

**VALSTYBINĖ SAUGAUS EISMO GERINIMO PROGRAMA
„VIZIJA – NULIS“**

**I SKYRIUS
BENDROSIOS NUOSTATOS**

1. Valstybinė saugaus eismo gerinimo programa „Vizija – nulis“ (toliau – Programa) skirta žūčių ir sunkių sužeidimų skaičiui kelių transporte sumažinti.

2. Kelių eismo sauga – svarbi visuomenės problema. 2017 m. Europos Sąjungos keliuose žuvo daugiau kaip 25 000 žmonių (šis skaičius prilygsta vidutinio dydžio miesto gyventojų skaičiui) ir sužeista ne mažiau kaip 1 300 000 žmonių. Dėl to visuomenė patiria didelių nuostolių – 2017 m. jie sudarė apie 137 mlrd. Eur.

3. Komunikate „2020 m. Europa. Pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategija“ Europos Komisija pabrėžė Europai svarbius dalykus: socialinė sanglauda, ekologiškesnė ekonomika, švietimas ir inovacijos. Į šiuos tikslus reikėtų atsižvelgti formuluojant įvairius Europos transporto politikos aspektus; šia politika turėtų būti siekiama užtikrinti tvarų visų piliečių judumą, mažinti transporto sektoriuje išskiriamo anglies dioksido kiekį ir pasinaudoti visomis technologinės pažangos galimybėmis. Europos Komisijos 2011 m. kovo 28 d. priimtoje 2011 m. baltojoje knygoje dėl transporto politikos¹ (toliau – Baltoji knyga), nurodoma, kad didelis dėmesys turi būti skirtas kelių eismo saugai, nes norint pagerinti bendrą transporto sistemos veiksmingumą ir patenkinti piliečių ir įmonių poreikius bei lūkesčius labai svarbu užtikrinti, kad kelių eismo įvykiuose nukentėtų ir žūtų kuo mažiau kelių eismo dalyvių.

4. Pagrindinis Programos principas – bendra kelių transporto sektoriaus kūrėjų, valdytojų, naudotojų, gamintojų ir įmonių, atstovaujančių gamintojų interesams, atsakomybė už eismo saugą, tai yra eismo aplinka ir transporto priemonės turi būti kuriamos ir prižiūrimos taip, kad padėtų eismo dalyviams išvengti klaidų, joms nutikus, lemtų kuo švelnesnes pasekmes, o eismo dalyviai turi elgtis taip, kad nekeltų rizikos sau ir aplinkiniams.

5. Programa tęsia ankstesnių Lietuvos saugaus eismo programų siekius, taip pat yra suderinta su Jungtinių Tautų Darnaus vystymosi planu iki 2030 m., Jungtinių Tautų Saugaus eismo dekadės veiksmų planu 2011–2020 m., Baltosios knygos tikslais, Europos Sąjungos saugaus eismo programa 2011–2020 m., 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programa, „Veronos“ deklaracija, „Valetos“ deklaracija.

¹ Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144.

II SKYRIUS

PROGRAMOS TIKSLAI, UŽDAVINIAI, VERTINIMO KRITERIJAI IR JŲ REIKŠMĖS

6. Programos vizija – iki 2050 m. nulis žuvusiųjų kelių transporte.

7. Programos strateginis tikslas – iki 2030 m. žuvusiųjų kelių transporte sumažinti 50 proc., palyginti su 2018 m.

8. Programos strateginiam tikslui pasiekti numatomi šie tikslai ir uždaviniai.

8.1. Pirmasis tikslas – mažinti Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – KET) pažeidimų skaičių. Mažinti KET pažeidimų skaičių būtina, nes apie 90 procentų eismo įvykių įvyksta dėl eismo dalyvių kaltės. Dauguma jų įvyksta todėl, kad eismo dalyviai sąmoningai pažeidžia KET nustatytus reikalavimus. Eismo dalyvių elgesiui kelyje didelį poveikį daro KET reikalavimų laikymosi kontrolė ir nuobaudų ir administracinio poveikio priemonių neišvengiamumas, visuomenės KET pažeidimų netoleravimas bei švietėjiška veikla.

8.2. Pirmajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.2.1. Sumažinti leistino greičio viršijimo atvejų skaičių. Stebėjimai parodė, kad leistiną greitį daugiau kaip 10 km/h magistraliniuose keliuose viršija 17,6 proc. vairuotojų, krašto keliuose – 31,6 proc., rajoniniuose keliuose – 19,2 proc. vairuotojų. Lietuvoje net 2 iš 3 vairuotojų gyvenvietės teritorijoje viršija leidžiamą važiavimo greitį.

8.2.2. Sumažinti vairavimo esant neblaiviems ar apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų atvejų skaičių. Vien 2017 metais neblaivūs motorinių transporto priemonių vairuotojai sukėlė 259 eismo įvykius, kuriuose buvo sužeisti 324 žmonės ir 18 eismo dalyvių žuvo. 2013–2017 m. daugiausia mirtinų eismo įvykių – 23 proc. įvyko dėl neblaivių eismo dalyvių: vairuotojų – 14 proc., pėsčiųjų – 8 proc., dviratininkų – 1 proc.

8.2.3. Sumažinti atvejų, kai vairuotojai vairuodami naudojami mobiliojo ryšio priemonėmis neleistinu būdu. VŠĮ Kelių ir transporto tyrimo instituto 2016 m. studijoje „Kalbėjimo telefonu vairuojant dažnumo tyrimai“ nustatyta, kad Lietuvoje apie 45 proc. vairuotojų kalba mobiliojo ryšio priemonėmis be laisvų rankų įrangos vairuodami automobilį ir apie 30 proc. vairuotojų rašo trumpasias žinutes. Apie 16 proc. vairuotojų vairuodami automobilį naršo internete.

8.2.4. Sumažinti asmenų, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenaudoja matomumą gerinančių priemonių, skaičių. 2017 metais eismo įvykiuose žuvo 69 pėstieji, iš jų 39 – tamsiuoju paros metu (tai sudaro 56,5 proc. žuvusių eismo dalyvių), sužeistas 941 pėsčiasis, iš jų 289 – tamsiuoju paros metu. Rudenį ir žiemą dominuoja ilgas tamsus paros metas bei nepalankios eismo sąlygos, kurios blogina neapsaugotų eismo dalyvių – pėsčiųjų saugumą keliuose. Žiemą ir rudenį įvyksta apie 70 proc. visų užvažiavimų ant pėsčiųjų. VŠĮ Kelių ir transporto tyrimo instituto 2016 m. studijoje „Atšvaitų naudojimo tamsiu paros metu tyrimai“ nurodoma, kad valstybinės reikšmės keliuose šviesos atšvaitų tamsoje nenaudoja apie 22 proc. visų pėsčiųjų, dviratininkų ir vadeliotojų. Atšvaitų nenaudoja apie 14 proc.

ikimokyklinio amžiaus vaikų, apie 23 proc. vidutinio amžiaus žmonių ir apie 33 proc. senyvo amžiaus žmonių. Atšvaitų tamsoje nenaudoja apie 18 proc. dviratininkų. Atšvaitų svarba labai aiški, nes pėsčiasis, segintis atšvaitą, dėvintis liemenę ar kitus drabužius su šviesą atspindinčiais elementais, yra pastebimas iš 300 m atstumo, o be atšvaitų – vos 100 m atstumu nuo transporto priemonių su įjungtomis tolimųjų žibintų šviesomis. Kai transporto priemonė važiuoja su įjungtomis artimosiomis žibintų šviesomis, pėsčiasis su šviesą atspindinčiais elementais pastebimas iš 150 m, o be jų – vos iš 50 m atstumo.

8.2.5. Sumažinti atvejų, kai automobiliu važiuojantys asmenys (keleiviai) nesegi saugos diržų. Eismo įvykių pasekmėms didelę įtaką turi tai, ar transporto priemonės keleiviai segi saugos diržus ar ne. VŠĮ Kelių ir transporto tyrimo instituto 2016 m. studijoje „Diržų segėjimo ant priekinių ir galinių sėdėjimo vietų dažnumo tyrimai“ nurodoma, kad 2013–2015 m. buvo užfiksuota, kad beveik penktadalis žuvusių eismo dalyvių nebuvo prisisegę saugos diržų. Saugos diržus sėdėdami automobilio priekyje Lietuvoje segasi 97 proc., o automobilio gale (įskaitant vaikiškas kėdutes) tik 30 proc. automobiliais važiuojančių žmonių, autobusuose šis procentas dar mažesnis.

8.2.6. Mažinti pavojingo, chuliganiško eismo dalyvių elgesio atvejų. Pagal Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksą chuliganiškas vairavimas apibūdinamas kaip transporto priemonių vairavimas, vienu metu ar paeiliui padarant kelis grėsmę eismo saugumui keliančius KET pažeidimus, tai yra lenkimas vietose, kuriose pagal KET draudžiama lenkti, vairavimas neteisėtai organizuotose transporto priemonių lenktynėse, pavojingą situaciją sukėlęs (t. y. privertęs kitus eismo dalyvius staigiai keisti judėjimo greitį, kryptį arba imtis kitokių veiksmų savo ar kitų žmonių saugumui užtikrinti) KET pažeidimas, tokią pat pavojingą situaciją sukėlęs įvažiavimas į priešpriešinio eismo juostą pažeidžiant KET reikalavimus. Deja, Lietuvos keliuose tokių atvejų pasitaiko gana dažnai. Policija gali pastebėti tik dalį taip vairuojančių vairuotojų, pvz., 2017 m. už pavojingą vairavimą policijos pareigūnai nubaudė 248 vairuotojus. Tad būtina imtis ir kitų priemonių, kurios ugdytų vairuotojų sąmoningumą, pagarbą kitiems eismo dalyviams ir nepakantumą chuliganiškam vairavimui.

8.3. Antrasis tikslas – pasiekti, kad kelių infrastruktūra atitiktų nustatytus reikalavimus. Šio tikslo siekiama, nes norint parinkti efektyvias ir praktikoje pasiteisinančias eismo saugumą gerinančias priemones ir tinkamai vystyti saugią kelių infrastruktūrą būtina visapusiškai valdyti reikiamą informaciją apie eismo įvykius, jų priežastis, diegiamų priemonių efektyvumą ir turimos kelių infrastruktūros būklę. Kelių infrastruktūros saugumo valdymo principai, nustatyti Europos Sąjungos teisiniu reglamentavimu, kurie yra privalomi transeuropiniam kelių tinklui, turėtų būti taikomi ir kitiems keliams bei gatvėms. 2013–2017 m. Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose priešpriešinių susidūrimų metu žuvo 174 eismo dalyviai, atsitrenkus į medžius žuvo 161 eismo dalyvis. 2017 m. Lietuvos keliuose ir gatvėse įvyko 1021 užvažiavimas ant pėsčiųjų, kurio metu 1024 pėstieji buvo sužeisti ir 69 žuvo. Šioms problemoms spręsti būtina parinkti tinkamus uždavinius ir priemones ir jas įgyvendinti nustatyto prioriteto tvarka.

8.4. Antrajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.4.1. Sukurti efektyvią kelių infrastruktūros valdymo sistemą. Šiuo metu vis dar neišspręstas klausimas, kad kelių infrastruktūros saugumo valdymo principai, nustatyti Europos Sąjungos teisiniu reglamentavimu, kurie yra privalomi transeuropiniam kelių tinklui, turėtų būti taikomi ir kitiems keliams bei gatvėms. Šioms problemoms spręsti būtina parinkti tinkamiausias priemones.

8.4.2. Sušvelninti eismo įvykių pasekmes, tobulinant kelių infrastruktūrą. Nagrinėjant eismo įvykių priežastis matyti, kad pakankamai dažnai mirtinų eismo įvykių įvyksta sankryžose, kelio vingiuose ar nesaugiose šalikelėse ar kelkraščiuose, pavyzdžiui, nuvažiavimuose nuo kelio per pastaruosius penkerius metus žuvo 175 žmonės ir net 2843 žmonės buvo sužaloti, todėl akivaizdu, kad saugumas valstybinės reikšmės kelių šalikelėse, kelkraščiuose turi likti viena iš prioritetinių sričių. Daug dėmesio būtina skirti magistralinių kelių sankryžų saugumui ir inžinerinėmis priemonėmis spręsti lenkimų neleistinose vietose problemą. 2013–2017 m. sankryžose eismo įvykiuose žuvo 58 žmonės ir 761 buvo sužalotas. Nesaugaus lenkimo metu sukeltuose eismo įvykiuose 2013–2017 m. žuvo 48 žmonės ir 679 buvo sužaloti.

8.4.3. Sumažinti žuvusiųjų pėsčiųjų ir dviratininkų skaičių tobulinant kelių infrastruktūrą. Įgyvendinant šį uždavinį, ypatingą dėmesį reikia skirti saugios pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūros vystymui, būtina vystyti alternatyvųjį pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūros tinklą prie magistralinių kelių. Šiuose keliuose yra didžiausias eismo intensyvumas. Dėl šios priežasties būtina atskirti pėsčiųjų ir dviratininkų eismą nuo automobilių eismo. 2013–2017 m. Lietuvoje eidami keliu žuvo 74 žmonės, pėsčiųjų perėjose žuvo 85 žmonės ir 1545 buvo sužaloti.

8.4.4. Sumažinti eismo įvykių, įvykstančių dėl susidūrimo su laukiniais gyvūnais, skaičių. Per pastaruosius trejus metus pastebimai padaugėjo laukinių gyvūnų ir susidūrimų su jais skaičius. 2013–2017 m. susidūrus motorinei transporto priemonei su laukiniu gyvūnu žuvo 5 žmonės ir 114 žmonių buvo sužeista. Gausėjant laukinių gyvūnų populiacijai, reikia imtis papildomų priemonių, padėsiančių sumažinti laukinių gyvūnų ir motorinių transporto priemonių susidūrimų skaičių.

8.4.5. Diegti šiuolaikiškas eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemas. Šių sistemų pagrindinė paskirtis – efektyviomis priemonėmis kontroliuoti eismo dalyvių elgesį. Tam bus pasitelkiamos išmaniosios greičio kontrolės priemonės: stacionarūs ir vidutinio greičio matuokliai, neleistino priešpriešinio lenkimo prietaisai, daugiafunkciai kontrolės postai.

8.5. Trečiasis tikslas – sumažinti eisme dalyvaujančių techniškai netvarkingų transporto priemonių skaičių. Šio tikslo siekiama, nes Lietuvoje privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros metu nustatoma, kad daugiau kaip 50 proc. visų techninei apžiūrai pateiktų transporto priemonių turi didelių trūkumų, t. y. keliais važinėja techniškai netvarkingos transporto priemonės, kurios kelia pavojų saugiam eismui. Lietuvoje registruotų transporto priemonių vidutinis amžius yra apie 14 metų. Norint sušvelninti eismo įvykių pasekmes, būtina atnaujinti automobilių parką.

8.6. Trečiajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.6.1. Vykdyti efektyvesnę eisme dalyvaujančių kelių transporto priemonių kontrolę. Kiekviena Europos Sąjungos šalis ypač didelį dėmesį skiria krovinių ir keleivinių transporto priemonių techninei būklei ir saugai. Tai daroma dėl to, kad krovinių ir keleivinių transporto priemonių svorio pranašumas prieš lengvuosius automobilius yra ypač pavojingas susidūrimo atveju. Dėl šios priežasties būtina imtis visų įmanomų priemonių krovinių ir keleivinių transporto priemonių saugai užtikrinti.

8.6.2. Siekti sumažinti vidutinį automobilių parko amžių. Automobilio amžius ir jo saugumo sistemos turi tiesioginių sąsajų. Naujesni automobiliai, pagaminti pastaraisiais metais, turi daugiau saugos įrangos, nei senesni kaip 10 metų automobiliai.

8.6.3. Užtikrinti tinkamą transporto priemonių remonto kokybę. Per pastaruosius penkerius metus Lietuvos keliuose didėja transporto priemonių skaičius, taip pat daugėja eismo įvykių. Automobilių remonto įmonėms tenka remontuoti didelius srautus automobilių, sugadintų eismo įvykiuose Lietuvoje bei importuotų iš kitų užsienio šalių. Dėl to būtina kontroliuoti atliekamų remonto darbų kokybę ir technologinius procesus. Suremontuotas automobilis turi atitikti gamintojo reikalavimus. Eismo įvykiuose sugadintų automobilių remonto kokybė privalo būti tinkamai kontroliuojama, nes tai turi tiesioginės įtakos eismo įvykių pasekmėms.

8.7. Ketvirtasis tikslas – efektyviau gelbėti eismo dalyvius po eismo įvykių. Šio tikslo siekiama, nes Lietuvos keliuose 2014–2017 m. suteikiant medicinos pagalbą po eismo įvykių, mirė 156 eismo dalyviai. Žemas eismo dalyvių išgyvenimo po eismo įvykių rodiklis atspindi nepakankamai efektyvų medicinos pagalbos tarnybų darbą.

8.8. Ketvirtajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.8.1. Gerinti būtinosios medicinos pagalbos po eismo įvykių suteikimo kokybę. Žmogaus gyvybės gelbėjimas po eismo įvykio turi būti vienas iš būtinosios medicinos pagalbos suteikimo prioritetų. Būtinosios medicinos pagalbos po eismo įvykių suteikimo kokybė priklauso nuo medikų kompetencijos, turimos įrangos kokybės bei pagalbos suteikimo greičio.

8.8.2. Aprūpinti gelbėjimo tarnybas šiuolaikiška gelbėjimo įranga. Įgyvendinant šį uždavinį būtina aprūpinti gelbėjimo tarnybas naujais automobiliais ir moderniais gelbėjimo įrangos komplektais.

8.9. Penktasis tikslas – efektyviau valdyti eismo įvykių rizikas. Nagrinėjant eismo įvykių aplinkybes, dažnai pastebima eismo įvykių duomenų trūkumų: klaidingai nurodytos eismo įvykio vietos koordinatės, nurodyta eismo įvykio vieta ir koordinatės tarpusavy nesutampa, klaidingai nurodyta eismo įvykio vieta, ne visada nurodyta informacija apie sankryžos požymį, nepakanka tikslumo – nurodyta tik gyvenvietė ar savivaldybė, nurodyta tik gatvė, nurodytas adresas, tačiau tiksli eismo įvykio vieta lieka neaiški, nurodytas adresas, tačiau nenurodytas kelias ir kilometras; nepakanka informacijos apie saugos diržus ir oro pagalves; nepakanka informacijos apie vaikiškų kėdučių naudojimą; nepakanka informacijos apie šalmenų naudojimą; nepakanka informacijos apie sužeidimo mastą; nepakanka

informacijos apie automobilių pagaminimo metus; netiksli informacija apie eismo įvykio rūšį pobūdį.

8.10. Penktajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.10.1. Surinkti duomenis apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai. Lietuvos transporto saugos administracija, siekdama prisidėti prie eismo saugumo automobilių keliuose gerinimo, pradėjo nagrinėti eismo įvykių, kuriuose dalyvauja keleivinės ir krovininės kelių transporto priemonės ir kuriuose buvo sužeisti ir (ar) žuvo žmonės, aplinkybes. Šių eismo įvykių aplinkybių tyrimo tikslas – nustatyti pirmines priežastis ir parinkti ir įgyvendinti konkrečias priemones, padėsiančias išvengti įskaitinių eismo įvykių. Būtina skatinti tarpinstitucinį bendradarbiavimą, nes šiuo metu nustačius pirmines eismo įvykių priežastis ir parinkus priemones joms šalinti atsakingos institucijos dažnai nederina veiksmų tarpusavyje.

8.10.2. Pašalinti nustatytas pirmines priežastis, sukėlusias eismo įvykius. Norint parinkti efektyvias saugaus eismo gerinimo priemones, būtina efektyvi eismo įvykių priežasčių analizė.

9. Programos tikslai, uždaviniai, priemonės ir atsakingos institucijos pateiktos Programos 1 priede.

10. Programos tikslų ir uždavinių įgyvendinimo vertinimo kriterijai ir jų reikšmės pateiktos Programos 2 priede.

III SKYRIUS PROGRAMOS ĮGYVENDINIMAS

11. Programos įgyvendinimą koordinuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

12. Programą įgyvendina šios institucijos: Susisiekimo ministerija, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija, Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministerija, Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, savivaldybės, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Lietuvos transporto saugos administracija, Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, AB „Lietuvos geležinkeliai“.

13. Programą įgyvendinančios institucijos iki kiekvienų metų kovo 1 dienos turi pateikti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai informaciją apie pasiektus veiklos rezultatus. Kartu pateikiama aiškinamoji informacija – nurodomos vertinimo kriterijų planinių reikšmių nepasiekimo ar viršijimo priežastys ir (ar) kita aktuali informacija.

14. Programa finansuojama iš asignavimų valdytojams pagal valstybės finansines galimybes skirtų bendrųjų valstybės biudžeto asignavimų, savivaldybių biudžetų lėšų, Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų, Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų

biuro prevencijos fondo lėšų, Europos Sąjungos paramos fondų, programų ir kitų teisėtai gautų lėšų.

VALSTYBINĖS SAUGAUS EISMO GERINIMO PROGRAMOS „VIZIJA – NULIS“ TIKSLAI, UŽDAVINIAI, PRIEMONĖS IR ATSAKINGOS INSTITUCIJOS

Uždavinys	Priemonės Nr.	Priemonės pavadinimas	Trumpas priemonės aprašymas	Atsakingi subjektai		Laikotarpis		Reikalingi asignavimai
				Subjekto tipas	Už įgyvendinimą atsakinga institucija*	Pradžia	Pabaiga	
1. Tikslas – mažinti Kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių								
1.1. Sumažinti leistino greičio viršijimo atvejų skaičių	P1	Nustatyti finansines sankcijas už leistino greičio iki 10 km/h viršijimą	Nustatant mažesnę leistino greičio viršijimo ribą siekiama mažinti greičio viršijimo atvejų.	Valstybės lygiu	VRM, SM	2020	2025	
	P2	Socialinėse reklamose akcentuoti viršijamo leistino greičio rizikas ir pasekmes	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis aiškinama apie viršijamo leistino greičio pavojų.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, LTSA	2019	2030	
	P3	Užtikrinti nuobaudų neišvengiamumo principą už šurkščius KET (ypač už greičio viršijimą) pažeidimus	Nustačius šurkštų KET pažeidimą, automatinėmis eismo dalyvių kontrolės priemonėmis (pvz. leistino greičio viršijimas daugiau negu 50 km/h), sudaryti sąlygas policijos pareigūnams operatyviai gauti informaciją apie padarytą pažeidimą, kad būtų galima sustabdyti pažeidėją kelyje. Tbulinti informacines technologijas.	Valstybės lygiu	VRM, PD prie VRM, IRD prie VRM, SM	2020	2030	
	P4	Plėtoti automatinės greičio kontrolės sistemą valstybinės reikšmės keliuose	Ruožuose, kuriuose greitis bus stebimas, sumažės greičio viršijimo atvejų ir eismo įvykių, per kuriuos buvo sužeisti ir (ar) žuvo žmonės.	Ūkio subjekto lygiu	SM, LAKD	2019	2030	
	P5	Plėtoti automatinės greičio kontrolės sistemą savivaldybėms priklausančiuose keliuose	Ruožuose, kuriuose greitis bus stebimas automatinė greičio kontrolės sistema, sumažės greičio viršijimo atvejų ir eismo įvykių, per kuriuos buvo sužeisti ir (ar) žuvo žmonės.	Ūkio subjekto lygiu	Savivaldybės	2020	2030	
1.2. Sumažinti vairavimo esant neblaiviams ar apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų atvejų skaičių	P6	Parengti vairuotojų, kurie pažeidė KET vairuodami neblaivūs, prevencijos programą	Prevencijos programą pasirinkusiems vairuotojams bus leista vairuoti motorines transporto priemones, kuriose yra integruota antialkoholinis variklio užraktas.	Valstybės lygiu	SAM, SM	2020	2025	
	P7	Atlikti išsamią procedūrų ir metodų, kuriais nustatoma, ar eismo dalyviai yra / buvo apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ir kitų psichiką veikiančių medžiagų, analizę ir tobulinti šiuos metodus.	Siekiama patobulinti procedūras ir metodus, kuriais nustatoma, ar eismo dalyviai yra / buvo apsvaigę nuo narkotinių medžiagų.	Ūkio subjekto lygiu	SAM	2020	2025	
	P8	Sukurti socialinę reklamą apie rizikas,	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis bus	Valstybės	SM, SAM, LAKD,	2019	2030	

		kylančias dėl vairavimo esant neblaiviam ar vairavimo esant apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų	aiškinama apie vairavimo esant apsvaigusiam nuo alkoholio ar nuo psichiką veikiančių medžiagų grėsmes ir elgsenos pokyčius.	lygiu	LTSA			
	P9	Vykdyti vairuotojų blaivumo kontrolę	Dažnos ir visoje Lietuvoje vykdomos vairuotojų blaivumo kontrolės akcijos.	Valstybės lygiu	PD prie VRM	2019	2030	
1.3. Sumažinti atvejų, kai vairuotojai naudojami mobiliojo ryšio priemonėmis	P10	Keisti teisinę bazę – numatyti ribojimus vairuotojams draudžiančiais užsiimti ne su vairavimu susijusias veiksmas	Siekama paskatinti vairuotojams daugiau dėmesiu skirti vairavimui ir atsisakyti vairuoti trukdančių veiksmų.	Valstybės lygiu	SM, VRM	2020	2020	
	P11	Sukurti socialinę reklamą apie grėsmes, kylančias dėl vairavimo naudojantis mobiliojo ryšio priemonėmis neleistinu būdu	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis bus aiškinama apie kylančius pavojus, kai vairuojama ir naudojama mobiliomis įrenginiais neleistinu būdu.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, LTSA	2019	2030	
	P12	Vykdyti vairuotojų naudojimosi mobiliojo ryšio priemonėmis kontrolės akcijas	Kalbėjimas mobiliojo ryšio priemonėmis nesinaudojant laisvų rankų įrangos, trumpųjų žinučių rašymas ar naršymas internete vairuojant yra viena iš skaudžių eismo įvykių priežasčių, todėl ši priemonė skirta atkreipti vairuotojų dėmesį į riziką ir galimas pasekmes bei didinti vairuotojų sąmoningumą.	Valstybės lygiu	PD prie VRM	2019	2030	
1.4. Sumažinti asmenų, kurie eidami keliu, tamsiuoju paros metu, nenaudoja matomumą gerinančių priemonių, skaičių	P13	Sukurti socialinę reklamą apie rizikas, kylančias dėl atšvaitų ar panašių priemonių nenaudojimo ar neteisingo naudojimo tamsiuoju paros metu	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis bus aiškinama apie rizikas kylančias dėl atšvaitų ar panašių priemonių nenaudojimo ar neteisingo naudojimo tamsiuoju paros metu.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, LTSA	2019	2030	
	P14	Vykdyti atšvaitų ir kitų matomumą gerinančių priemonių naudojimo kontrolės akcijas ir jas viešinti	Siekama įgyvendinti priemones, skatinančias ir viešinančias teisingą atšvaitų naudojimą, akcentuojant jų svarbą eismo saugumui.	Valstybės lygiu	PD prie VRM	2019	2030	
	P15	Sumažinti mokinių, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenešioja atšvaitų, dalį vykdant atšvaitų dalijimo akcijas	Eisme sumažėtų mokinių, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenešioja atšvaitų, skaičius.	Valstybės lygiu	ŠMM, SM	2019	2030	
1.5. Sumažinti atvejų, kai automobiliu važiuojantys asmenys (keleiviai) nesegi saugos diržų	P16	Sukurti socialinę reklamą apie rizikas, kylančias važiuojant neužsegus saugos diržo ar neužsidėjus šalmo	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis bus aiškinama apie rizikas kylančias dėl važiavimo neužsegtais saugos diržais ar neužsidėjus šalmo.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, LTSA	2019	2030	
	P17	Vykdyti automobilio priekyje ir gale sėdinčių keleivių saugos diržų segėjimo kontrolės akcijas ir jas viešinti	Dėl nesegamų automobilio saugos diržų vis dar labai daug žmonių eismo įvykių metu patiria sužalojimų ar žūsta. Įgyvendinus priemonę būtų skatinamas saugos diržų segėjimas.	Valstybės lygiu	PD prie VRM	2019	2030	
	P18	Vykdyti užmiestyje važiuojančių autobusų keleivių saugos diržų segėjimo kontrolės akcijas ir jas viešinti	Įgyvendinus šią priemonę būtų skatinamas saugos diržų segėjimas užmiestyje keliuose važiuojančiuose autobusuose.	Valstybės lygiu	PD prie VRM	2019	2030	
	P19	Vykdyti vaikų, vežamų pagal jų ūgį ir svorį pritaikytose sėdimosiose vietose (kėdutėse, sėdėjimo sistemose), kontrolės akcijas ir jas viešinti	Dėl vaikų vežamų ne vaikams vežti pritaikytose vietose, eismo įvykių metu patiriami sužalojimai ar gyvybės praradimas. Įgyvendinus priemonę būtų skatinamas vaikų vežimas pagal jų ūgį ir svorį pritaikytose sėdimose vietose (kėdutėse, sėdėjimo sistemose).	Valstybės lygiu	PD prie VRM	2019	2030	
1.6. Mažinti pavojingą, chuliganiško eismo dalyvių elgesio	P20	Tobulinti esamas informacines sistemas ir registrus, siekiant paprastai ir greitai pranešti atsakingoms institucijoms apie Kelių eismo taisyklių pažeidimus	Siekama ugdyti visuomenės netoleravimą daromiems Kelių eismo taisyklių pažeidimams. Patobulinti informacines sistemas ir registrus, asmenys galės paprastai ir greitai pateikti informaciją policijai apie užfiksuotus Kelių eismo taisyklių pažeidimus.	Valstybės lygiu	VRM, IRD prie VRM, SM, LAKD, LTSA	2019	2030	

atveju	P21	Skatinti būsimus vairuotojus įgyti kuo daugiau vairavimo įgūdžių iki praktinio vairavimo egzamino laikymo	Patobulinus teisės aktus, siekiama būsimus vairuotojus skatinti iki praktinio vairavimo egzamino laikymo įgyti kuo daugiau praktinio vairavimo patirties.	Valstybės lygiu	SM, LTSA	2019	2030	
	P22	Skatinti vairuotojus saugiai kirsti geležinkelio pervažas	Diegiant automatines pažeidimų stebėjimo ir nustatymo sistemas siekiama mažinti bėginių transporto priemonių susidūrimų su kelių transporto priemonėmis skaičių.	Valstybės lygiu	SM, AB „Lietuvos geležinkeliai“, PD prie VRM, LTSA	2019	2030	
	P23	Sukurti mokomąją priemonę, skirtą mokinių saugaus eismo įgūdžiams formuoti, sudaryti galimybes mokykloms ja naudotis	Bus sukurta mokomoji priemonė mokinių saugaus eismo įgūdžiams formuoti.	Valstybės lygiu	ŠMM, SM	2020	2030	
	P24	Atnaujinti dviračių vairuotojų mokymo programą ir dviratininko pažymėjimų išdavimo tvarką	Mokyklose bus atnaujinta dviratininkams taikoma vairuotojų mokymo programa ir dviratininko pažymėjimų išdavimo tvarka.	Valstybės lygiu	ŠMM, SM	2020	2030	
	P25	Įtraukti mokyklų bendruomenes į budėjimų prie pėsčiųjų perėjų, esančių šalia mokyklų, organizavimą bei saugaus eismo mokyklų priegose gerinimą	Mokyklų bendruomenės organizuos budėjimus prie pėsčiųjų perėjų, esančių šalia mokyklų.	Valstybės lygiu	ŠMM, SM	2020	2030	

2. Tikslas – pasiekti, kad kelių infrastruktūra atitiktų nustatytus reikalavimus

2.1. Sukurti efektyvią kelių infrastruktūros valdymo sistemą	P26	Įdiegti pažangią kelių infrastruktūros valdymo sistemą	Bus sukurta turto apskaitos ir priežiūros kelių infrastruktūros sistema, kuri leis efektyviau planuoti investicijas, lėšų poreikį ir jų panaudojimą gerinant eismo saugumą keliuose.	Ūkio subjekto lygiu	LAKD, SM	2020	2030	
	P27	Atlikti gatvių statybos, rekonstrukcijos ir kapitalinio remonto projektų poveikio kelių saugumui vertinimą ir eismo saugumo auditą	Visi nauji gatvių statybos, rekonstrukcijos ir kapitalinio remonto projektai bus įvertinti pagal nustatytą metodiką, saugaus eismo atžvilgiu. Siekiama, kad statant naujus kelius ar rekonstruojant esamus kelius, jie būtų visiems eismo dalyviams saugesni.	Ūkio subjekto lygiu	SM, savivaldybės	2022	2030	
	P28	Nustatyti eismo saugumo auditorių rengimo ir atestavimo tvarką	Bus parengta daugiau specialistų, galinčių vykdyti kelių infrastruktūros eismo saugumo auditus. Taip bus užtikrinama, kad kelių ir gatvių statybos, rekonstrukcijos ir kapitalinio remonto projektai atitiktų kelių saugumo reikalavimus.	Ūkio subjekto lygiu	SM, LAKD	2021	2030	
	P29	Nustatyti specialiųjų poreikių turintiems žmonėms automobilių kelių ir jų elementų pritaikymo reikalavimus	Naujai statoma ar rekonstruojama kelių ir gatvių infrastruktūra bus pritaikyta specialiųjų poreikius turintiems žmonėms, užtikrins jų saugų dalyvavimą eisme.	Ūkio subjekto lygiu	SM, LAKD	2022	2030	
	P30	Atlikti gatvių saugumo patikrinimus	Reguliarūs patikrinimai yra būtina priemonė siekiant užkirsti kelią pavojams, kurie gresia visiems eismo dalyviams, įskaitant pažeidžiamus dalyvius, taip pat ir vykdant gatvių remonto darbus. Saugumo patikrinimai būtų vykdomi eksploatuojamose gatvėse, siekiant nustatyti su gatvių saugumu susijusius aspektus ir užkirsti kelią eismo įvykiams.	Ūkio subjekto lygiu	Savivaldybės	2023	2030	
	P31	Parengti miestų juodųjų dėmių žemėlapius	Esamų gatvių saugumą būtina didinti nukreipiant investicijas į didžiausio avaringumo gatvių ruožus ir (arba) į tuos gatvių ruožus, kuriuose yra didžiausios nelaimingų atsitikimų mažinimo galimybės. Siekiant, kad vairuotojai pakeistų elgesį ir griežčiau laikytųsi kelių eismo taisyklių, ypač dėl greičio apribojimų, jie turėtų būti informuojami apie didelio avaringumo gatvių ruožus.	Ūkio subjekto lygiu	Savivaldybės, SM	2020	2030	

2.2. Sušvelninti eismo įvykių pasekmes, tobulinant kelių infrastruktūrą	P32	Rekonstruoti magistralinius kelius, kuriuose eismas intensyviausias – diegti juose pažangias, eismo dalyvius apsaugančias, priemones	Rekonstravus magistralinius kelius, kuriuose eismo intensyvumas yra didžiausias, tikimasi ženklaus eismo įvykių, kuriuose sužalojami arba žūsta eismo dalyviai, skaičiaus sumažėjimo.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2020	2030	
	P33	Užtikrinti, kad kelių ir gatvių priežiūra būtų vykdoma pagal nustatytus reikalavimus, prioritetą skirti didžiausio eismo intensyvumo kelių priežiūrai	Bus užtikrinta tinkama kelių priežiūra, kelias atitiks eismo saugumo reikalavimus (bus operatyviau reaguojama į besikeičiančias klimatinės sąlygas).	Valstybės lygiu	SM, LAKD, savivaldybės	2019	2030	
	P34	Plėtoti Kelių ir oro sąlygų informacinę sistemą	Eismo dalyviams bus pateikiama tikslesnė informacija apie eismo sąlygas valstybinės reikšmės keliuose. Gaunant daugiau informacijos apie metrologines sąlygas, bus efektyviau atliekama kelių priežiūra.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2020	2030	
	P35	Valstybinės reikšmės kelių apšvietimo sistemų tobulinimas ir padidinti apšviestų kelių bendrą ilgį	Bus geriau apšviečiami kelio ruožai bei padidintas saugesnių kelių ilgis.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2020	2030	
	P36	Padidinti kelių su skiriamąja juosta (arba atitvarais) bendrą ilgį	Bus sumažintas priešpriešinių susidūrimų skaičius.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2019	2030	
	P37	Rekonstruoti nesaugias sankryžas valstybinės reikšmės keliuose	Bus užtikrintas saugus sankryžų kirtimas valstybinės reikšmės keliuose.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2019	2030	
	P38	Magistraliniuose keliuose panaikinti neapsaugotus posūkius į kairę	Bus panaikinti pavojingi kairiniai posūkiai magistraliniuose keliuose.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2019	2030	
2.3. Tobulinant kelių infrastruktūrą, sumažinti žuvusiųjų pėsčiųjų ir dviratininkų skaičių	P39	Padidinti pėsčiųjų ir dviračių takų bendrą ilgį	Bus užtikrintos saugios sąlygos pėsčiųjų ir dviratininkų eismui.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, Savivaldybės	2019	2030	
	P40	Plėtoti miestuose dviračių ir viešojo transporto jungties aikšteles (angl. Bike and Ride) bei dviračių dalijimosi sistemų (angl. Bike sharing) įrengimą	Šiomis priemonėmis siekiama sudaryti patrauklesnes sąlygas važiuoti dviračiais miestuose.	Valstybės lygiu	Savivaldybės, SM	2019	2030	
	P41	Panaikinti arba modifikuoti valstybinės reikšmės keliuose esamas pėsčiųjų perėjas, kurios neatitinka Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių reikalavimų	Bus eliminuotos potencialiai pavojingos pėsčiųjų perėjos arba jos bus pertvarkytos į saugias.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2019	2022	
	P42	Panaikinti arba modifikuoti vietinės reikšmės keliuose esančias pėsčiųjų perėjas, kurios neatitinka Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių reikalavimų	Bus eliminuotos potencialiai pavojingos pėsčiųjų perėjos arba jos bus pertvarkytos į saugias.	Valstybės lygiu	Savivaldybės	2019	2025	
	P43	Plėsti ramaus eismo zonas (gatvėse, kuriose leistinas greitis ribojamas iki 30 km/h) miestuose	Ramaus eismo zonose transporto priemonių greičio sumažinimas iki 30 km/val. leis išvengti susidūrimų su pėsčiaisiais ir dviratininkais.	Valstybės lygiu	Savivaldybės	2020	2030	
2.4. Sumažinti eismo įvykių, įvykstančių dėl susidūrimo su laukiniais gyvūnais, skaičių	P44	Padidinti tvorų nuo laukinių gyvūnų ilgį. Diegti kitas priemones, mažinančias susidūrimų su laukiniais gyvūnais riziką	Siekiama sumažinti susidūrimų su laukiniais gyvūnais skaičių.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2020	2030	
	P45	Rekonstruoti magistralinius kelius, šalia kurių vyksta intensyvus laukinių gyvūnų judėjimas,	Siekiama sumažinti susidūrimų su laukiniais gyvūnais skaičių bei sudaryti saugias sąlygas gyvūnų migracijai.	Valstybės lygiu	SM, LAKD	2020	2030	

		įrengti specialias pralaidas gyvūnams						
2.5. Diegti šiuolaikiškas eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemas	P46	Diegti daugiafunkcę pažeidimų kontrolės sistemą	Įdiegtus daugiafunkcinę pažeidimų kontrolės sistemą (toliau – DPKS) keliuose tikimasi, kad vairuotojai mažiau pažeidinės nustatytus reikalavimus. Ši sistema leis kontroliuoti pravažiuojančių transporto priemonių ar jų junginio masę, matmenis, greitį, ar transporto priemonės turi galiojančią techninę apžiūrą, privalomąjį transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą, registracijos duomenis. Be to, DPKS leis gauti informaciją reikalingą eismo valdymui automobilių keliuose.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, LTSA, VRM, IRD prie VRM	2020	2030	
	P47	Diegti vidutinio greičio kontrolės sistemą	Įdiegtus vidutinio greičio kontrolės sistemą siekiama, kad transporto priemonės neviršytų nustatyto leistino greičio.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, VRM, IRD prie VRM	2020	2030	
	P48	Diegti neleistino priešpriešinio lenkimo kontrolės sistemą	Įdiegtus priešpriešinio lenkimo kontrolės sistemą siekiama, kad transporto priemonės nelenks kitų transporto priemonių, kai lenkimą draudžia kelio ženklainimas.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, VRM, IRD prie VRM	2020	2030	
	P49	Plėsti momentinių greičio matuoklių tinklą	Padidinus momentinių greičio matuoklių skaičių valstybinės reikšmės keliuose daugiau nei 3 kartus tikimasi, pavojinguose kelio ruožuose, ženkliai sumažinti transporto priemonių viršijančių nustatytą leistiną greitį skaičių.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, VRM, IRD prie VRM	2020	2030	
	P50	Diegti dinaminę saugaus greičio valdymo sistemą valstybinės reikšmės keliuose (kintamos informacijos ženklai)	Įdiegtus dinaminę saugaus greičio valdymo sistemą bus galima operatyviai keisti leistiną greitį kelyje.	Valstybės lygiu	SM, LAKD, IRD prie VRM	2020	2030	
	P51	Plėsti Administracinių nusižengimų registro integracines sąsajas su eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemomis ir užtikrinti efektyvų pažeidimų duomenų kaupimą ir apdorojimą	Priemonė užtikrintų eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemomis užfiksuotų pažeidimų duomenų perdavimą į Administracinių nusižengimų registrą ir jų apdorojimą, administracinių nusižengimų registravimą, administracinių nuobaudų ir administracinio poveikio priemonių skyrimą už padarytus nusižengimus, nustatytus eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemomis.	Valstybės lygiu	IRD prie VRM, PD prie VRM, LAKD	2020	2030	

3. Tikslas – sumažinti eisme dalyvaujančių techniškai netvarkingų kelių transporto priemonių skaičių

3.1. Vykdyti efektyvesnę eisme dalyvaujančių kelių transporto priemonių kontrolę	P52	Techninio patikrinimo kelyje metu tikrinti transporto priemonių techninę būklę ir atitiktį nustatytiems reikalavimams	Vykdam tikslinius transporto priemonių techninės būklės patikrinimus bus tiksliau identifikuojami pavojingi trūkumai.	Valstybės lygiu	SM, LTSA, PD prie VRM	2020	2030	
	P53	Policijos ir LTSA pareigūnų kompetencijos didinimas techninės būklės patikrinimų kelyje metu, pakviečiant techninės apžiūros kontrolierius	Vykdam bendras priemones bus dalijamasi specialistų patirtimi ir žiniomis transporto priemonių techninės būklės patikrinimų srityje.	Valstybės lygiu	PD prie VRM, LTSA	2020	2030	
3.2. Siekti sumažinti vidutinį automobilių parko	P54	Atnaujinti vietinio (miesto ir priemiestinio) viešojo transporto priemonių parką ekologiškais transporto priemonėmis	Bus saugesnis ir ekologiškesnis vietinis viešasis transportas.	Ūkio subjekto lygiu	SM, Savivaldybės	2020	2030	

amžių								
3.3. Užtikrinti tinkamą transporto priemonių remonto kokybę	P55	Peržiūrėti standartus, reikalavimus, reglamentuojančius transporto priemonių remonto procesą ir numatyti griežtesnius transporto priemonių, kurioms po eismo įvykių buvo sustabdytas leidimas dalyvauti viešajame eisme, remonto reikalavimus	Bus nustatyti aiškūs reikalavimai transporto priemonių remontui, maksimalų dėmesį skiriant saugos sistemų atstatymui.	Ūkio subjekto lygiu	SM, LTSA	2020	2030	
	P56	Numatyti tikslesnius/giežesnius reikalavimus transporto priemonių ekspertizei, kurioms po eismo įvykių buvo sustabdytas leidimas dalyvauti viešajame eisme	Bus nustatyti aiškūs reikalavimai transporto priemonių ekspertizei.	Ūkio subjekto lygiu	SM, LTSA	2020	2030	
	P57	Numatyti nesaugių transporto priemonių registravimo Lietuvos Respublikoje ribojimo reikalavimus	Bus nustatyti griežtesni reikalavimai transporto priemonių patekimui į eismą (prieš transporto priemonės registraciją arba po eismo įvykio).	Ūkio subjekto lygiu	SM, VRM, LTSA	2020	2030	
4. Tikslas – efektyviau gelbėti eismo dalyvius po eismo įvykių								
4.1. Gerinti būtinosios medicinos pagalbos suteikimo po eismo įvykių kokybę	P58	Organizuoti gelbėjimo tarnybų bendras pratybas	Įgyvendinus priemonę, gelbėjimo tarnybų, dalyvaujančių eismo įvykių padarinių šalinime, veiksmai bus labiau suderinti.	Ūkio subjekto lygiu	SAM, PD prie VRM. PAGD prie VRM	2020	2030	
	P59	Būtinosios medicinos pagalbos vairuotojų papildomas praktinio vairavimo mokymas	Įgyvendinus šią priemonę, gelbėjimo tarnybų vairuotojai nuolat tobulins praktinio vairavimo gebėjimus, reikalingus saugiai atlikti funkcijas.	Ūkio subjekto lygiu	SAM	2020	2030	
4.2. Aprūpinti gelbėjimo tarnybas šiuolaikiška gelbėjimo įranga	P60	Aprūpinti gelbėjimo tarnybas, moderniais gelbėjimo įrangos komplektais	Įgyvendinus šią priemonę padaugės priešgaisrinių gelbėjimo pajėgų padalinių, turinčių gelbėjimo įrangą, kurios reikia siekiant saugiai ir skubiai atlikti gelbėjimo darbus.	Ūkio subjekto lygiu	PAGD prie VRM	2020	2030	
	P61	Užtikrinti reikiamą žmoniškųjų išteklių poreikį gelbėjimo tarnybų efektyviam darbui	Įgyvendinus šią priemonę, bus suteikiama greičiau ir kokybiškiau suteikti pirmąją medicininę pagalbą nukentėjusiems eismo įvykiuose.	Ūkio subjekto lygiu	SAM, PAGD prie VRM	2020	2030	
5. Tikslas – efektyviau valdyti eismo įvykių rizikas								
5.1. Surinkti duomenis apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai	P62	Atnaujinti duomenų apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, surinkimo metodiką (fiksuoti daugiau duomenų, duomenims fiksuoti panaudoti pažangius techninius sprendimus)	Atnaujinus metodiką bus surenkama daugiau informacijos susijusios su eismo įvykiais, kurių metu nukentėjo eismo dalyviai. Šios informacijos pagrindu bus galima tiksliau modeliuoti atitinkamų rizikų valdymą.	Ūkio subjekto lygiu	IRD prie VRM, LTSA	2020	2030	
	P63	Patvirtinti eismo įvykių duomenų surinkimo metodiką, kurioje būtų numatytas eismo įvykiuose patirtų sužeidimų suskirstymas į lengvus ir sunkius (vadovaujantis Europos Komisijos patvirtintu, MAIS3+ metodu)	Patvirtinus eismo įvykių duomenų surinkimo metodiką, būtų taikoma vieninga eismo įvykiuose sužalotų asmenų statistikos stebėseną.	Ūkio subjekto lygiu	SAM	2020	2030	
	P64	Reglamentuoti LTSA funkcijas, tiriant eismo įvykius	Keisti kelių transporto kodeksą, jame apibrėžiant LTSA vaidmenį eismo įvykių tyrimuose, kuriuose buvo sužeisti ir (ar) žuvo žmonės.			SM, LTSA	2020	2030

	P65	Nustatyti eismo įvykių nuostolių ir jų pasekmių apskaičiavimo metodiką	Nustatyta metodika, pagal kurią paskaičiuojamas nuostolis, kuris padaromas BVP įvykus eismo įvykiui, per kurį žuvo arba buvo sužeisti eismo dalyviai.	Ūkio subjekto lygiu	SM, LTSA	2020	2030	
	P66	Sukurti eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, duomenų analizės ir įgyvendintų saugaus eismo priemonių stebėsenos informacinę sistemą, prie kurios galėtų prisijungti visos suinteresuotos institucijos.	Bus surenkama tikslesnė informacija apie eismo įvykius, kas leis tiksliau nustatyti eismo įvykių aplinkybes. Atsakingos institucijos turėtų prieigą prie pirminių eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, duomenų, galėtų analizuoti jų priežastis. Naudojantis šia informacine sistema būtų sudaromi juodųjų dėmių žemėlapiai, stebimi įgyvendintų saugaus eismo priemonių rezultatai.	Ūkio subjekto lygiu	SM, IRD prie VRM, PD prie VRM, LTSA	2020	2030	
5.2. Pašalinti nustatytas pirmines priežastis, sukėlusias eismo įvykius	P67	Ištirti eismo įvykius, kuriuose žuvo žmonės (nustatyti priežastys ir pagal jas parengti rekomendacijas)	Moksliniai tyrimai yra labai svarbi priemonė kelių saugumui gerinti. Komponentų, priemonių ir metodų plėtojimas ir demonstravimas bei mokslinių tyrimų rezultatų sklaida atlieka svarbų vaidmenį gerinant kelių infrastruktūros saugumą. Bus išsiaiškintos konkrečios priežastys, kodėl įvyko eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai ir parinktos priemonės (parengtos rekomendacijos) nustatytoms priežastims pašalinti.	Ūkio subjekto lygiu	LTSA, SM	2020	2030	
	P68	Laiku įgyvendinti rekomendacijas eismo įvykių priežastims pašalinti	Įgyvendinus rekomendacijas, bus pašalintos priežastys, kurios sukėlė eismo įvykius.	Ūkio subjekto lygiu	LTSA, SM, PD prie VRM, PAGD prie VRM, LRA, SAM, LAKD, LKPT, apskričių AVPK, BPC	2020	2030	

VALSTYBINĖS SAUGAUS EISMO GERINIMO PROGRAMOS „VIZIJA – NULIS“ VERTINIMO KRITERIJAI, SIEKIAMOS REIKŠMĖS IR ATSAKINGOS INSTITUCIJOS

Kriterijaus kodas	Vertinimo kriterijus	Vertinimo kriterijaus reikšmės			Už įgyvendinimą atsakinga institucija*
		2017 metų	2025 metų	2030 metų	
1. Tikslas – mažinti Kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių					
R-1-1	Kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičius, tenkantis 1000 vairuotojų, vnt.	785	800	800	PD prie VRM, SM, savivaldybės
1.1. Uždavinys – sumažinti leistino greičio viršijimo atvejų skaičių					
P-1-1-1	Leidžiamą greitį viršijančių motorinių transporto priemonių dalis gyvenvietėse, proc.	55	20	10	Savivaldybės
P-1-1-2	Leidžiamą greitį viršijančių motorinių transporto priemonių dalis užmiėsčio keliuose, proc.	68	30	20	SM
1.2. Uždavinys – sumažinti vairavimo esant neblaiviems ar apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų atvejų skaičių					
P-1-2-1	Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, įvykusių dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės, skaičius, vnt.	307	100	50	PD prie VRM
1.3. Uždavinys – sumažinti atvejų, kai vairuotojai vairuodami naudojami mobiliojo ryšio priemonėmis					
P-1-3-1	Vairuotojų, kurie naudojami mobiliojo ryšio priemonėmis, pažeidžiant KET reikalavimus, dalis, proc.	45	20	10	PD prie VRM
1.4. Uždavinys – sumažinti asmenų, kurie eidami keliu, tamsiuoju paros metu, nenaudoja matomumą gerinančių priemonių, skaičių					
P-1-4-1	Atšvaitų ar kitų matomumą gerinančių priemonių nenaudojančių ar neteisingai naudojančių eismo dalyvių dalis, kaip to reikalauja KET proc.	43	30	15	PD prie VRM
P-1-4-2	Mokinių, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenaudoja atšvaitų, dalis	50	30	10	ŠMM, SM
1.5. Uždavinys – sumažinti atvejų, kai automobiliu važiuojantys asmenys (keleiviai) nesegi saugos diržų.					
P-1-5-1	Automobilio gale saugos diržus neseginčių keleivių dalis (įskaitant vaikiškas kėdutes), proc.	67	40	20	PD prie VRM

1.6. Uždavinys – mažinti pavojingo, chuliganiško eismo dalyvio elgesio atvejų					
P-1-6-1	KET pažeidimų, kurių metu užfiksuotas pavojingas/chuliganiškas vairavimas, skaičiau sumažėjimas, vnt.	670	700	700	PD prie VRM
P-1-6-2	Mokymo priemonių, sukurtų mokinių saugaus eismo įgūdžių formavimui, skaičius	0	1	1	ŠMM, SM
P-1-6-3	Bendrojo ugdymo mokyklų mokinių, kurių saugaus eismo įgūdžiai formuojami naudojant specialiai tam sukurtą mokomąją priemonę, dalis	0	50	80	ŠMM, SM
P-1-6-4	Bendrojo ugdymo mokyklų mokinių, turinčių dviratininko pažymėjimus, dalis	20	40	60	ŠMM, SM
P-1-6-5	Mokyklų, kurių bendruomenės organizuoja budėjimą ir eismo reguliavimą pėsčiųjų perėjose, esančiose mokyklų prieigose, skaičius	0	100	200	ŠMM, SM
2. Tikslas – pasiekti, kad kelių infrastruktūra atitiktų nustatytus reikalavimus					
R-2-1	Kelių ir gatvių infrastruktūros neatitikimas nustatytiems reikalavimams, proc.	60	40	20	LAKD, SM, savivaldybės
R-2-2	Automagistralių ir greitkelių atitikimas nustatytiems reikalavimams, proc.	80	90	100	LAKD, SM
R-2-3	Eismo įvykių su pėsčiais ir dviratininkais skaičiaus sumažėjimas ruože, nutiesus pėsčiųjų ir (ar) dviračių takus greta valstybinės reikšmės magistralinių kelių, proc.	80	80	80	LAKD, SM
2.1. Uždavinys sukurti efektyvią kelių infrastruktūros valdymo sistemą.					
P-2-1-1	Patvirtinti reikiamų teisės aktų pakeitimų projektus dėl kelių funkcinio suskirstymo ir jų naudojimo (pagal atitinkamą paskirtį ir juos taikyti praktikoje), vnt.		1		LAKD, SM, savivaldybės
P-2-1-2	Atlikti kelių rekonstrukcijas, pagal kelių funkcinio suskirstymo metodiką, km.		300	500	LAKD, SM
P-2-1-3	Patvirtinti reikalavimus dėl prisijungimo prie kelių ir gatvių infrastruktūros ir juos taikyti praktikoje, vnt.		1		LAKD, SM
P-2-1-4	Užtikrinti teritorijų planavimo reikalavimų vykdymo kontrolę, nuolat.		1		LAKD, SM

2.2. Uždavinys – sušvelninti eismo įvykių pasekmes, tobulinant kelių infrastruktūrą.					
P-2-2-1	Susidūrimų, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, įvažiavus į priešpriešinę eismo juostą, skaičiaus sumažėjimas, vnt.	240	120	80	LAKD, SM
P-2-2-2	Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, motorinei transporto priemonei nuvažiavus nuo kelio skaičiaus sumažėjimas, vnt.	570	400	200	LAKD, SM
2.3. Uždavinys – tobulinant kelių infrastruktūrą, sumažinti žuvusiųjų pėsčiųjų ir dviratininkų skaičių					
P-2-3-1	Žuvusių pėsčiųjų skaičiaus sumažėjimas, sukuriant saugią aplinką pėstiesiems, vnt.	69	40	30	LAKD, SM
P-2-3-2	Žuvusių dviratininkų skaičiaus sumažėjimas, sukuriant saugią aplinką dviratininkams, vnt.	13	10	7	LAKD, SM
P-2-3-3	Pėsčiųjų ir dviratininkų eliminavimas iš magistralinių kelių važiuojamosios dalies, numatant jiems alternatyvią infrastruktūrą, km	15	50	100	LAKD, SM
P-2-3-4	Pėsčiųjų ir (ar) dviračių takų tinklo ilgis valstybinės reikšmės keliuose, km.	1202	1500	1700	LAKD, SM
P-2-3-5	Eismo zonų, kuriose greitis ribojamas iki 30 km/h, įrengimas miestuose, vnt.	0	30	60	Savivaldybės
P-2-3-6	Pėsčiųjų perėjų atitikimas nustatytiems reikalavimams, valstybinės reikšmės keliuose, proc.	10	100		LAKD, SM
P-2-3-7	Pėsčiųjų perėjų atitikimas nustatytiems reikalavimams, savivaldybių keliuose ir gatvėse, proc.	20	80	100	Savivaldybės
P-2-3-8	Eismo įvykių skaičiaus sumažinimas rekonstruojant pavojingas sankryžas magistraliniuose ir krašto keliuose, proc.	80	90	100	LAKD, SM
2.4. Uždavinys – sumažinti eismo įvykių, įvykstančių dėl susidūrimo su laukiniais gyvūnais, skaičių					
P-2-4-1	Susidūrimų su gyvūnais, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, skaičiaus sumažėjimas valstybinės reikšmės keliuose, vnt.	30	10	5	LAKD, SM
P-2-4-2	Padidinti tvorų nuo laukinių gyvūnų ilgį, km.	850	1100	1500	LAKD, SM
2.5. Uždavinys - diegti šiuolaikiškas eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemas					
P-2-5-1	Vidutinio greičio kontrolės prietaisų diegimas, valstybinės reikšmės		200		LAKD, SM

	keliuose, vnt.				
P-2-5-2	Stacionarių greičio kontrolės prietaisų diegimas, valstybinės reikšmės keliuose, vnt.		200		LAKD, SM
P-2-5-3	Neleistino priešpriešinio lenkimo fiksavimo prietaisų diegimas, valstybinės reikšmės keliuose, bandomųjų ruožų vnt.		5		LAKD, SM
P-2-5-4	Daugiafunkcinių pažeidimų sistemų diegimas, valstybinės reikšmės keliuose, vnt.		21		LAKD, SM
3. Tikslas – sumažinti eisme dalyvaujančių techniškai netvarkingų transporto priemonių skaičių					
R-3-1	Techniškai netvarkingų transporto priemonių dalies eisme sumažėjimas, proc.	55	20	10	LTSA
3.1. Uždavinys – vykdyti efektyvesnę eisme dalyvaujančių kelių transporto priemonių kontrolę.					
P-3-1-1	Patikrintų krovinių ir keleivinių kelių transporto priemonių skaičius kelyje	250000	250000	250000	LTSA, PD prie VRM
P-3-1-2	Vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų, kvalifikuojamų kaip labai sunkių ir sunkiausių, dalis (nuo patikrintų vairuotojų skaičiaus), proc.	10	5	1	LTSA, PD prie VRM
P-3-1-3	Uždrausta važiuoti toliau transporto priemonėms, kurios viršydamos didžiausius leistinus parametrus kelia didelį pavojų ir daro didelį neigiamą poveikį aplinkai ar didelę turtinę žalą, proc.	75	100	100	LTSA, PD prie VRM
3.2. Uždavinys – siekti sumažinti vidutinį automobilių parko amžių.					
P-3-2-1	Numatyti reikalavimus transporto priemonių saugumo sistemų remontui, vnt.		1		LTSA
P-3-2-2	Numatyti tikslesnius/griežtesnius reikalavimus transporto priemonių remontui, kurioms po eismo įvykių buvo sustabdytas leidimas dalyvauti viešajame eisme, vnt.		1		LTSA, SM
P-3-2-3	Numatyti reikalavimus dėl nesaugių (neatitinkančių techninių reikalavimų) transporto priemonių ribojimo patekimo į Lietuvos Respublikos eismą, vnt.		1		LTSA, SM, AM

3.3. Uždavinys – užtikrinti tinkamą transporto priemonių kokybę					
P-3-3-1	Lengvųjų automobilių techninės būklės patikrinimai kelyje (parko dalis, proc.)	0,7	3	5	PD prie VRM
P-3-3-2	Krovininių ir keleivinių transporto priemonių techninės būklės patikrinimai kelyje (parko dalis, proc.)	2	7	8	LTSA, PD prie VRM
P-3-3-3	Techninių reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės, kurioms uždraudžiama važiuoti toliau arba panaikinamas techninės apžiūros galiojimas, dalis proc.	5	5	5	PD prie VRM, LTSA
P-3-3-4	Užtikrinti savalaikį, be priežiūros paliktų transporto priemonių, pašalinimą nuo magistralinių ir krašto kelių kelkraščių	30	100	100	PD prie VRM, LAKD
4. Tikslas – efektyviau gelbėti eismo dalyvius po eismo įvykių					
R-4-1	gerinti būtinosios medicinos pagalbos po eismo įvykių suteikimo kokybę	1	1	1	PAGD prie VRM, SAM
R-4-2	aprūpinti šiuolaikiška gelbėjimo įranga gelbėjimo tarnybas	1	1	1	PAGD prie VRM, SAM
4.1. Uždavinys – gerinti būtinosios medicinos pagalbos suteikimo po eismo įvykių kokybę					
P-4-1-1	Būtinosios medicinos pagalbos vidutinė atvykimo trukmė į eismo įvykio vietą, min.	17	12	10	SAM
P-4-1-2	Mirčių, po eismo įvykių skaičius, medikų priežiūroje skaičiaus sumažėjimas, vnt.	27	12	10	SAM
4.2. Uždavinys – aprūpinti gelbėjimo tarnybas šiuolaikiška gelbėjimo įranga					
P-4-2-1	Priešgaisrinių gelbėjimo pajėgų aprūpinimas naujais moderniais gelbėjimo įrangos komplektais, vnt.	13	5	5	PAGD prie VRM
P-4-2-2	Gelbėjimo tarnybų bendrų pratybų skaičius, vnt.	7	10	10	PAGD prie VRM, SAM
P-4-2-3	Gelbėjimo tarnybų vairuotojų kvalifikacijos kėlimas, vnt.	300	600	600	PAGD prie VRM, SAM
P-4-2-4	Būtinosios medicinos pagalbos, skirtos po eismo įvykių nukentėjusiesiems gelbėjimui, įrangos atnaujinimas, proc.	45	70	100	SAM
5. Tikslas – efektyviau valdyti eismo įvykių rizikas					

5.1. Uždavinys – surinkti duomenis apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai					
P-5-1-1	Duomenų apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, surinkimo ir registravimo metodikos atnaujinimas, duomenų fiksavimui panaudojant pažangius techninius sprendimus, vnt.		1		LKPT, LTSA, LAKD
P-5-1-2	Eismo įvykiuose patirtų sužeidimų suskirstymas į lengvus ir sunkius, vadovaujantis MAIS3+ metodu, ir suvedimas į eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, duomenų surinkimo, analizės ir įgyvendintų saugaus eismo priemonių stebėsenos informacinę sistemą, vnt.		1		SAM
P-5-1-3	Teisinės bazės pakeitimas apibrėžiant LTSA vaidmenį eismo įvykių tyrimuose, vnt.		1		SM , LTSA
P-5-1-4	Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, duomenų surinkimo, analizės ir įgyvendintų saugaus eismo priemonių stebėsenos informacinės sistemos, prie kurios galėtų prisijungti visos suinteresuotos institucijos, sukūrimas, vnt.		1		LTSA ,SM, PD prie VRM, SAM, LAKD, AB „Lietuvos geležinkeliai“
5.2. Uždavinys – pašalinti nustatytas pirmines priežastis, sukėlusias eismo įvykius					
P-5-2-1	Keisti teisinę bazę apibrėžiant LTSA vaidmenį eismo įvykių tyrimuose, vnt.		1		SM , LTSA
P-5-2-2	Surinktos informacijos apie eismo įvykius, kuri reikalinga eismo įvykių tyrimui pateikimas kitoms institucijoms, dalyvaujančioms eismo įvykio tyrime (PD prie VRM, LTSA, LAKD), proc.		100		PD prie VRM, LTSA, LAKD
P-5-2-3	Eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, ištyrimas (nustatytos priežastys ir pagal jas parengtos rekomendacijos), proc.		100		LTSA
P-5-2-4	Laiku įgyvendintos rekomendacijos, parengtos pagal nustatytas pirmines eismo įvykių priežastis, proc.		80	90	SM, VRM, SAM, LAKD, LTSA

*Programos įgyvendinimo atsakingų subjektų trumpiniai:

Susisiekimo ministerija – SM;

Vidaus reikalų ministerija –VRM;

Švietimo ir mokslo ministerija – ŠMM;

Sveikatos apsaugos ministerija – SAM;

Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos – LAKD;

Lietuvos transporto saugos administracija – LTSA;

Policijos departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos – PD prie VRM;

Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos – PAGD prie VRM;

Informatikos ir ryšių departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos – IRD prie VRM.

