nerijos nacionalinis parkas, kuriame yra draustiniai bei Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijos. Kuršių nerijos nacionalinio parko teritorija 2000 metais įtraukta į UNESCO Pasaulio paveldo sąrašą. Pietinėje pusėje Kuršių mariose Klaipėdos uosto teritorija ribojasi su Kuršių marių biosferos poligonu, kuris priskirtinas Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijoms. Pačioje Klaipėdos uosto teritorijoje Smeltės pusiasalio rytinėje dalyje yra Smeltės botaninis draustinis, skirtas retų rūšių augalų augimvietėms išsaugoti. Pietryčiuose greta Klaipėdos uosto sklypo yra Klaipėdos miesto III vandenvietės teritorija ir neužstatytas valstybinės žemės sklypas. Pietinėje uosto akvatorijos dalyje yra apie 17,6 ha ploto Kiaulės Nugaros sala. Rytinėje ir šiaurinėje pusėse uosto teritorija ribojasi su Klaipėdos miesto gyvenamaisiais ir komercinės-pramoninės paskirties rajonais. Šiaurinėje pusėje yra Girulių miškas. Atsižvelgiant į visas šias aplinkybes, labai svarbu užtikrinti kuo mažesnę uosto poveikį aplinkai.

Dėl Klaipėdos uosto geografinės padėties, gamtinės aplinkos (išsidėstęs prie pat jūros pakrantės, laivams į uostą įplaukti nėra jokių priedangų iš jūros pusės, galimos didelės srovės iš Kuršių marių į jūrą, ypač pavasario polaidžio metu, vyraujantys vakarų krypties vėjai) ir infrastruktūros esamos laivybos sąlygos atskirose uosto vietose yra gana nevienodos. Prie sudėtingomis laivybos sąlygomis pasižyminčių vietų uoste priskirtinos:

- uosto įplaukos kanalas ir uosto vartai;
- šiaurinė uosto dalis nuo uosto vartų iki laivų apsikimo baseino prie krantinių Nr. 7–9;
- laivų apsikimo vieta prie krantinių Nr. 7–9;
- vidinis uosto kanalas nuo krantinių Nr. 10–65;
- laivų apsikimo vieta prie krantinių Nr. 66A–71;
- vidinis uosto kanalas tarp krantinių Nr. 72–89;
- laivų apsikimo vieta prie krantinių Nr. 90–106;
- navigacinis kanalas į Malkų įlanką tarp krantinių Nr. 107–120;
- Malkų įlankos akvatorija.

Klaipėdos uosto vartai dėl riboto pločio ir nepakankamo gylio visuomet yra padidėjusio pavojaus laivams vieta. Per šiuos vartus pavojinga įplaukti dideliems laivams esant dideliems srovių greičiams, šoniniam vėjui, dideliam bangavimui, ledonešiui. Srovės greitis uosto vartuose

gali siekti iki 4–4,5 mazgų. Toks srovės greitis būna pavasarinio polaidžio metu arba po ilgalaikių stiprių vakarų krypties vėjų (audrų), kai į Kuršių marias patenka daug jūros vandens. Uosto vartuose susidaro pavojinga situacija pučiant stipriems pietvakarių ir šiaurės vakarų bei šiaurės vėjams, kai jų greitis siekia daugiau kaip 15 m/s. Tuomet didelių laivų dreifo greitis gali siekti iki 3–4 mazgų, o tai reiškia, kad, plaukiant apie 10 mazgų greičiu, susidaro pavojingas 120°–150° laivo dreifo kampas. Kartais pučiant vakarų krypties vėjui jūroje už uosto vartų bangų aukštis siekia iki 4–5,5 metro. Tai kelia pavojų laivams įplaukiant į uostą, nes pablogėja laivo valdymas, o išplaukiant iš uosto staigiai padidėjus pasipriešinimui, esant šoniniam vėjui, galimas didelis laivo dreifas.

Prie Klaipėdos uosto krantinių Nr. 5 ir Nr. 6 dideliems laivams pavojinga, nes laivą reikia pasukti 30°, taip pat pavojinga stabdyti, kai laivus reikia apsukti laivų apsukimo baseine prie krantinių Nr. 7–9. Nurodytoje vietoje dideliems laivams turi įtaką vėjas, srovė, ledonešis. Pavojinga situacija susidaro esant stipriai srovei, kurios kryptis į jūrą šioje vietoje yra apie 320°–340°, ir pučia pietvakarių arba vakarų vėjas, kartu su srove spausdamas laivą prie krantinių Nr. 1–4.

Dėl esamos laivų vedlinės krypties šiuo metu didieji laivai, įplaukdami į Klaipėdos uostą, laikosi kurso į priešais esančias krantines. Tai nėra saugu, nes, esant ekstremaliai situacijai ir prireikus pakeisti judėjimo kryptį, tai sunkiai įgyvendinama dėl mažo didžiųjų laivų manevringumo.

Uosto teritorijoje pastatytas itin svarbus Lietuvos energetiniam saugumui suskystintų gamtinių dujų (SGD) terminalas, tačiau dabartinė uosto infrastruktūra negali užtikrinti saugaus didelių terminalo paslaugų laivų eismo saugos.

Dėl minėtų problemų kyla grėsmė, jog įplaukdami į uosto teritoriją SGD terminalo paslaugų laivai gali atsitrengti į uosto krantines ir sukelti katastrofą. Todėl būtina rekonstruoti molus ir tobulinti (gilinti ir platinti) uosto įplaukos kanalą, pakeisti laivų vedlinės kryptį, o siekiant laiku ir efektyviai užtikrinti projektinius gylius uoste, ypač dėl didžiųjų laivų saugumo – įsigyti žemsiurbę.

Su Klaipėdos uosto veikla susijusiose įmonėse dirba daugiau kaip 23 tūkst. žmonių; uosto veikla sukuria 4,5 procento Lietuvos bendrojo vidaus produkto. Lietuva aktyviai konkuruoja dėl krovinių srautų su kitais Baltijos jūros rytinės pakrantės uostais. Klaipėdos uosto duomenimis, Klaipėdos ir Būtingės terminale krovinių krova didesnė nei kaimyniniuose uostuose (žr. lentelę). Pagrindiniai Klaipėdos uosto konkurentai yra šiauriniai Rusijos Federacijos uostai.

Lentelė. Baltijos jūros uostų krova

Uostai	Krova 2013 m.
Primorskas	63,82
Ust Luga	62,64
Sankt Peterburgas	57,97
Klaipėdos ir Būtingės terminalas	42,39
Ryga	35,47
Ventspilis	28,77
Talinas	28,25
Vysockas	16,16
Kaliningradas	16,67
Liepoja	4,84
Vyborgas	1,51

Šaltinis – Klaipėdos uosto direkcija.

Klaipėdos uosto direkcijos duomenimis, 2013 metais Klaipėdos ir Būtingės terminale perkrauta 42,39 mln. tonų krovinių, iš kurių 25,7 procento – trąšos, 21 procentas – naftos produktai, 13,8 procento – įvažiuojamųjų laivų (Ro-Ro) kroviniai, 13,7 procento – konteineriai,

9,4 procento – žemės ūkio produktai. Kiti kroviniai sudaro 11 procentų krovinių struktūros. Pažymėtina, kad Klaipėdos uosto krova priklauso nuo geopolitinių veiksnių ir pasaulinės ekonomikos situacijos, todėl augant pasaulio ekonomikai atitinkamai didėja krovinių srautai, o ekonomikos nuosmukio laikotarpiais (pvz., 2009 metais) krova mažėja. Dėl to labai svarbu kurti ir plėtoti uosto infrastruktūrą, kuri leistų įvairinti krovinių srautus ir didinti sąveiką su kitomis transporto rūšimis – geležinkeliais ir keliais.

Klaipėdos uostas yra Lietuvoje unikalus transporto mazgas, kuriame susijungia jūros, kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportas. Uostas gali priimti *Post-panamax* tipo laivus. Jau įgyvendinti sėkmingi kombinuotų vežimų sprendimai – šaudykliniai traukiniai, tačiau dar nepakankamai išvystytos krovinių skirstymo geležinkelių stotys, privažiuojamasis geležinkelių tinklas. Įrengti specializuoti terminalai atskiroms krovinių grupėms apdoroti ir diegiami ITS sprendimai. Tačiau dar būtina šiuos terminalus efektyviai integruoti į šalies transporto tinklą, kad būtų užtikrinta patraukli sąveika krovinių vežėjams, kad daugiau krovinių būtų vežama geležinkelių transportu. Uostas yra sujungtas su Šiaurės jūros–Baltijos jūros tinklo koridoriumi, tačiau sąveika dar nepakankamai efektyvi. Būtina vystyti privažiuojamųjų kelių tinklą, ypač kelių, aplenkiančių gyvenamąsias teritorijas. Taip pat reikia modernizuoti privažiuojamuosius kelius, esančius miesto ribose, kad būtų užtikrinama sauga ir mažiausias poveikis aplinkai ir gyventojams.

Klaipėdos uoste taip pat aptarnaujami keleiviai. Keleivių srautai per pastarąjį dešimtmetį didėjo: Klaipėdos uosto direkcijos duomenimis, 2013 metais pervežta 345,3 tūkst. keleivių (58 procentais daugiau nei 2003 metais). 2013 metais uoste lankėsi 65 kruiziniai laivai, aptarnauta 32,7 tūkst. jų laivų keleivių.

Šiuo metu Šventosios uosto plotas – 15 ha, įskaitant ir 7 ha vidinę akvatoriją. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. rugsėjo 30 d. nutarimu Nr. 1197 „Dėl Šventosios valstybiniam jūrų uostui priskiriamo žemės sklypo ploto ir išorinės akvatorijos ribų ir ploto nustatymo ir uostui priskirtos žemės ir akvatorijos perdavimo valdyti, naudoti ir disponuoti jomis patikėjimo teise valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai“ jam priskirta 209 ha išorinė akvatorija jūroje, o rezervinės teritorijos uostas neturi. Šiuo metu jau yra parengtas Šventosios uosto detalusis planas, pagal kurį bus įrengta uosto infrastruktūra. Numatoma Šventosios uosto atstatymo darbus vykdyti trimis etapais. Pirmiausia numatoma baigti įrengti vidinį uostą, kurio gylis – 4 m, ir pastatyti molus. Pagal poreikį bus didinamas švartavimo vietų skaičius. Taip bus atstatytas mažasis uostas. Numatytas ir perspektyvinis etapas – išorinis uostas bus gilinamas iki 9 m, ilginami molai, o įplaukos gylis siektų 7 metrus.

Nors Šventosios uostas turės atlikti nemažai funkcijų, planuojamas vienas sklypas su atskiromis sklypo dalimis viduje. Prie turimo Šventosios uosto sklypo uosto prieigose prijungiamas 0,76 ha Palangos miesto savivaldybės valdomas sklypas. Iš viso uoste, esant paklausai, galėtų būti įrengta 500 švartavimosi vietų prie krantinių laivams nuo 6 m iki 15 m ilgio.

Antrojo etapo metu išoriniame uoste numatoma įrengti švartavimo vieta pagalbiniais įvairių institucijų laivams, t. y. karinio jūrų laivyno, aplinkos apsaugos ir pasienio apsaugos. Taip pat numatyta įrengti teritoriją, kurioje būtų pramoginių laivų smulkaus remonto dirbtuvės, ir elingą pramoginiams ir sportiniams laivams laikyti. Ties įplauka į vidinį uostą numatoma pasienio kontrolės posto teritorija su pastatu ir laivų priėmimo prieplauka, vakarų link – žvejų prieplauka ir pastatas, skirtas pramoginei žvejybai. Šventosios žvejų pageidavimu buvo numatyta ir stacionari krantinė siekiant sumažinti bangavimą. Ant molo planuojama statyti degalinę laivams, šalia jos – triumo vandenų ir buitinių nuotekų surinkimo iš laivų punktą. Patekti į uosto teritoriją bus galima pietinėje pusėje iš Prieplaukos gatvės, šalia jos bus įrengta pagrindinė automobilių aikštelė, kurioje turėtų būti paliekama didžioji dalis automobilių, kiti bus statomi šalia kitoms funkcijoms skirtų vietų uoste. Uoste bus įrengti sanitariniai mazgai, dušai, skalbyklos, medicinos punktas.

Pietinėje dalyje yra numatyta teritorija buriavimo mokyklai su angaru, planuojami ir uosto administracinės paskirties pastatai, uosto kapitono biuras, dalis sklypo numatyta

komercinės paskirties pastatams. Iš viso teritorijoje bus 3 įrenginiai laivams į vandenį nuleisti, 2 iš jų – pietinėje dalyje.

Igyvendinus minėtas veiklas, numatoma Šventosios uostą pritaikyti turistiniams, žvejybiniams, pramoginiams ir Būtingės terminalo paslaugų laivams.

VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTAS

Lietuvos Respublikoje yra 915,1 km vidaus vandenų kelių, iš jų 820,1 km – valstybinės reikšmės, 60 km – vietinės reikšmės ir 35 km – perspektyvinių kelių. Vidaus vandenų kelias Nemuno upe ir Kuršių mariomis E-41 Kaunas–Jurbarkas–Klaipėda priskiriamas tarptautinės reikšmės vidaus vandenų keliams. Be to, per Lietuvos teritoriją Kuršių mariomis eina vidaus vandenų kelio E-70 dalis ir pakrantės kelio E-60 nuo Gibraltaro iki Sankt Peterburgo dalis. 2013 metais eksploatuota 384,4 km valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių, t. y. 46 procentai, taigi dar nemažai vidaus vandenų potencialo neišnaudota.

Vidaus vandenų keliais kasmet vežama vis daugiau krovinių. 2013 metais šios rūšies transportu vežta 1 076,7 tūkst. tonų krovinių, t. y. 3,6 procento daugiau nei 2011 metais. Visi kroviniai yra vietiniai, o didžioji jų dalis (apie 90 procentų) plukdoma Kuršių mariomis (žvyras, smėlis, automobiliai). Tačiau palyginti su kitomis transporto rūšimis, krovinių vežimas vidaus vandenų keliais sudaro labai mažą dalį. Kelių transportu, kuris yra kur kas žalingesnis aplinkai ir gyventojų sveikatai nei vidaus vandenų transportas, per metus pervežama net 48 kartus daugiau krovinių. Taigi reikėtų gerinti vidaus vandenų transporto sąveiką su kitomis transporto rūšimis – jūrų, kelių, geležinkelių.

Vidaus vandenų keliais vežama ir daugiau keleivių. 2013 metais vidaus vandenų transporto priemonėmis vežta 1 901,1 tūkst. keleivių. Palyginti su 2011 metais, šis skaičius padidėjo 9,7 procento. Didžiausią dalį keleivių vežimo vidaus vandenų transportu sudaro keltais į Neringą keliaimi keleiviai. 2013 metais šiuo maršrutu buvo vežta 97 procentai visų vidaus vandenų keliais vežtų keleivių. Dėl tokio maršruto populiarumo keleivių vežimas vidaus vandenų transportu pralenkė tiek oro, tiek ir jūrų transportą, o nuo geležinkeliais vežtų asmenų 2013 metais atsiliko 2,5 karto.

Vidaus vandenų laivybos potencialą galima visapusiškai išnaudoti tik tuo atveju, jeigu vidaus vandenų keliai bus geros būklės, geriau sujungti su kitų rūšių transportu, jeigu bus sukurtos trūkstamos jungtys ir pašalintos kliūtys. Šiuo metu Lietuvoje nėra efektyvių vidaus vandenų kelių jungčių su kitomis transporto rūšimis, o upių gylis neatitinka laivybai reikalingų standartų, todėl vidaus vandenų transportas negali konkuruoti su kitais transporto sektoriais.

2013 metais žengtas pirmasis svarbus žingsnis gerinant vidaus vandenų infrastruktūrą – patvirtintas finansavimas Marvelės krovininės prieplaukos statybai Kaune. Pastačius krovininę prieplauką Marvelėje, bus skatinamas vidaus vandenų transportas ir efektyviai išnaudojamas tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelias E41 Kaunas–Klaipėda Nemunu ir Kuršių mariomis. Marvelės krovininėje prieplaukoje planuojama vykdyti krovinių krovos iš laivų (į laivus) darbus, sandėliuoti (saugoti) krovinius.

Keleivių ir krovinių vežimas vidaus vandenų transportu yra 3 kartus mažiau taršus nei kelių transportu, todėl ES aktyviai skatina vidaus vandenų transporto plėtrą. 2012 metais Europos Komisija pateikė naujas vidaus vandenų laivybos ir gamtos apsaugos gaires. Jose pabrėžiama, kad „Natura 2000“ teritorijose plėtra nėra draudžiama ir kad nauji plėtros projektai priimtini, jeigu juos vykdam užtikrinamas pakankamas gamtos apsaugos lygis.

Palyginti su kitomis transporto rūšimis, laivyba vidaus vandenimis yra ne tik mažiau kenksmingas aplinkai, bet ir saugesnis būdas vežti keleivius ir krovinius. Avaringumas vidaus vandenyse nedidelis – 2012 metais neužfiksuota žūčių, susijusių su laivyba vidaus vandenimis, o kelių transportui tais pačiais metais teko 101 žūtis milijonui gyventojų, geležinkelių transportui – 20 žūčių visos šalies mastu.

Vidaus vandenų transporto plėtra yra testinis Lietuvos prioritetasis, įtrauktas į 2007–2013 metais ES struktūrinių fondų paramos programavimo laikotarpį. Jo metu buvo pradėta naujos krovininės prieplaukos statyba Kaune, kuri prisidės prie vežimų vidaus vandenų

transportu plėtros. Atsižvelgiant į tai, kad keleivių ir krovinių vežimo potencialas vis dar mažai išnaudotas ir šis transportas mažai kenksmingas aplinkai, būtina ir toliau plėtoti vidaus vandenų transporto infrastruktūrą, kurti trūkstamas jungtis ir gerinti sąveikumą su kitomis transporto rūšimis.

ORO TRANSPORTAS

Lietuvoje veikia 3 vienos valstybės kapitalo įmonės valdomi tarptautiniai oro uostai, priskirti TEN-T: tarptautinis Vilniaus oro uostas priklauso pagrindiniam TEN-T, o tarptautiniai Kauno ir Palangos oro uostai priskirti bendrajam TEN-T. Šalyje taip pat veikia 25 aerodromai, kurių daugumą reikia rekonstruoti. Tarptautinis Vilniaus oro uostas orientuojasi daugiausia į verslo ir tranzitinius keleivius, tarptautiniame Kauno oro uoste vyrauja pigių skrydžių bendrovių paslaugos, o tarptautinis Palangos oro uostas orientuojasi į turistinius srautus.

2013 metais atvykusių ir išvykusių keleivių skaičius Lietuvos oro uostuose padidėjo beveik 10 procentų, palyginti su 2012 metais, ir sudarė beveik 3,5 mln. keleivių. Skrydžių pagausėjo 3,6 procento, gabentų krovinių ir pašto kiekis – 11 procentų. Tarptautinis Vilniaus oro uostas 2013 metais aptarnavo 2 657 tūkst. keleivių, tai yra 20 procentų daugiau nei 2012 metais. Intensyviausiai gausėjo krovinių ir keleivių vežimų tarptautiniame Vilniaus oro uoste, tačiau jo plėtra ribojama dėl itin arti esančių gyvenamųjų teritorijų. Be to, dėl tokios šio oro uosto padėties dalis Vilniaus gyventojų yra veikiami kylančių, besileidžiančių ir manevruojančių orlaivių triukšmo ir taršos. Oro uostas taiko neigiamo aviacijos poveikio mažinimo priemones, tačiau didėjant keleivių srautui dabartinės priemonės gali būti nepakankamos.

Tarptautinis Kauno oro uostas 2013 metais aptarnavo 695,5 tūkst. keleivių, ir, palyginti su 2012 metais, šis skaičius sumažėjo 16 procentų. Tam įtakos turėjo tai, kad šiame oro uoste veikianti aviakompanija „Ryanair“ sumažino maršrutų skaičių. Tarptautinis Kauno oro uostas taip pat yra netoli gyvenamųjų teritorijų, todėl ir čia egzistuoja triukšmo ir aviacinės taršos sklaidos mieste problema. Nors šiuo metu aptarnaujama mažiau keleivių, lieka aktualus poreikis diegti triukšmą ir taršą mažinančias priemones.

Tarptautiniame Palangos oro uoste vykdomi reguliarūs reisai į Kopenhagą (Danija), Oslą (Norvegija) ir Rygą (Latvija), aviakompanijų „SAS“ ir „airBaltic“ jungiamieji reisai. Vasaros sezono metu aviakompanija „RusLine“ vykdo reguliarius reissus į Maskvą. 2013 metais Palangos oro uostas aptarnavo 128 tūkst. keleivių (0,2 procento mažiau nei 2012 metais). 2007 metais šio oro uosto veikla buvo pritaikyta prie Šengeno reikalavimų, modernizuotas kilimo ir tūpimo takas ir išplėstas keleivių terminalas.

PAŠTO SEKTORIUS

Vienintelė universaliosios pašto paslaugos (toliau – UPP) teikėja Lietuvoje akcinė bendrovė Lietuvos paštas 2014 m. liepos 1 d. turėjo 817 UPP teikimo vietų tinklą: 665 stacionariusius paštus (miestuose – 194, kaimuose – 471), 21 pašto poskyrį (miestuose – 18, kaimuose – 3) ir 27 kilnojamosius paštus, kurių paslaugos prieinamos 131 UPP teikimo vietoje kaimuose.

Liberalios rinkos sąlygomis stiprėja konkurencija miestuose, čia siūlomi itin maži teikiamų paslaugų tarifai, o kaimuose pašto paslaugas teikia vienintelis UPP teikėjas, įpareigotas teikti UPP visoje Lietuvoje. Dėl to UPP teikėjo, praradusio rinkos dalį miestuose ir paslaugas teikiančio tik kaime, darbas gali būti nuostolingas. Be to, dėl UPP teikėjo turimos perteklinės pašto tinklo infrastruktūros didėja UPP teikimo sąnaudos, atsiranda poreikis mažinti darbo vietų skaičių. Taigi būtina optimizuoti veiklą, diegti naujas technologijas.

Siekiant skatinti informacijos sklaidą kaimo gyvenamosiose vietovėse ir sudaryti galimybę kaimo gyvenamųjų vietovių prenumeratoriams užsiprenumeruoti periodinius leidinius ir už jų pristatymą mokėti prieinamą kainą, nuo 2012 m. sausio 1 d. UPP teikėjas įpareigotas pristatyti periodinius leidinius kaimo gyvenamųjų vietovių prenumeratoriams ne didesniais tarifais už tuos, kuriuos patvirtino Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Galiojančiuose teisės

aktuose numatytas galimų nuostolingų periodinių leidinių pristatymo kaimo gyvenamųjų vietovių prenumeratoriams paslaugų kompensavimo iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšų mechanizmas.

Globalizacijos ir konvergencijos sąlygomis ypač daug dėmesio turi būti skiriama tam, kad pašto siuntos atitiktų saugumo, paslaugų teikimo kokybės reikalavimus ir standartus, reikia įvertinti ir mažinti įvairių procesų neigiamą poveikį aplinkai. Būtina optimizuoti pašto siuntų vežimo ir rūšiavimo procesus, kompiuterizuoti visas pašto paslaugų teikimo vietas. Atsižvelgiant į sparčią informacinių ir ryšių technologijų plėtrą, reikia ieškoti vis naujų paslaugų ar jų teikimo būdų, kurie tenkintų kintančius UPP naudotojų poreikius, įprastos pašto paslaugos turi būti vis labiau orientuotos į elektronines paslaugas.

Sukurta Nacionalinė elektroninių siuntų pristatymo, naudojant pašto tinklą, informacinė sistema padeda įgyvendinti vieno langelio principą, sudaro galimybę valstybės institucijoms ir įstaigoms keisti elektroninėmis siuntomis tarpusavyje bei su fiziniais ir juridiniais asmenimis. Taip palaipsniui sumažės popierinių dokumentų apyvarta, nepristatytų gavėjams siuntų, o siunčiamus dokumentus bus galima pasirašyti elektroniniu parašu. Vis daugėjant elektroninių siuntų, mažės įprastų pašto paslaugų, nes pašto paslaugos naudotojai siųs elektronines siuntas. Mažėjant įprastų pašto paslaugų, palaipsniui daugės pristatomų siuntinių dėl elektroninės prekybos plėtros ne tik šalies, bet ir tarptautiniu mastu.

Papildyta priedu:

Nr. [1443](#), 2014-12-15, paskelbta TAR 2014-12-23, i. k. 2014-20606

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Nutarimas

Nr. [1443](#), 2014-12-15, paskelbta TAR 2014-12-23, i. k. 2014-20606

Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimo Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“ pakeitimo

2.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Nutarimas

Nr. [86](#), 2017-02-01, paskelbta TAR 2017-02-06, i. k. 2017-02180

Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimo Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“ pakeitimo

3.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Nutarimas

Nr. [1244](#), 2018-12-05, paskelbta TAR 2018-12-12, i. k. 2018-20330

Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimo Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“ pakeitimo

4.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Nutarimas

Nr. [818](#), 2019-08-07, paskelbta TAR 2019-08-12, i. k. 2019-13070

Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimo Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“ pakeitimo

5.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Nutarimas

Nr. [1268](#), 2019-12-11, paskelbta TAR 2019-12-18, i. k. 2019-20423

Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimo Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“ pakeitimo