2015–2020 m. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos
3 priedas

2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMA

APRAŠOMOJI DALIS

2014

TURINYS

SANTRUMPOS 3
1. ESAMA SITUACIJA 4
2. 2002–2015 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS ĮGYVENDINIMAS 7
2.1. Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose 8
2.2. Susisiekimo užtikrinimas išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių 12
2.3. Kelionės gaišties, kelio naudotojų išlaidų, poveikio aplinkai, socialinės atskirties mažinimas 18
3. ATLIKTŲ DARBŲ POVEIKIS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ TINKLUI 33
3.1. Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose 33
3.2. Susisiekimo užtikrinimas išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių 36
3.3. Kelionės gaišties, kelio naudotojų išlaidų, poveikio aplinkai, socialinės atskirties mažinimas 38
4. 2002–2015 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMAS 46
5. LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ STRATEGINIUS TIKSLUS NUSTATANČIŲ DOKUMENTŲ ANALIZĖ 49
6. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS TIKSLAI, UŽDAVINIAI IR PRIEMONĖS 53
6.1. Darnios plėtros principai 53
6.2. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos plėtros kryptys 54
6.3. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos tikslai 55
6.4. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos uždaviniai 57
6.5. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos priemonės 59
7. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS NAUDA 64
8. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS NAUDA GAMTINĖS APLINKOS, SOCIALINĖS–EKONOMINĖS APLINKOS IR VISUOMENĖS SVEIKATOS ATŽVILGIU 65

9. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMAS 67
9.1. Finansavimo šaltiniai 67
9.2. Finansavimo scenarijai 69
9.3. Finansavimo scenarijų įtaka valstybinės reikšmės kelių dangos būklės kitimui 72
10. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS VERTINIMO KRITERIJAI 75
11. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS OBJEKTAI 80
12. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS ĮGYVENDINIMO REZULTATAI 83
13. 2030 METŲ VIZIJA 84

SANTRUMPOS

BVP – bendras vidaus produktas

ES – Europos Sąjunga

GPS – globali pozicionavimo sistema

GSM – globalus mobilių telefonų ryšio standartas

ITS – intelektinės transporto sistemos

KPPP – Kelių priežiūros ir plėtros programa

KOSIS – kelių oro informacinė sistema

LAKD – Lietuvos automobilių direkcija prie Susisiekimo ministerijos

TEN-T – Transeuropinis kelių tinklas

ŠESD – šiltnamio efektą sukeliančios dujos

VINTRA – viešojo transporto kelionių duomenų informacinė sistema

VPSP – viešojo ir privataus sektorių partnerystė

1. ESAMA SITUACIJA

Lietuvos Respublikos teritorijos plotas yra 65,3 tūkst. km^2. Šalyje gyvena 2,944 mln. gyventojų. Bendras Lietuvos automobilių kelių tinklas siekia 84,5 tūkst. km. Keliai, atsižvelgiant į transporto priemonių eismo pralaidumą, socialinę ir ekonominę jų reikšmę, skirstomi į valstybinės ir vietinės reikšmės kelius. Valstybinės reikšmės keliai, kuriais vyksta tarptautinis, tranzitinis ir vietinis transporto priemonių eismas, skirstomi į: magistralinius kelius, krašto kelius ir rajoninius kelius.

Bendras valstybinės reikšmės kelių ilgis Lietuvos Respublikoje – 21254 km. Valstybinės reikšmės magistraliniai (1745 km) keliai, tai pagrindiniai Lietuvos keliai, kuriais vyksta intensyviausias transporto priemonių eismas, jiems priskiriami ir visi į Europos tarptautinį kelių tinklą įtraukiami valstybinės reikšmės keliai.

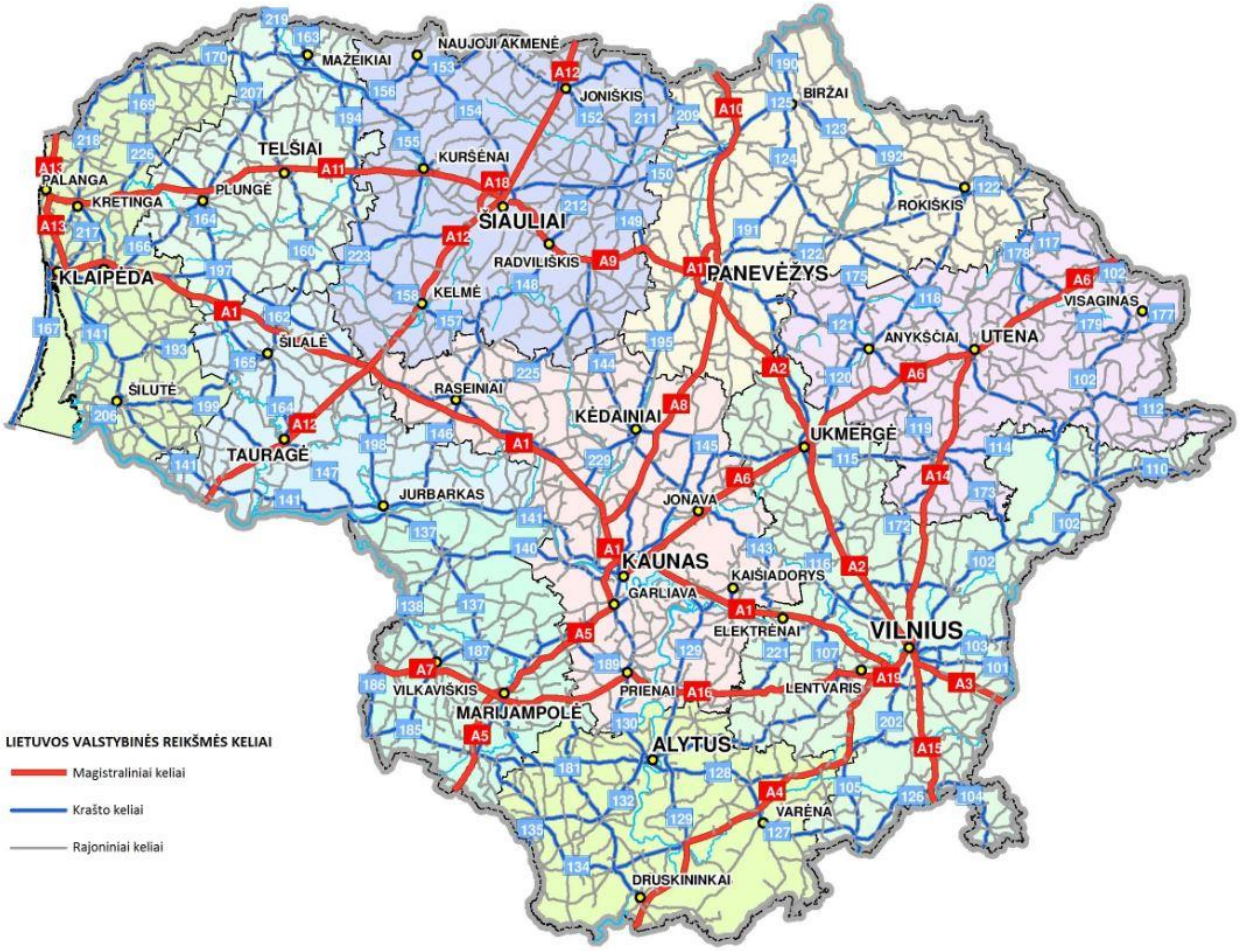
Lietuvos Respublikos teritoriją kertą du TEN-T koridoriai ir šeši Euromaršrutai:

- TEN-T koridoriai:
  - šiaurės-Pietų kryptimi: I koridorius (Talinas–Ryga–Saločiai–Panevėžys–Kaunas–Kalvarija–Varšuva), ir jo šaka - IA koridorius (Talinas–Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas);
  - rytų-Vakarų kryptimi: IX koridorius, IXB koridoriaus šaka (Kijevas–Minskas–Vilnius–Klaipėda) ir IXD koridorius (Kaunas–Kaliningradas)
- Euromaršrutai:
  - E67 (Helsinkis–Talinas–Ryga–Panevėžys–Kaunas–Varšuva–Vroclavas–Praha);
  - E28 (Berlynas–Gdanskas–Karaliaučius–Marijampolė–Prienai–Vilnius–Minskas);
  - E77 (Pskovas–Ryga–Šiauliai–Karaliaučius–Varšuva–Krokuva–Budapeštas);
  - E85 (Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Lyda–Černovcai–Bukareštas–Aleksandropolis);
  - E262 (Kaunas–Utena–Daugpilis–Rezekne–Ostravas);
  - E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga–Klaipėda).

Krašto (4936 km), tai keliai, kurie sudaro pagrindinio kelių tinklo dalį, jais vyksta intensyvus transporto priemonių eismas tarp Lietuvos Respublikos teritorijos administracinių vienetų centrų, taip pat tranzitinio ir turistinio transporto priemonių eismas.

Rajoniniai (14573 km) tai keliai, kurie naudojami Lietuvos Respublikos teritorijos administracinių vienetų teritorijose esančių juridinių ar fizinių asmenų susisiekimo reikmėms tenkinti ir jungia miestų ir kaimų gyvenamąsias vietoves su pagrindinių kelių tinklu.

Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklo tankumas 2014 m. pradžioje 1000-iui km^2 sudarė 328,4 km, 1000 – iui gyventojų 7,28 km, pagal šiuos rodiklius Lietuva nenusileidžia kitoms Europos šalims.



1.1 pav. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinklas

Transportas yra vienas iš svarbiausių Lietuvos verslo sektorių. Transporto ir logistikos pridėtinę vertę kuria trys pagrindiniai sektoriai: sandėlių ir transporto palaikymo veiklos, automobilių kelių transportas ir transportas vamzdynais bei vandens transportas.

Lietuvos transporto sektoriaus sukuriama BVP dalis yra didžiausia tarp Europos šalių ir sudaro 13 proc. Europoje transporto sektoriaus sukuriama BVP dalis kinta nuo 4,4 proc. (Nyderlandai) iki 12,1 proc. (Latvija).

Lietuvoje paslaugų eksporto srityje automobilių kelių transportas sudaro didžiausią dalį paslaugų– 28,7 proc. lyginant su kitomis transporto rūšimis, geležinkelių transportas 4,5 proc., oro transportas 3,2 proc., ir jūrų transportas 2,9 proc. Taip pat Lietuvos automobilių keliais pervežama ir didžioji dalis krovinių 62,3 proc., geležinkeliai pervežama 37,7 proc., kai tuo tarpu Europos

Sąjungos šalyse atitinkamai automobilių keliais pervežama 75,1 proc. krovinių, geležinkeliais 18,2 proc. krovinių.

Atsižvelgiant į automobilių kelių transporto svarbą transporto ir logistikos sektorius, automobilių kelių tinklas leidžia ir toliau sėkmingai funkcionuoti šiai ūkio šakai.

2. 2002–2015 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS ĮGYVENDINIMAS

Iki 2015 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa buvo vykdoma, pagal „2002–2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programą“ (toliau Programa), kuri buvo parengta 2001 m. ir 2002 metų kovo 7 d. ją patvirtino Strateginio planavimo komitetas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės.

2002 metais patvirtintoje Programoje išanalizavus esamą situaciją bei galimus ateities iššūkius buvo suformuluoti trys pagrindiniai Programos tikslai.

Programos pagrindiniai tikslai
• sustabdyti kelių tinklo dangų būklės irimą; • tinkamai pasiruošti artėjančiai narystei Europos Sąjungoje (ES), parengti ir įgyvendinti svarbius projektus modernizuojant visos Europos transporto koridorius ir TINA kelių tinklą • sustabdyti avaringumo augimą ir siekti laipsniško jo mažėjimo

Dėl nepakankamai išsamiai išnagrinėtų tikslų bei jų įgyvendinimo uždavinių ilgalaikėje perspektyvoje 2005 ir 2009 metais Programa buvo papildyta atsižvelgiant į pokyčius Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinkle.

2009 metais buvo parengtas 2002–2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos atnaujinimas 2010–2015 metams. 2010–2015 metų **Programos** vizija yra ***saugių ir stabilių susisiekimo sąlygų užtikrinimas valstybinės reikšmės keliuose***, taip pat buvo aiškiai ir išsamiai apibrėžti **Programos** tikslai bei jų įgyvendinimo uždaviniai. Atnaujintoje **Programoje** suformuluoti tikslai bei jų įgyvendinimo uždaviniai pateikti 2.1 lentelėje.

2.1 lentelė. 2010–2015 metų **Programoje** suformuluoti tikslai bei jų įgyvendinimo uždaviniai

Tikslai	Tikslo įgyvendinimo uždaviniai
1. Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose	1.1. Diegti technines saugaus eismo priemones 1.2. Tobulinti eismo saugos valdymą 1.3. Formuoti visuomenės saugią elgseną keliuose
2. Užtikrinti susisiekimą išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių	2.1. Efektyviai vykdyti nuolatinę kelių priežiūrą 2.2. Išsaugoti eksploatacines kelių savybes 2.3. Tobulinti kelių priežiūros ir plėtros valdymą

Tikslai	Tikslo įgyvendinimo uždaviniai
3. Mažinti kelionės gaištį, kelio naudotojų išlaidas, poveikį aplinkai, socialinę atskirtį	3.1. Tarptautinių transporto koridorių ir kitų TEN-T tinklo kelių plėtra, kelių laidumo užtikrinimas 3.2. Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas 3.3. Stabilių eismo sąlygų užtikrinimas visoje Lietuvos Respublikoje

2.1. Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose

2002–2015 metų Lietuvos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos vienas iš tikslų – gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose. Šios **Programos** įgyvendinimo pradžioje 2002 m. programos uždavinių įgyvendinimo priemonės buvo kiek siauresnės, neapibrėžtos. Vėlesniais metais **Programa** buvo koreguojama. Pradėti vykdyti eismo saugumo auditai, įdiegtos kitos, modernios eismo saugumo gerinimo priemonės. Pradėtas taikyti kelių saugumo auditas, kai nustatyta tvarka atliekamas išsamus techninis kelio projekto saugumo charakteristikų patikrinimas visais projekto rengimo ir įgyvendinimo etapais, pradedant nuo planavimo ir baigiant kelio priežiūros darbais.

Papildžius **Programą** 2009 m. suformuluoti uždaviniai pateikiami 2.1.1 lentelėje.

2.1.1 lentelė. Eismo saugumo gerinimo valstybinės reikšmės keliuose uždaviniai bei priemonės

Uždaviniai	Uždavinio įgyvendinimo priemonės
1.1. Diegti technines saugaus eismo priemones	Rekonstruoti nesaugias sankryžas Tiesti pėsčiųjų-dviračių takus Įrengti greičio mažinimo priemones Įrengti apšvietimą pavojingiausiose vietose Diegti automatinę greičio kontrolę Įrengti skirtingų lygių pėsčiųjų perėjas Įrengti atitvarus Įrengti tinklo tvorą nuo pėsčiųjų Šalinti augmeniją, augančią arti važiuojamosios dalies.
1.2 Tobulinti eismo saugos valdymą	Vykdyti kelių saugumo auditą Vykdyti kelių saugumo patikrinimus ir vertinimą Įdiegti kelių tinklo saugumo valdymą

Uždaviniai	Uždavinio įgyvendinimo priemonės
1.3 Formuoti visuomenės saugią elgseną keliuose	Rengti ir transliuoti televizijos programas Rengti ir transliuoti radijo programas Rengti ir spausdinti informaciją spaudoje Rengti leidinius ir bukletus Publikuoti straipsnius internete Propaguoti ir platinti atšvaitus pėstiesiems Rengti saugaus eismo konkursus ir renginius

Diegti technines saugaus eismo priemones

Įgyvendinant **Programos** tikslus buvo diegiamos kompleksinės eismo organizavimo bei tobulinimo priemonės: rekonstruojamos sankryžos įrengiant lėtėjimo/greitėjimo juostas, saleles, apsisukimo juostas, žiedines sankryžas, įrengiami šviesoforai, kelių apšvietimas, pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstravimas, tiesimas, greičio kontrolės mažinimo priemonių diegimas, kiti darbai.

Vykdant 2002–2015 m. **Programą**, planuotų bei įgyvendintų inžinierinių saugaus eismo priemonių darbų kiekiai pateikiami 2.1.2 lentelėje.

2.1.2 lentelė. Planuotų ir įgyvendintų inžinierinių saugaus eismo priemonių darbų kiekiai 2002–2013 m.

Metai	Atitvarai, km	Pėsčiųjų - dviratininkų takai, km	Apšvietimas, km
2002	-	-	-
2003	-	-	-
2004	-	-	-
2005	-	-	-
2006	46,6	57,4	11,8
2007	105,5	80,0	12,3
2008	135,0	28,0	29,0
2009	86,5	33,5	11,5
2010	51,0	7,0	2,8
2011	100,0	29,0	8,0
2012	65,4	24,3	16,1
2013	40,0	14,0	3,3
Viso įrengta 2002-2013 m.:	**630,0**	**273,2**	**94,8**

Metai	Atitvarai, km	Pėsčiųjų - dviratininkų takai, km	Apšvietimas, km
Buvo planuota įrengti 2002-2013 m.:	365,0	286,0	63,0
Atlikta darbų nei planuota, %:	173	96	150

Vykdant 2002–2015 m. **Programą** 2002–2013 metais buvo planuota įrengta apie 365 km atitvarų, 286 km dviračių ir pėsčiųjų takų bei 63 km apšvietimo, **Programoje** iškelti tikslai vykdomi viršijant planuotus darbų kiekius, 2003 2002–2013 metais buvo įrengta apie 630 km atitvarų, 273,2 km dviračių ir pėsčiųjų takų bei 94,8 km apšvietimo.





2.1.1 pav. Pėsčiųjų ir dviračių takas ir žiedinė sankryža

Tobulinti eismo saugos valdymą

Eismo saugos problemos valstybinės reikšmės keliuose taip pat buvo sprendžiamos vykdant saugumo patikrinimus, kelių tinklo saugumo valdymą. Per 2008–2013 m. buvo atlikti 204 eismo saugumo auditai magistraliniuose, krašto ir rajoniniuose keliuose. Šią veiklą ketinama taip pat tęsti ateityje.

Formuoti visuomenės saugią elgseną keliuose

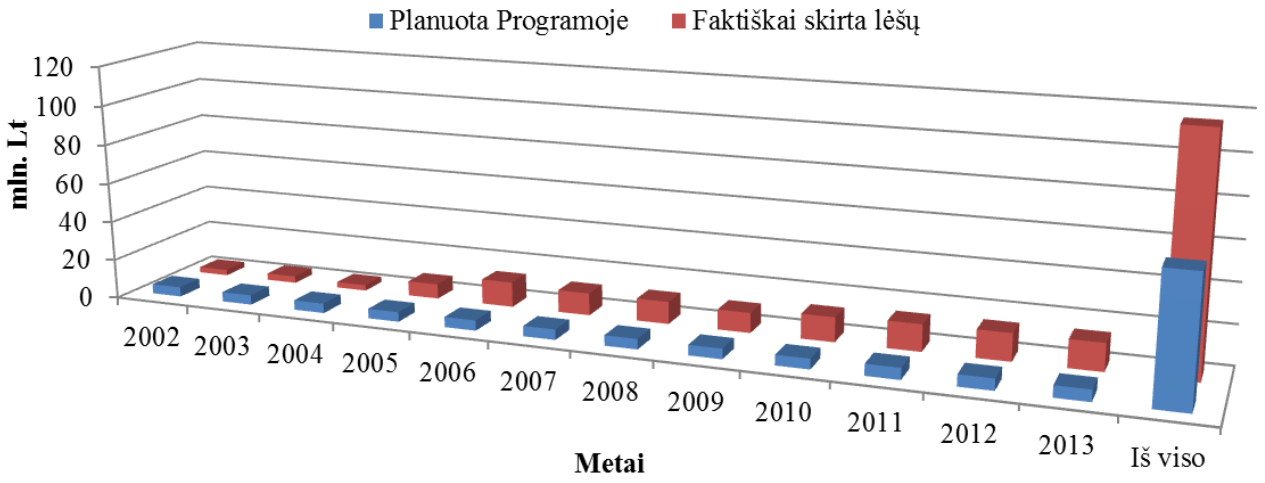
Vykdant 2002–2015 metų **Programą** buvo skiriamos lėšos visuomenės saugaus elgesio keliuose formavimui per organizuojamus eismo saugumo seminarus, reklamą per televiziją bei radiją, rengiant konferencijas, platinant lankstinukus, literatūrą eismo saugos klausimais. Šią veiklą planuojama tęsti iki **Programos** pabaigos. Saugaus eismo principai ir idėjos buvo platinamos mokyklose, organizuojant renginius vaikams. Lietuvos automobilių kelių direkcijos interneto svetainėje taip pat patalpinti saugaus eismo leidiniai „Matyk ir būk matomas“, „Saugiai į mokyklą, saugiai į namus“, „Saugokime vieni kitus kelyje“, „Tegul visos jūsų kelionės būna saugios“.

Leidinius galima tiek peržiūrėti interneto svetainėje, tiek atsispausdinti ir platinti popierinius jų variantus.

Eismo saugos valstybiniuose keliuose gerinimo finansavimas

Vienas iš kokybinių rodiklių apibūdinančių **Programos** įgyvendinimą yra eismo saugos valstybiniuose keliuose gerinimo finansavimas. Tiksliniam saugaus eismo priemonių įdiegimui, eismo saugos valdymo tobulinimui bei visuomenės saugios elgsenos keliuose formavimui 2002–2013 metais buvo naudojamos tiek Lietuvos kelių priežiūros ir plėtros programos, tiek ES fondų lėšos. **Programoje** 2002–2013 metais eismo saugos gerinimui valstybinės reikšmės keliuose 2002–2013 metais, buvo planuota skirti 63 mln. eurų, tačiau per nagrinėjamą laikotarpį saugaus eismo gerinimui keliuose buvo skirta 116 mln. eurų, t.y. 1,8 karto daugiau nei planuota.

Programos įgyvendinimui 2002–2013 metais planuotos ir skirtos lėšos detaliau pateikiamos 2.1.2 pav.



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Iš viso
Planuota Programoje	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	63
Faktiškai skirta lėšų	3	3	3	8	13	11	11	10	12	14	14	14	116

2.1.2 pav. Planuotos ir skirtos lėšos saugiam eismui 2002–2013 m. (mln. eurų)

Iš paveiksle pateiktų duomenų matome, kad 2005–2013 metais finansavimas saugaus eismo gerinimui valstybinės reikšmės keliuose ženkliai išaugo lyginant su ankstesniu laikotarpiu, tai įtakojo ženklų eismo įvykių sumažėjimą nuo 2008 metų.

Įvertinus eismo saugumo priemones, taikomas 2002–2015 m. Programoje, galima konstatuoti, kad naudotas priemonių paketas buvo platus ir įvairus. Atliktų darbų

efektyvumo analizė parodė, kad taikant aprašytas priemones gaunami teigiami rezultatai, todėl būtina nemažinti finansavimo saugaus eismo užtikrinimui valstybinės reikšmės kelių tinkle.

2.2. Susisiekimo užtikrinimas išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių

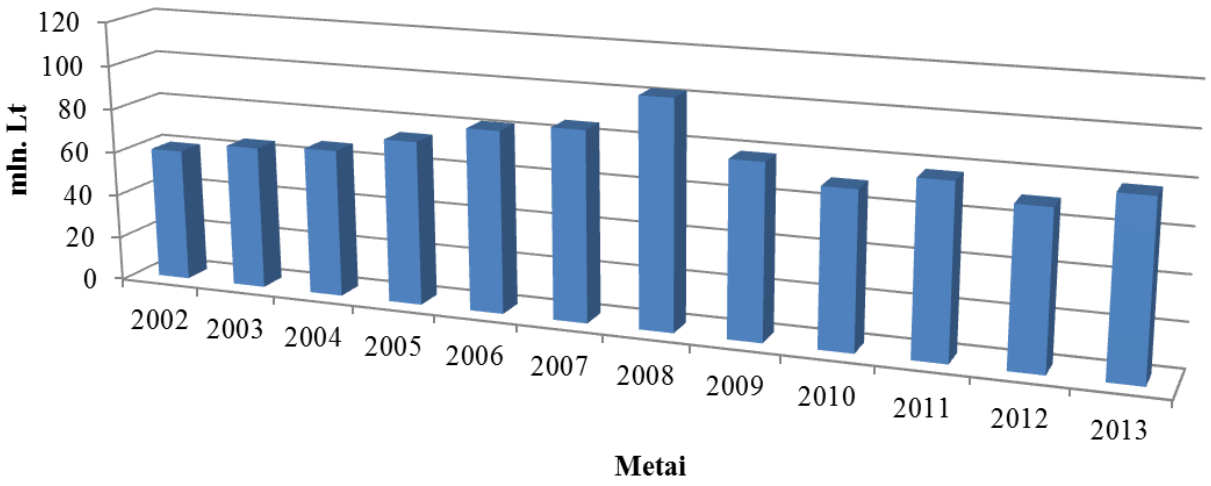
2.2.1 lentelė. Susisiekimo užtikrinimo išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių uždaviniai bei priemonės

Uždaviniai	Uždavinio įgyvendinimo priemonės
2.1. Efektyviai vykdyti nuolatinę kelių priežiūrą	Efektyviai prižiūrėti kelius vasarą Efektyviai prižiūrėti kelius žiemą Užtaisyti kelio dangos pažaidas Ženklinti kelio dangą
2.2. Išsaugoti eksploatacines kelių savybes	Atstatyti asfaltbetonio dangų eksploatacines savybes Remontuoti tiltus, viadukus, pralaidas Sutvarkyti kelio sankasą ir vandens nuleidimą Atstatyti nusidėvėjusius žvyrkelius ir kelkraščius Atstatyti sugadintus ženklus ir pakeisti senus Atnaujinti apsauginius atitvarus
2.3. Tobulinti kelių priežiūros ir plėtros valdymą	Tobulinti Lietuvos valstybinės reikšmės kelių informacines sistemas Diegti eismo informacijos ir valdymo sistemas Rengti norminius dokumentus Rengti trumpalaikes ir vidutinio laikotarpio valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programas Vykdyti kelių ir tiltų planavimą, projektavimą atsižvelgiant į kelių paskirtį Vykdyti projektų techninę priežiūrą ir kontrolę Inventorizuoti kelius ir kelių statinius Kaupti duomenis apie kelius ir kelio dangų kokybinius parametrus Vykdyti mokslinius ir tiriamuosius darbus

Efektyviai vykdyti nuolatinę kelių priežiūrą

Automobilių kelių priežiūra – tai kelio elementų priežiūros darbai, užtikrinantys reikiamą kelio techninę ir estetinę būklę, gerą važiavimo kokybę, saugų eismą bei prailginantys kelio tarnavimo laiką. Visi LAKD atliekami valstybinio kelių tinklo priežiūros darbai skirstomi į dvi stambias grupes: nuolatos atliekami darbai (pasikartojantys rutininiai darbai, vasaros ir žiemos sezonų darbai) bei darbai, atliekami esant poreikiui (periodiniai kelių ir tiltų priežiūros darbai).

2002–2015 metų kelių priežiūros ir plėtros programoje, planuojant kelių ir tiltų priežiūrą, pagrindinis tikslas buvo užtikrinti susisiekimą, išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių. **Programoje** kelių tinklo priežiūrai buvo numatyta didžiausia finansavimo dalis (apskaičiuotas poreikis 2002 metų kainomis – apie 122 mln. eurų per metus), suplanuota įgyvendinti daug svarbių priemonių ir darbų. Tačiau pasitvirtinus blogiausiam scenarijui ir **Programos** finansavimui ženkliai sumažėjus, planai įgyvendinti tik iš dalies. Be to, priežiūros darbų sąskaita dažnai buvo atliekami kiti būtini darbai, kuriems trūko lėšų. Finansavimo dinamika kelių ir tiltų priežiūrai pateikta 2.2.1 pav.



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kelių ir tiltų priežiūra, mln. Lt	60	65	67	74	82	86	103	78	70	77	70	78

2.2.1 pav. Kelių ir tiltų priežiūros finansavimas 2002–2012 metais pagal patvirtintas sąmatas (mln. eurų)

Didžiausia dalis kelių ir tiltų priežiūrai skirtų lėšų buvo panaudota nuolatinei priežiūrai žiemą (apie 47 proc.) ir vasarą (apie 21 proc.). Optimizuojant priežiūros išlaidas, I priežiūros lygiu buvo prižiūrima tik tarptautinio transporto koridoriaus Via Baltica ir magistralinio kelio A1 Vilnius

– Kauna – Klaipėda atkarpos nuo Vilniaus iki Sitkunų važiuojamoji dalis, likę valstybinės reikšmės keliai buvo prižiūrimi pagal III priežiūros lygį. Viso laikotarpio metu nepavyko išlaikyti bedefektės kelių ir tiltų priežiūros lygio ties 70 procentų riba 2014 metais bedefektės kelių ir tiltų priežiūros lygis sumažėjo iki 63 procentų ribos.

Kadangi finansavimas buvo ženkliai mažesnis už būtiną, visi turimi resursai buvo sukoncentruoti į (be jau minėtos priežiūros žiemą ir vasarą) kelio dangos, sankasos, ženklinimo, atitvarų, tiltų/viadukų/pralaidų ir žvyro dangų bei kelkraščių priežiūros darbus. Iki 2013 metų vykdytų vidutinės darbų apimtys per metus pateiktos 2.2.2 lentelėje.

2.2.2 lentelė. Priežiūros darbų apimtys, vidutiniškai per metus

Darbai ir rodikliai	Rezultatas
Išdaužų užtaisymas, tūkst.m^2	227
Plyšių užtaisymas, tūkst.m^2	515
Duobių užtaisymas lopinėliais, tūkst.m^2	552
Nusidėvėjusių dangų palaistymas bitumu, tūkst.m^2	181
Ženklų įrengimas, atnaujinimas/ženklinimas linijomis, tūkst.m2/tūkst.m^2	4/1013
Atitvarų atnaujinimas, km	20
Kelio sankasos, griovių sutvarkymas, km	443
Tiltų ir viadukų/pralaidų sutvarkymas, vnt./vnt.	29/114

Norint išlaikyti kelių priežiūrą esamame lygyje, reikėtų didinti finansavimą nuolatinei priežiūrai ir gražinti finansavimą į buvusį lygį.

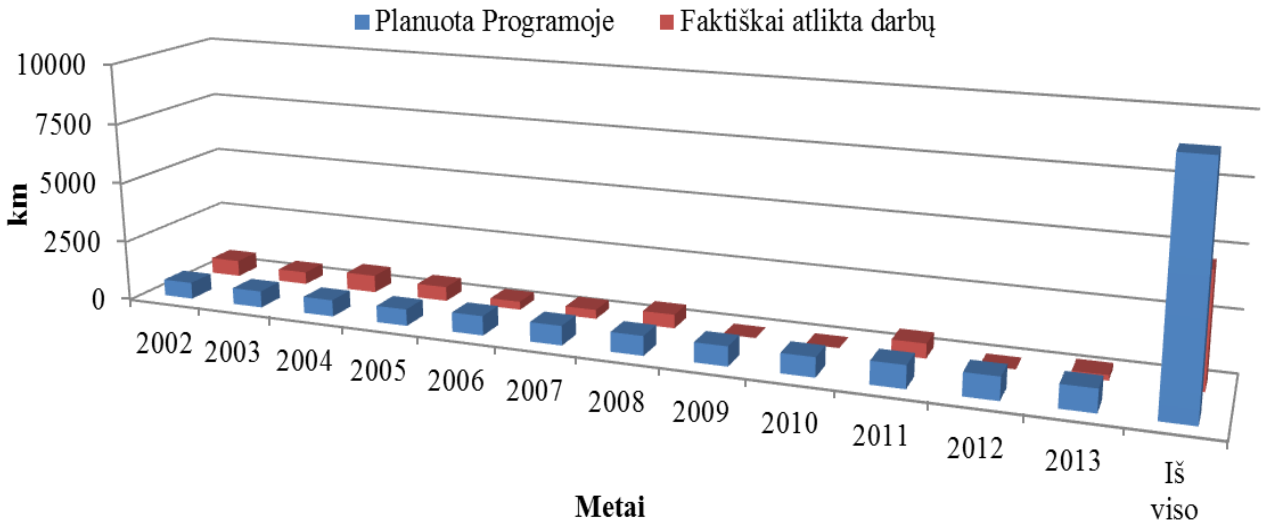
Išsaugoti eksploatacines kelių savybes

Atstatyti asfaltbetonio dangų eksploatacines savybes

Kaip ir buvo planuota, pagrindine priemone išsaugant asfaltbetonio dangas 2002–2013 m. laikotarpiu buvo periodiniai remontai (asfaltbetonio dangų atnaujinimas), prailginantis dangos tarnavimo laiką apie 5 metus magistraliniuose keliuose, apie 7–8 metus krašto keliuose ir apie 10 metų – rajoniniuose keliuose.

Lyginant planuotus ir faktinius duomenis matome, kad atliekant periodinius remontus, pastebimi nukrypimai nuo **Programos** (2.2.2 pav.), nes 2009, 2010 ir 2012 metais dėl lėšų stygiaus iš viso nebuvo atlikta paviršiaus apdaro darbų. Tik 2011 ir 2013 metais buvo vykdomi paviršiaus apdaro darbai. 2011 metais buvo atlikta 600 km ir 2013 metais buvo atlikta 215 paviršiaus apdaro

darbų, tačiau tokios darbų apimtys neužtikrina funkcinių kelių savybių bei nesustabdo kelio dangos būklės degradacijos



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Iš viso
Planuota Programoje	688	688	688	688	800	800	800	800	800	925	925	925	9527
Faktiškai atlikta darbų	671	515	724	596	340	378	567	0	0	600	0	215	4606

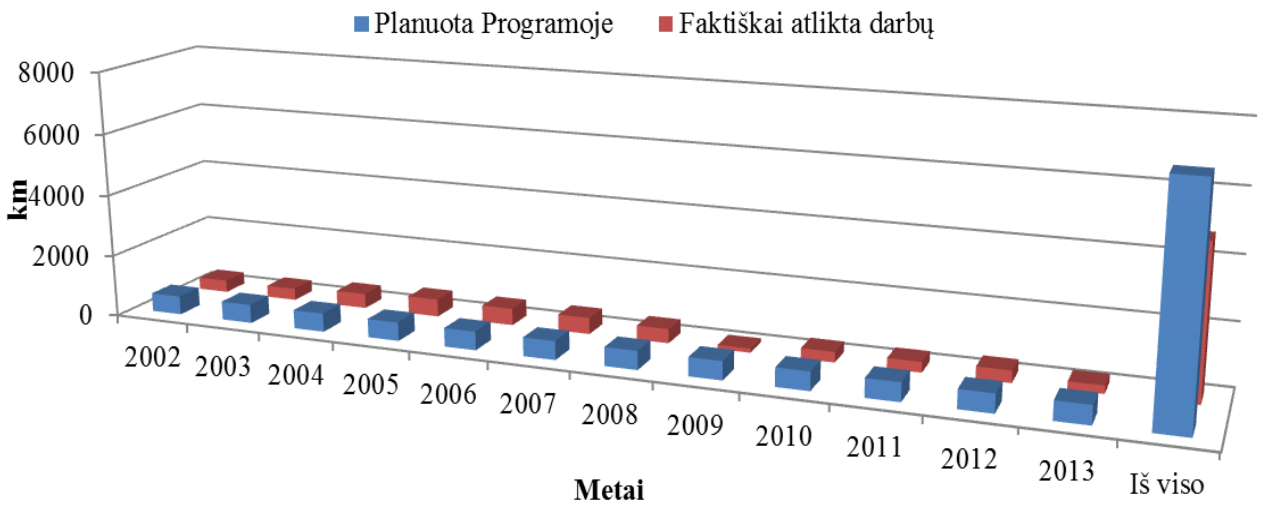
2.2.2 pav. Paviršiaus apdorojimo darbų palyginimas 2002–2013 metais (km)

Lygindami su planuotais rodikliais matome, kad 2002–2012 m. buvo įgyvendinta tik apie 48 % dangų paviršiaus apdorojimo darbų.

Siekiant, kad būtų sustabdyta sparti kelių dangos degradacija, reikėtų didinti paviršiaus apdaro darbų kiekius ir per metus atlikti bent po 600 km paviršiaus apdaro darbų.

Atstatyti nusidėvėjusius žvyrkelius ir kelkraščius

Nuo 2002 metų vykdant intensyvų žvyrkelių asfaltavimą, kuris didžiausias apimtis pasiekė 2008–2010 metais, žvyrkelių dangos priežiūrai ir atnaujinimui buvo skiriama santykinai mažiau dėmesio ir siekta tik nebloginti esamos žvyrkelių tinklo būklės. 2002–2015 metų **Programoje** buvo suplanuota vidutiniškai per metus atnaujinti apie 600 km žvyrkelių. Galima teigti, kad planas buvo sėkmingai vykdomas iki 2009 metų, prasidėjus ekonominiam sunkmečiui darbų apimtys sumažėjo (2.2.3 pav.). Pastaraisiais metais buvo planuojama tik po 150–200 km atnaujinimo darbų, tačiau darbų apimtis pavykdavo padvigubinti.



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Iš viso
Planuota Programoje	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	7200
Faktiškai atlikta darbų	392	380	476	568	540	526	457	132	334	332	389	256	4782

2.2.3 pav. Žvyrkelių ir kelkraščių atnaujinimo darbų palyginimas 2002–2013 metais (km)

Lygindami su planuotais rodikliais matome, kad 2002–2012 m. buvo įgyvendinta tik apie 66 % žvyrkelių ir kelkraščių atnaujinimo darbų.

Atsižvelgiant į esamą situaciją valstybinės reikšmės keliuose, reikėtų išlaikyti bent esamus žvyrkelių ir kelkraščių atnaujinimo darbų kiekius, o esant galimybei darbų kiekius didinti.

Tobulinti kelių priežiūros ir plėtros valdymą

Tobulinti Lietuvos valstybinės reikšmės kelių informacines sistemas

Priežiūros darbų efektyvumui, savalaikiam reagavimui į besikeičiančias sąlygas keliuose ir Eismo informacinės sistemos diegimui buvo reikalinga Kelių oro sąlygų informacinė sistema (KOSIS). 2002–2015 metų **Programoje** buvo skirtas didelis dėmesys šio sistemos plėtrai. Šiuo metu KOSIS sudaro 48 automatinės kelių oro sąlygų stebėjimo stotelės. Jose veikia oro ir kelio dangos temperatūros, vėjo greičio ir krypties, matomumo, kritulių ir kiti jutikliai (2.2.4 pav.).



2.2.4 pav. KOSIS stotelė

Remdamiesi KOSIS duomenimis, Lietuvos automobilių kelių direkcijos darbuotojai per Eismo informacijos centrą, keičiamos informacijos ženklus bei žiniasklaidos priemones informuoja vairuotojus apie oro ir eismo sąlygas keliuose, o Kelių tarnybos gali operatyviai reaguoti į oro sąlygų pasikeitimus (ypač žiemos metu) atliekant ir planuojant darbus.

Diegti eismo informacijos ir valdymo sistemas

2002-2015 metų **Programoje** vienas iš būdų spręsti kelių transporto sektoriaus problemas yra intelektinių transporto sistemų (ITS) naudojimas. ITS galima apibūdinti kaip pažangias informacines ir ryšio priemones, kuriomis siekiama teikti inovacines paslaugas, susijusias su kelių transporto eismo valdymu. Taip sudaromos sąlygos naudotojams gauti reikalingą informaciją ir saugiau bei efektyviau naudotis kelių transporto tinklu.

Programoje buvo numatyta ITS keliuose diegti dviem etapais. Pirmame etape planuota įrengti eismo stebėjimo įrenginius keliuose, įrengti eismo informacijos ir valdymo centrą, sukurti valstybės reikšmės kelių eismo informacinę sistemą. Antrajame etape suplanuota plėsti valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos elektronines paslaugas ir diegti eismo valdymo sistemas.

Pagal **Programos** nuostatas buvo sėkmingai įgyvendintas eismo informacinės sistemos sukūrimo projektas – 2011 metais buvo įdiegti eismo stebėjimo įrenginiai valstybinės reikšmės keliuose, įrengtas Eismo informacijos centras ir sukurta eismo informacinė sistema. Gerinant sistemos darbą, per 2013 metus valstybinės reikšmės keliuose buvo plėtojamas eismo stebėjimo ir valdymo įrenginių tinklas – buvo suprojektuota ir įrengta 150 vnt. kelių oro sąlygų vaizdo kamerų.

Šioje sistemoje bus panaudota informacija ir apie eismo srautus iš greičio matuoklių, bei eismo intensyvumo skaitiklių.

Eismo informacijos centro paslaugos prisidėjo prie naujų, modernių technologijų plėtros – kelių ir tiltų priežiūra tapo efektyvesnė. 98,15 proc. numatytų transporto priemonių ir mechanizmų grupių įdiegtos progresyvios transporto kontrolės sistemos, veikiančios GPS/GSM technologijų pagrindu. Naujojoje kelių eismo informacinėje sistemoje įdiegtas kelių priežiūros automobilių ir mechanizmų modulis, skirtas stebėti ir analizuoti važiavimo maršrutus. Per šią sistemą užtikrinama kelių priežiūros automobilių ir mechanizmų vietos nustatymo kontrolė ir stebėsena.



2.2.5 pav. Eismo informacijos centras

Atsižvelgiant į pasiektus rezultatus analizuojamu laikotarpiu, 2015–2020 metais reikėtų plėsti valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos elektronines paslaugas bei toliau diegti eismo valdymo sistemas.

2.3. Kelionės gaišties, kelio naudotojų išlaidų, poveikio aplinkai, socialinės atskirties mažinimas

2.3.1 lentelė. Kelionės gaišties, kelio naudotojų išlaidų, poveikio aplinkai, socialinės atskirties mažinimo uždaviniai bei priemonės

Uždaviniai	Uždavinio įgyvendinimo priemonės
Tarptautinių transporto koridorių ir kitų TEN-T tinklo kelių plėtra, kelių	1. Didinti transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumą, gerinti techninius parametrus 2. Diegti saugų eismą gerinančią inžinerinę infrastruktūrą, tiesti

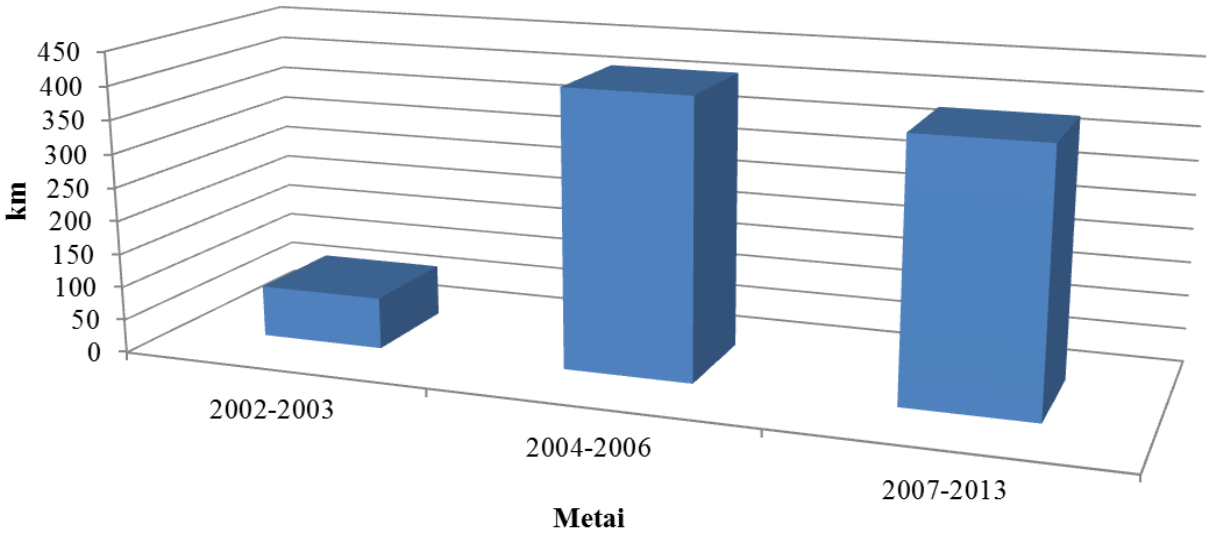
Uždaviniai	Uždavinio įgyvendinimo priemonės
laidumo užtikrinimas	miestų aplinkkelius 3. Modernizuoti ir vystyti jungtis su tarptautiniais koridoriais
Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas	1. Mažinti poveikį žmonėms ir socialinei aplinkai įgyvendinant 2009–2023 metų valstybinės reikšmės automobilių kelių triukšmo prevencijos strategiją 2. Diegti neigiamo poveikio gyvajai gamtai mažinimo priemones 3. Diegti neigiamo poveikio paviršiniam vandeniui mažinimo priemones
Stabilių eismo sąlygų užtikrinimas visoje Lietuvos Respublikoje	1. Statyti, rekonstruoti ir kapitališkai remontuoti tiltus, viadukus ir pralaidas 2. Sustiprinti nusidėvėjusią kelio dangą krašto ir rajoniniuose keliuose 3. Rekonstruoti krašto ir rajoninius kelius neatitinkančius minimalių techninių kategorijos reikalavimų 4. Asfaltuoti didelio eismo intensyvumo žvyrkelius bei žvyrkelius, jungiančius gyvenvietes

Tarptautinių transporto koridorių ir kitų TEN-T tinklo kelių plėtra, kelių laidumo užtikrinimas

Didinti transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumą, gerinti techninius parametrus

Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, atsirado galimybė teikti paraiškas Europos Sąjungos Sanglaudos fondui transeuropinių transporto koridorių plėtros ir modernizavimo darbų finansavimui.

2002–2013 metais transeuropinių transporto koridorių plėtrai ir modernizavimui buvo skirtas ypač didelis dėmesys.



	2002-2003	2004-2006	2007-2013
Tarptautinių transporto koridorių plėtra	77	413	382

2.3.1 pav. Tarptautinių transporto koridorių plėtra naudojant ES lėšas (km)

2007–2013 metais didelis dėmesys buvo skiriamas TEN-T tinklo modernizavimo ir plėtros projektams. Bendrai finansuojant iš Europos Sąjungos Sanglaudos Fondo lėšų, buvo įgyvendinta 19 projektų, kurių bendras ilgis 382 km.

TEN-T tinklo koridorių modernizavimo ir plėtros projektai įgyvendinti 2007–2013 metais bendrai finansuojant Europos Sąjungos Sanglaudos Fondo lėšomis:

- Transeuropinio tinklo keliai E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) ir E85 (Vilnius–Lyda) – 7 projektai;
- Transeuropinio tinklo kelias E67 (Via Baltica) – 2 projektai;
- Transeuropinio tinklo kelio E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga) – 3 projektai;
- Transeuropinio tinklo kelias E77 (Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas) – 3 projektai;
- Transeuropinio tinklo kelias E262 (Kaunas–Zarasai–Daugpilis) – 2 projektai;
- Transeuropinio tinklo keliai E28 (Vilnius–Minskas) ir E28 (Vilnius–Prienai–Marijampolė) – 2 projektai.

Įgyvendinus projektus naudojant Sanglaudos fondo lėšas tarptautinių transporto koridorių plėtrai ir modernizavimui, pagerėjo transporto priemonių eismo sąlygos vietiniam ir tranzitiniam transportui. Taip pat padidėjo kelio dangos konstrukcijos stiprumas maksimaliai leistinai 11,5 tonai į ašį apkrovai, kas sulėtina kelio dangos irimą ir prailgina dangos tarnavimo laiką.

Tarptautinių transporto koridorių plėtra nemažai įtakos turėjo mažinant neigiama poveikį aplinkai, bei eismo įvykių skaičiaus sumažėjimui.

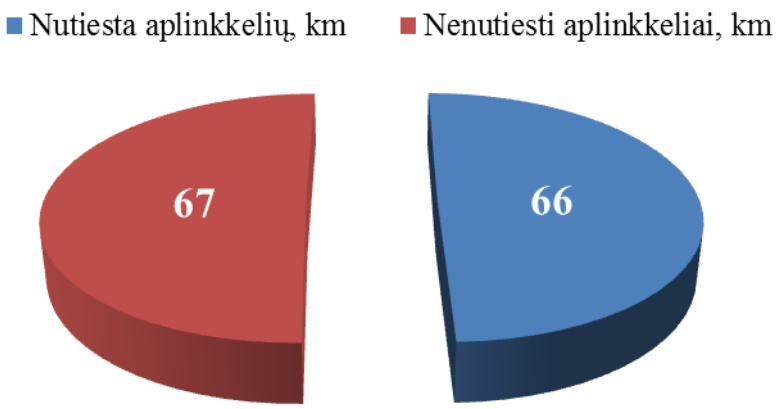



2.3.2 pav. TEN-T tinklo kelias po modernizavimo

2015–2020 metais reikėtų išlaikyti esamus darbų kiekius modernizuojant ir plečiant transeuropinį tinklą Lietuvos Respublikos teritorijoje.

Diegti saugų eismą gerinančią inžinerinę infrastruktūrą, tiesti miestų aplinkkelius

Vykdant 2002-2015 metų **Programą** nauji keliai buvo tiesiami naudojant Europos Sąjungos paramą. 2.3.3 pav. pateikti duomenys apie planuotus ir faktiškai įgyvendintus naujų kelių tiesimo darbus.



2.3.3. pav. Planuotų ir realiai nutiestų aplinkkelių ilgis (km)

Iš pateiktų duomenų matome, kad buvo įgyvendinta tik 50 proc. numatytų darbų.





2.3.4. pav. Vilniaus miesto pietinis aplinkkelis

Reikėtų toliau planuoti aplinkkelių tiesimą 2015–2020 metais, tačiau atsižvelgti į valstybinės reikšmės kelių finansavimą, bei žemės paėmimo visuomenės reikmėms procedūras.

Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas

2002 metais patvirtintoje 2002–2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programoje nebuvo išskirti su kelių infrastruktūros plėtra susiję aplinkosauginiai tikslai ir būdai jiems pasiekti.

2002–2015 metų laikotarpyje plėtojant automobilių kelių transporto infrastruktūrą, buvo atsižvelgiama ne tik į kokybės ir eismo saugos keliamus reikalavimus, bet ir į natūralių išteklių tausojimą, siekiama apriboti neigiamą poveikį saugotiniems gamtinės ir gyvenamosios aplinkos objektams (žmonėms, gyvūnams, augalams, žemei, vandeniui, orui ir klimatui, kraštovaizdžiui, kultūros paveldo ir kitiems vertingiems aplinkos objektams). Plėtojant kelių infrastruktūrą didelis dėmesys buvo skirtas ne tik neigiamą poveikį gamtinei ir gyvenamajai aplinkai švelninančių priemonių diegimui, bet ir prevencijai. Geriausiai neigiamo poveikio aplinkai prevencijos potencialas panaudotas planuojant naujus kelių infrastruktūros objektus: ankstyvame planavimo etape išnaudojama galimybė parinkti tokius projektinius sprendinius, kurie leistų išvengti galimo neigiamo poveikio aplinkai.

Mažinti poveikį žmonėms ir socialinei aplinkai įgyvendinant 2009–2023 metų valstybinės reikšmės automobilių kelių triukšmo prevencijos strategiją

Modernizuojant kelių tinklą, augant eismo srautams, akustinė aplinkos tarša tampa vis aktualesne problema. Triukšmas – įvairaus stiprumo ir dažnio garso bangų visuma, kuri gali sukelti nepalankias bei kenksmingas pasekmes sveikatai. Įrengus priemones, apsaugančias nuo transporto

triukšmo poveikio, pagerinama akustinė situacija gyvenamojoje aplinkoje, sumažinamas neigiamas fiziologinis ir psichologinis poveikis, vietovė tampa patrauklesne gyventi.

2002–2013 metų laikotarpyje, vykdant **Programą**, valstybinės reikšmės keliuose buvo įgyvendintos šios techninės triukšmo lygį gyvenamojoje aplinkoje mažinančios priemonės:

- individualių gyvenamųjų namų langų pakeitimas padidintos akustinės izoliacijos langais;
- akustinės sienutės;
- apsauginės tvorelės.





2.3.5. pav. Akustinės sienutės

Diegti neigiamo poveikio gyvajai gamtai mažinimo priemones

Keliuose įdiegtos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės sprendžia šias su biologine įvairove susijusias problemas:

- apsaugo gyvūnus nuo sužalojimų ar žūties atsitiktinai patekus ant kelio;
- apsaugo eismo dalyvius nuo susidūrimų su gyvūnais;
- nukreipia migruojančius gyvūnus į specialias požemines perėjas ar kitus numatytus kelią kirsti takus;
- perėjos gyvūnams atkuria kelio infrastruktūros atkirstus gyvūnų migracijos koridorius, taip išsaugoma vietovei būdinga populiacija.

Tinklo tvoros

2002–2013 metų laikotarpiu Lietuvos Respublikos valstybiniuose keliuose buvo įrengta iš viso 584,201 km tinklo tvorų, apribojančių galimybę laukiniams gyvūnams patekti ant kelio; 553,685 km iš jų – magistraliniuose keliuose, 30,516 km – krašto ir rajoniniuose keliuose.

Daugiausia apsauginių tinklo tvorų laukiniams gyvūnams įrengta 2008 metais ir 2009 metais: atitinkamai 29,9% ir 23,6% bendro tvorų ilgio. Apsauginės tvoros įrengtos kelio juostos ribose, kaimiškose vietovėse, skiria nuo kelio įvairaus dydžio miškų masyvus, vietomis – atviras agrarines teritorijas.



2.3.6. pav. Apsauginė tinklo tvora

Papildomos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės

Tinklo tvora aptvertuose kelių ruožuose taikomi šie papildomi įrenginiai:

- horizontalieji barjerai – skirti stambiems laukiniams gyvūnams (briedžiams, elniams, stirnoms, šernams) sulaikyti;
- gyvūnų pabėgimo įrenginiai – rampos, skirtos atsitiktinai patekusiems ant kelio kanopiniams gyvūnams saugiai pasišalinti, peršokant per tvorą į saugiąją pusę.

Papildomos priemonės – horizontalieji barjerai ir pabėgimo rampos. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės keliuose pradėtos diegti nuo 2009 metų. 2009–2013 metų laikotarpiu iš viso buvo įrengti 42 horizontalieji barjerai ir 74 pabėgimo rampos.



2.3.7. pav. Kanopinių gyvūnų pabėgimo rampa

Požeminės perėjos laukiniams gyvūnams

Aptvėrus kelią, mažinama automobilių susidūrimo su gyvūnais rizika, tačiau ženkliai padidėja kelio kaip barjero gyvūnų populiacijos užimamoje teritorijoje efektas. Tveriant per gyvūnų buveinę nutiestą kelią būtina numatyti būdus gyvūnams saugiai kirsti kelią. Užtvėrus kelią ir nenumačius alternatyvių takų, gyvūnai gali juos susirasti tam netinkamose vietose ar pasidaryti, pažeisdami tvorą.

Automobilių keliuose sąlygos gyvūnams saugiai kirsti kelią sukuriamos aptvertuose kelių ruožuose įrengiant požemines perėjas. Perėjos integruotos į bendrą priemonių laukiniams gyvūnams apsaugoti skirtų priemonių sistemą: apsauginė tvora čia taikoma kaip priemonė, nukreipianti gyvūnus perėjos link.

Aptveriant kelią taip pat numatoma galimybė gyvūnų migracijos takus atkurti pritaikant natūralias tam tinkamas vietas ar kitus kelio infrastruktūros objektus: upių pakrantes po tiltais, erdves po viadukais, vandentakių pralaidas, galvijų pergynas.

2003–2013 metų laikotarpiu Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose įrengta 14 požeminių perėjų:

- 10 arkinių gofruoto cinkuoto plieno perėjų stambiems gyvūnams;
- 2 požeminės perėjos vidutiniams ir smulkiems gyvūnams (1 – arkinė iš gofruoto metalo lakštų, 1 – gelžbetoninė vamzdinė);
- 1 plastikinė vamzdinė perėja smulkiems gyvūnams.



2.3.8. pav. Požeminė perėja laukiniams gyvūnams

Varliagyvių apsaugos priemonės

Varliagyvių apsaugos priemonės Lietuvos respublikos valstybinės reikšmės keliuose pradėtos diegti nuo 2006 metų. 2006–2013 metų laikotarpiu įrengta iš viso 14,365 km apsauginių tvorų varliagyviams.



2.3.9. pav. Apsauginė tvorelė varliagyviams

Diegti neigiamo poveikio paviršiniam vandeniui mažinimo priemones

Tiesiant naujus, modernizuojant esamus kelius, asfaltuojant žvyrkelius įrengiami arba rekonstruojami paviršinių nuotekų nuleidimo nuo kelio ir jo juostos įrenginiai: vandens surenkamieji šuliniai, nuotekų nuleidimo latakai, kelių šoniniai grioviai, drenažo sistemos, pagal poreikį – paviršinių nuotekų valymo įrenginiai. Nuotekų nuleidimo įrenginiai ne tik apsaugo sankasą nuo išplovimo ir užtvindymo, bet ir slopina nuotekų srauto energiją. Žolėti šoniniai kelio grioviai atlieka pirminio nuotekų valymo funkciją.

Paviršinių nuotekų valymo įrenginiai kelių infrastruktūroje įrengiami jautriems antropogeniniam poveikiui vandens telkiniams apsaugoti. Jautrūs taršai vandens telkiniai tai: paviršinio vandens telkiniai, esantys tarptautinės ar nacionalinės reikšmės saugomose arba Europos Sąjungos ekologiniam tinklui „Natura 2000“ priskiriamose teritorijose; paviršinio ir požeminio vandens telkiniai, esantys visų grupių gėlo ir natūralaus mineralinio vandens vandenviečių 2-os ir 3-os sanitarinės apsaugos zonos juostose; paviršinio vandens telkiniai, naudojami rekreacijai; kiti regiono ar rajono mastu svarbūs vandens telkiniai.

Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės keliuose 2002 – 2013 metų laikotarpiu įrengta iš viso 148 vnt. įvairaus tipo paviršinių nuotekų valymo įrenginių, tame tarpe:

- 41 kompleksinis Lietuvos ar užsienio gamintojų paviršinių nuotekų valymo įrenginys;
- 4 biologinio buitinių nuotekų valymo įrenginiai;
- 5 naftos produktų gaudyklės;
- 2 atviri paviršinių nuotekų valymo įrenginiai;
- 2 mechaniniai uždoriai vandentakiuose, skirti avarinės taršos sklidimui sulaikyti;
- 94 dumblo sėsdinimo šuliniai.



2.3.10. pav. Nuotekų valymo įrenginiai

Modernizuojant ir plėtojant automobilių kelių infrastruktūrą, gerinant eismo sąlygas, diegiant eismo saugos ir aplinkosaugines priemones, 2002-2013 metų laikotarpiu pasiekti šie su kelių transporto poveikiu aplinkai susiję rodikliai: sumažėjo orą teršiančių medžiagų (sieros dioksido, azoto oksidų, lakiųjų organinių junginių emisijos), įvykdyti Lietuvos Respublikos įsipareigojimai dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų išlakų mažinimo ir energijos naudojimo efektyvumo didinimo, įdiegtos kelių poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai mažinančios priemonės.

Stabilių eismo sąlygų užtikrinimas visoje Lietuvos Respublikoje

Statyti, rekonstruoti ir kapitališkai remontuoti tiltus, viadukus ir pralaidas

Vykdant Programą, tarptautiniuose koridoriuose ir kituose TEN-T tinklo keliuose esančių blogos būklės tiltų remontui ar rekonstravimui dažniausiai buvo naudojamos Europos Sąjungos lėšos, kituose keliuose esančių tiltų remontui – Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos.

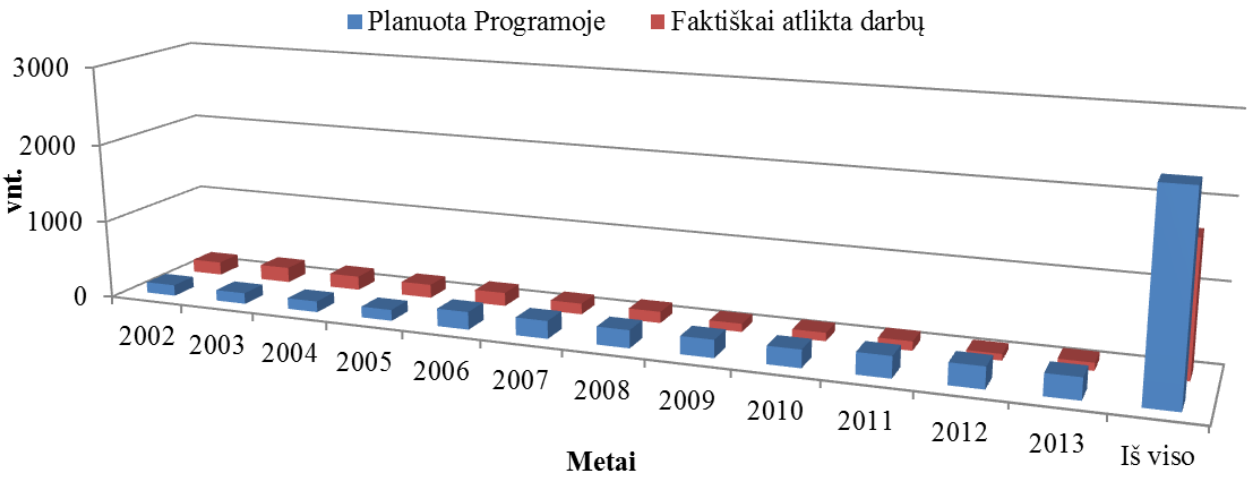
2002–2013 m. laikotarpiu buvo atlikta 1574 vnt. remonto darbų valstybinės reikšmės keliuose esančiuose tiltuose, viadukuose ir estakadose. Iš 1574 vnt. remonto darbų naujai įrengti

buvo 45 vnt. tiltai, viadukai ar estakados, kapitališkai suremontuoti ar rekonstruoti buvo 306 vnt. Likusiems 1223 taikytas paprastasis remontas, kuris lėtina nusidėvėjimą, tačiau laikomosios galios neatstato. 2.3.1 lentelėje pateikti duomenys apie tiltų, viadukų ir estakadų rekonstravimą ir remontus 2002–2013 m.

2.3.1 lentelėje. Duomenys apie tiltų, viadukų ir estakadų rekonstravimą ir remontus 2002–2012 m.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Iš viso
Tiltų, viadukų ir estakadų statyba	2	8	5	3	3	1	2	3	3	3	12	12	57
Tiltų, viadukų ir estakadų rekonstravimas ir kapitalinis remontas	35	38	51	35	26	17	36	27	17	18	6	13	319
Tiltų, viadukų ir estakadų paprastasis remontas	131	148	122	134	141	121	106	74	86	96	64	73	1296
Iš viso	**168**	**194**	**178**	**172**	**170**	**139**	**144**	**104**	**106**	**117**	**82**	**98**	**1672**

2.3.11 paveiksle pateiktas palyginimas tarp planuotų ir faktinių darbų 2002–2013 metais



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Iš viso
Planuota Programoje	140	140	140	140	225	225	225	225	225	270	270	270	2495
Faktiškai atlikta darbų	168	194	178	172	170	139	144	104	106	117	82	98	1672

2.3.11 pav. Tiltų, viadukų ir estakadų rekonstravimo ir remonto darbų palyginimas 2002 – 2013 metais (vnt.)

Lyginant su 2002–2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa matome, kad 2002–2013 metais buvo įgyvendinta 33 % mažiau nei **Programoje** buvo planuojama remontuoti ar rekonstruoti tiltų ir viadukų. Įvertinus darbų eigą ir pasiektus rezultatus, galima konstatuoti, kad tiltų remonto ir rekonstravimo darbai vyksta sėkmingai, programos nuostatos iš esmės yra vykdomos su nedideliu atsilikimu.



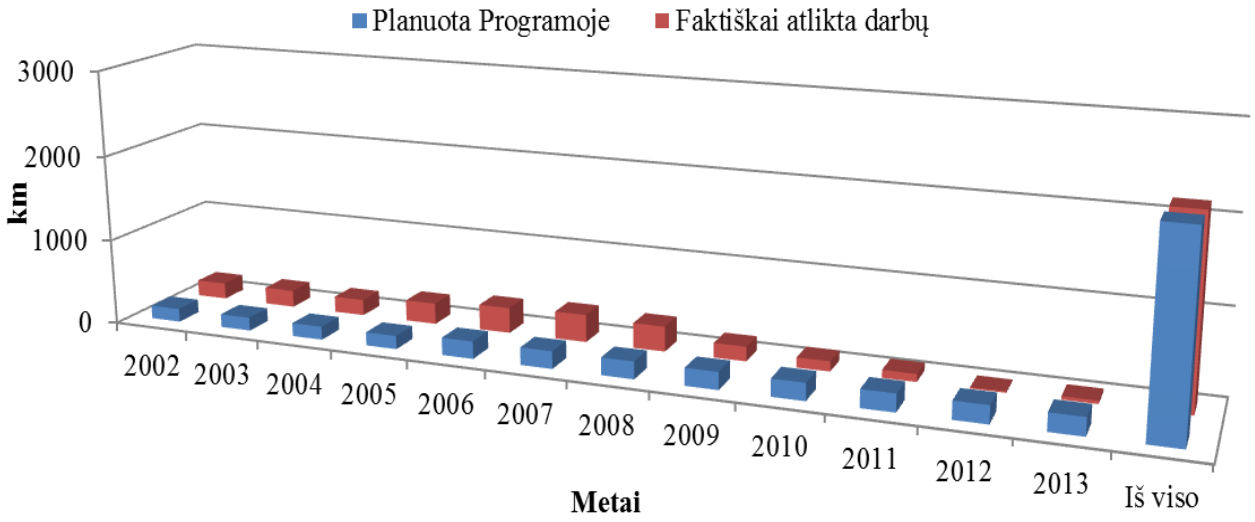


2.3.12 pav. Tiltas Druskininkuose

Numatant darbų kiekius 2015–2020 metams, reikėtų išlaikyti esamas darbų apimtis TEN-T tinklo keliuose, bei didinti tiltų, viadukų ir estakadų remontų apimtis krašto ir rajoniniuose keliuose.

Sustiprinti nusidėvėjusią kelio dangą krašto ir rajoniniuose keliuose, rekonstruoti krašto ir rajoninius kelius neatitinkančius minimalių techninių kategorijos reikalavimų

Asfalto dangų stiprinimo ar rekonstravimo poreikį sąlygoja kelio dangos būklė, t. y. konstrukcijos stiprumas, kelio dangos nelygumas, vėžių gylis, pažaidų kiekis, esama kelio kategorija, bendras ir sunkiųjų transporto priemonių eismo intensyvumas.



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Iš viso
Planuota Programoje	155	155	155	155	203	203	203	203	203	208	208	208	2259
Faktiškai atlikta darbų	190	198	187	247	298	322	293	170	117	91	17	37	2167

2.3.13 pav. 2002–2013 metais sustiprintų ar rekonstruotų ruožų ilgio palyginimas su planuotais rodikliais (km)

Iš pateiktos informacijos matome, kad asfalto dangų stiprinimas ir rekonstravimas 2002–2013 metais buvo vykdomas 4% atsiliekant nuo plano. Neženklų atsilikimą nuo numatyto asfalto dangų stiprinimo ir rekonstravimo 2002–2013 metais plano lemia išaugusios darbų apimtys 2005–2008 metais, kai planas buvo viršytas 1,5 karto, tačiau pastaraisiais metais krašto ir rajoninių kelių asfalto dangų stiprinimo ir rekonstravimo darbų apimtys ženkliai sumažėjo, dėl sumažėjusio finansavimo valstybinės reikšmės kelių tinklui.





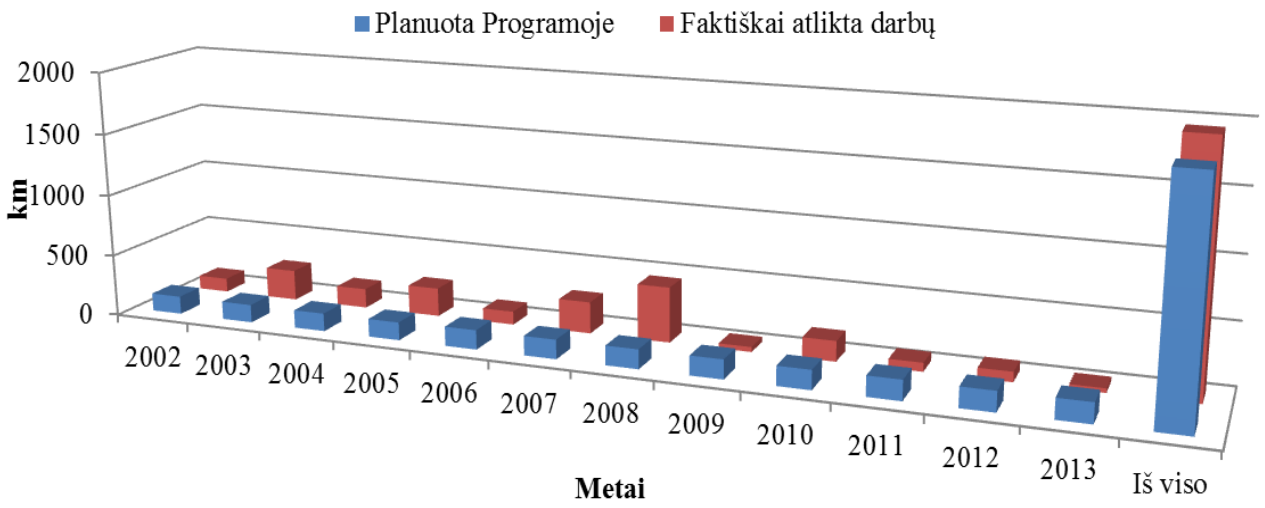
2.3.14 pav. Krašto ir rajoniniai keliai po rekonstrukcijos

Sumažėjus finansavimui bei darbų apimtims, karšto ir rajoninių kelių būklė ėmė blogėti, todėl 2015–2020 metais, reikia didinti krašto ir rajoninių kelių asfalto dangų stiprinimo ir rekonstravimo darbų apimtis, norint bent išsaugoti esamą krašto ir rajoninių kelių dangos būklę.

Asfaltuoti didelio eismo intensyvumo žvyrkelius bei žvyrkelius, jungiančius gyvenvietes

Įgyvendinant Programoje užsibrėžtus tikslus 2002–2013 metais buvo išasfaltuota 1948 km valstybinės reikšmės kelių su žvyro danga. Žvyrkeliai buvo asfaltuojami Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšomis bei finansuojant Europos Regioninės plėtros fondo lėšomis.

Žvyrkelių asfaltavimo darbų eiga ir palyginimas su planuotais darbų kiekiais pateiktas 2.3.15 pav.



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Iš viso
Planuota Programoje	145	145	145	145	156	156	156	156	156	162	162	162	1846
Faktiškai atlikta darbų	112	247	157	231	107	256	446	40	165	71	81	35	1948

2.3.15 pav. 2002–2013 metais išasfaltuotų rajoninių kelių su žvyro danga ruožų ilgio palyginimas su planuotais rodikliais (km)

Iš pateiktų duomenų apie valstybinės reikšmės kelių su žvyro danga asfaltavimą matome, kad 2002–2013 metais buvo išasfaltuota 6 % daugiau žvyrkelių nei buvo numatyta programoje.





2.3.16 pav. Rajoniniai keliai po asfaltavimo

Atsižvelgiant į pasiektus rezultatus 2015–2020 metais žvyrkelių asfaltavimo darbų apimtis tikslinga išlaikyti panašiame lygyje.

3. ATLIKTŲ DARBŲ POVEIKIS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ TINKLUI

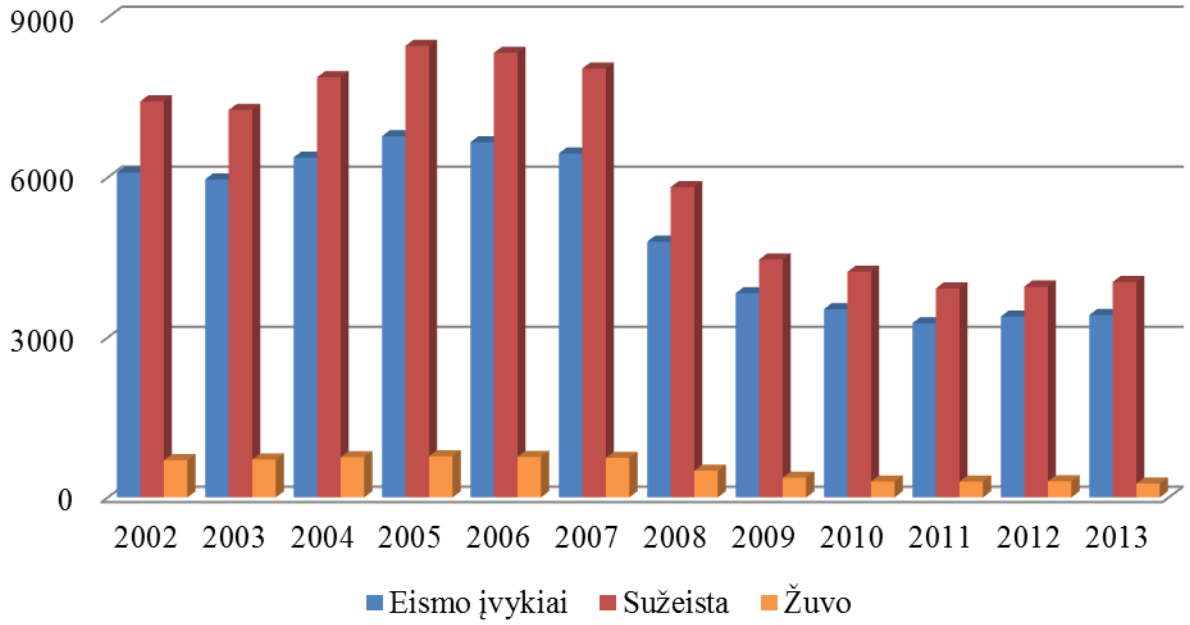
3.1. Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose

Skyrus didesnį dėmesį inžinerinių priemonių diegimui ir švietėjiškoms saugaus eismo gerinimo priemonėms, pavyko įgyvendinti baltojoje knygoje bei Veronos deklaracijoje užsibrėžtus tikslus – 2001–2010 metais bent 50% sumažinti eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių. Per dešimtmetį Lietuvos keliuose žuvusiųjų skaičius sumažėjo 57,5%.

Avaringumo dinamika Lietuvoje 2002–2013 m. laikotarpiu pateikta 3.1.1 lentelėje ir 3.1.1 paveiksle

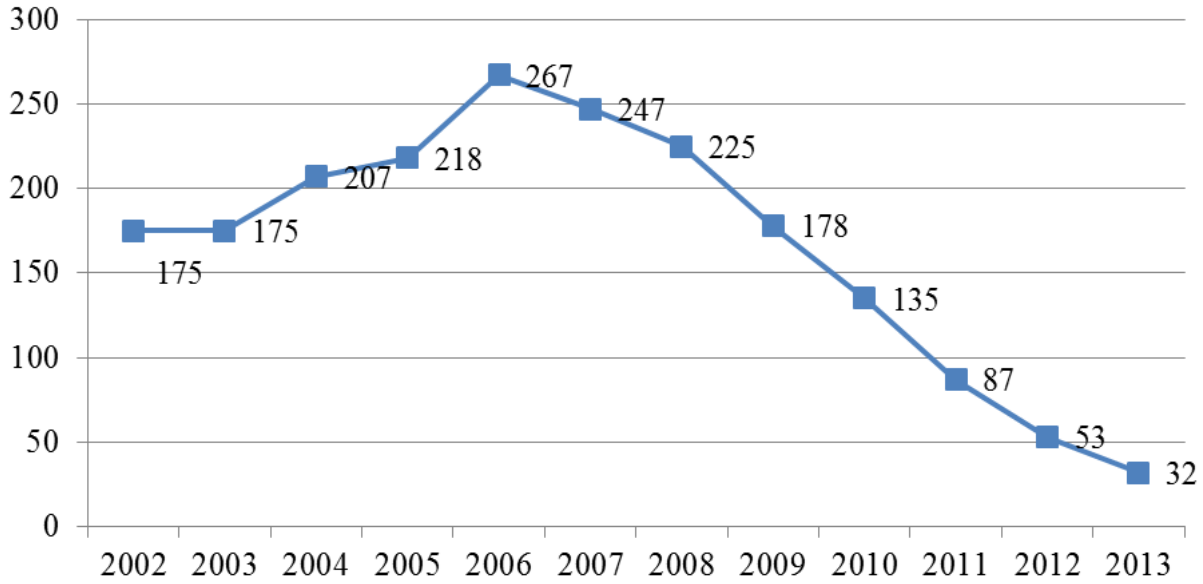
3.1.1 lentelė. Eismo įvykių skaičiaus kitimas Lietuvoje

Metai	Eismo įvykiai			Žuvo			Sužeista		
	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių
2002	6090	175,9	4,1	697	20,1	0,47	7427	214,5	5,0
2003	5963	173	3,8	709	20,6	0,45	7263	210,7	4,6
2004	6372	186	3,9	751	21,9	0,46	7877	230,0	4,8
2005	6771	198,6	3,8	773	22,7	0,43	8466	248,3	4,8
2006	6658	196,7	3,4	760	22,5	0,39	8334	243,2	4,3
2007	6448	191,5	3,3	740	22,0	0,37	8042	238,9	4,1
2008	4795	146,2	2,3	499	14,9	0,24	5818	177,3	3,8
2009	3827	114,9	1,7	370	11,1	0,17	4459	133,9	2,09
2010	3530	108,8	1,7	299	9,2	0,14	4230	130,4	1,98
2011	3266	103,5	1,5	296	9,3	0,14	3919	124,2	1,83
2012	3392	113,9	1,5	302	10,1	0,13	3952	132,6	1,76
2013	3418	116,1	1,5	258	8,5	0,11	4040	134,2	1,77



3.1.1 pav. Eismo įvykių skaičiaus kitimas Lietuvoje, (vnt.)

Įgyvendinant saugaus eismo priemones taip pat pavyko sumažinti „juodų dėmių“ skaičių valstybinės reikšmės keliuose. „Juodų dėmių“ skaičiaus kitimo dinamika valstybiniuose keliuose 2002–2013 metais pateikta 3.1.2 pav.

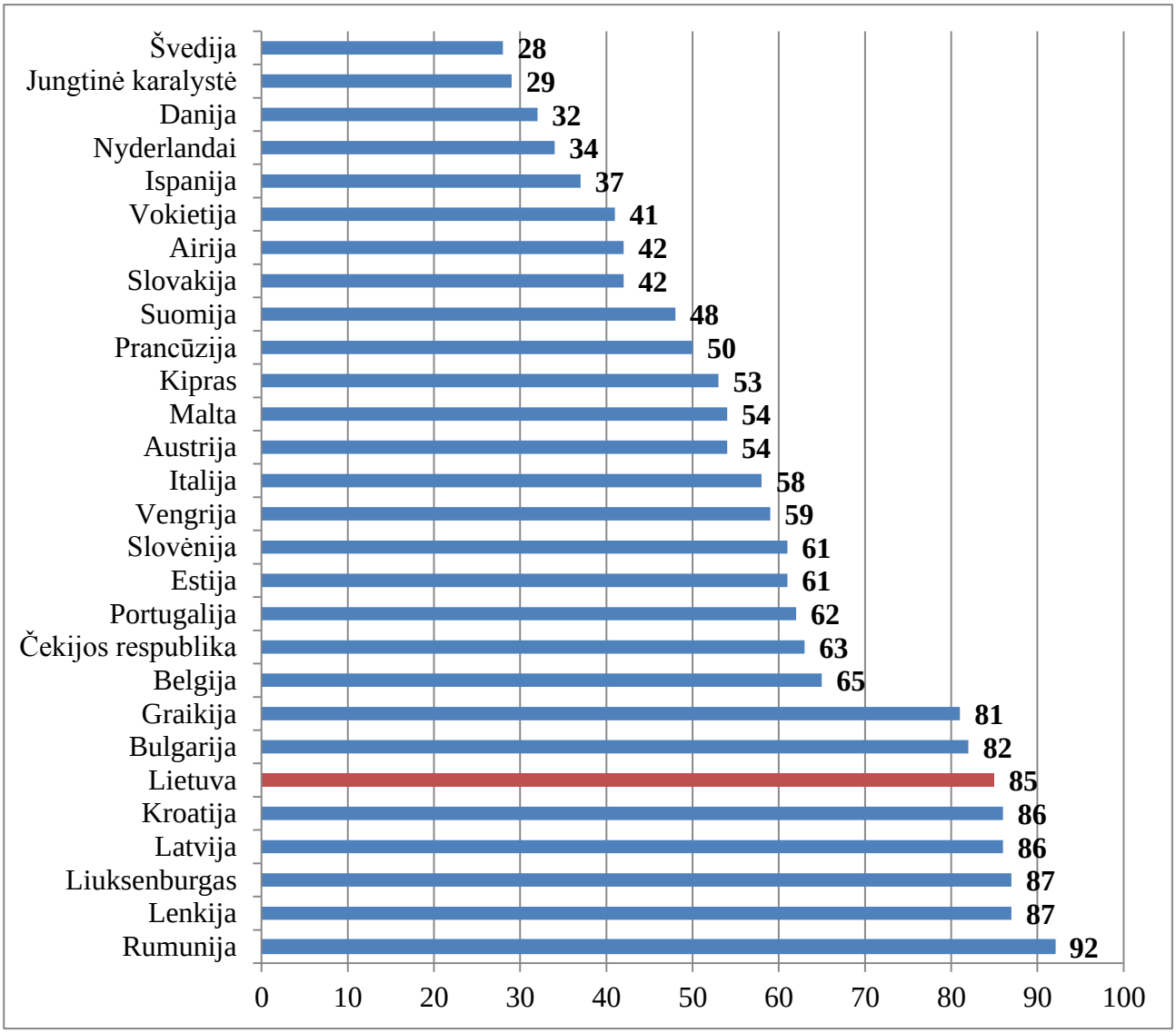


3.1.2 pav. „Juodųjų dėmių“ skaičius kitimas valstybinės reikšmės keliuose, (vnt.)

Iš 3.1.2 pav. matome, kad „juodosios dėmės“ pradeda nykti 2006 metais, padidėjus saugaus eismo gerinimui skiriamoms lėšoms. Didesnis „juodųjų dėmių“ skaičiaus mažėjimo tempas atsiranda 2008 m., kaip tik tuo metu, buvo imtasi kompleksinių priemonių saugaus eismo gerinimui

valstybiniuose keliuose: inžinierinių priemonių diegimas, saugaus eismo auditai, švietėjiška veikla, sugriežtintos baudos už šiurkščius kelių eismo taisyklių pažeidimus.

Reikia pastebėti, kad eismo saugumo situacija Lietuvoje, lyginant su kitomis ES šalimis, nepaisant ženklaus eismo įvykiuose žuvusių skaičiau sumažėjimo vis dar išlieka prasta (3.1.3 pav.).



3.1.3 pav. Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų Europos Sąjungos šalyse 2013 m.

Pastaraisiais metais skyrus didelį dėmesį inžinerinių priemonių diegimui ir švietėjiškoms saugaus eismo gerinimo priemonėms, pavyko įgyvendinti Baltojoje knygoje ir Veronos deklaracijoje užsibrėžtus tikslus nuo 2001 iki 2010 metų bent 50% sumažinti eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių. Tačiau nepaisant ženklaus eismo įvykiuose žuvusių skaičiaus sumažėjimo eismo sauga Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose, lyginant su kitomis ES šalimis vis dar išlieka prasta, 2013 metų duomenimis milijonui gyventojų tenka 85 žuvę

žmonės eismo įvykiuose.

3.2. Susisiekimo užtikrinimas išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių

Efektyviai vykdyti nuolatinę kelių priežiūrą

Kelių infrastruktūros priežiūros svarbiausias tikslas – savalaikių ir technologiškai pagrįstų priežiūros darbų vykdymas, užtikrinant saugų eismą ir reikiamą kelio elementų tarnavimo laiką. Norint užtikrinti didžiausią priežiūros darbų efektą, būtina kvalifikuota darbo jėga ir naujausiomis technologijomis paremta techninė bazė. Šių dedamųjų plėtrai ir vystymui reikalingas atitinkamas finansavimas. Būtent pagrįstais skaičiavimais nustatytas optimalus kelių priežiūros darbų finansavimas sudaro sąlygas, sunaudojant mažiausiai lėšų, pasiekti geriausią rezultatą. Tačiau Lietuvoje susiklostė praktika, kai lėšos kelių priežiūrai skiriamos ne pagal optimalų poreikį, o pagal šalies ekonominę situaciją ir pajėgumus.

Nors tikslo kelius prižiūrėti optimaliai (kada visuomenės išlaidos yra mažiausios) nepavyko pasiekti, programos įgyvendinimo laikotarpiu padidėjo kelių priežiūros darbų apimtys, pagerėjo priežiūros darbų kokybė. Didžiausias dėmesys buvo skiriamas kelių priežiūrai žiemos ir vasaros metu, asfaltbetonio dangų taisymui, žvyrkelių ir kelkraščių tvarkymui, kelių ženklinimui.

Prasidėjus ekonominei krizei ir sumažėjus programos finansavimui, kelių ir tiltų priežiūros lygiai buvo sumažinti (I priežiūros lygiu vykdomi tik žiemos darbai keliuose A1 ir Via Baltica), keletą kartų sumažintos žvyrkelių dangos atnaujinimo lėšos ir darbų apimtys. Ir nors tokio radikalaus finansavimo sumažinimo ženklesnių pasekmių kol kas nematyti (dėka didžiulių kelininkų pastangų), vėliau, situacijai nesikeičiant, keliai gali prarasti savo funkcionalumą. Dėl įtemptos ekonominės situacijos Lietuvoje ir išliekant ženkliai sumažintam kelių sektoriaus finansavimui, kelių infrastruktūros elementų priežiūra vykdoma žemiausiu lygiu, išskyrus kelių dangas. Šis lygis dar tikslintas, atsižvelgti į keletą įtakojančių veiksnių: realų faktinį eismo intensyvumą tame kelyje ar ruože, krovininio transporto eismą, tarptautinio transporto eismą, kelio svarbą Lietuvos ir viso regiono kelių tinkle bei daugiametę kelių priežiūros patirtį.

Tobulinti kelių priežiūros ir plėtros valdymą

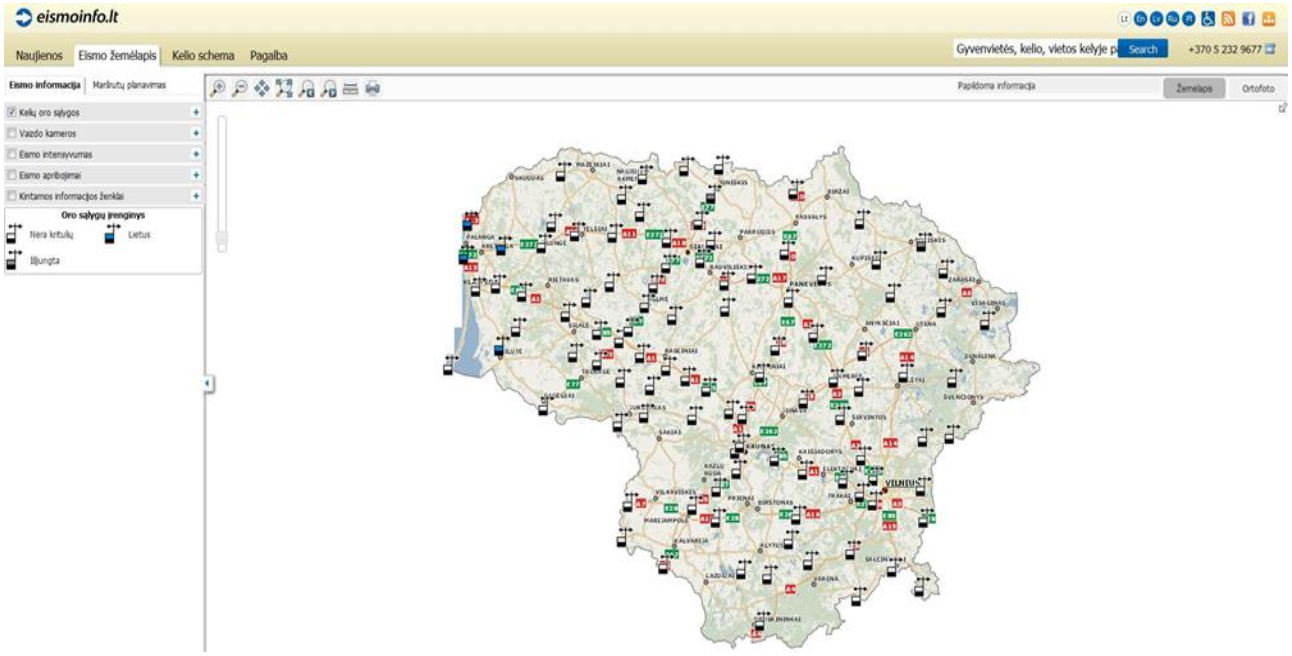
Įgyvendinus programoje numatytus intelektinių transporto sistemų diegimo darbus, Lietuva pagal informacinių eismo sistemų lygį priartėjo prie Vakarų Europos valstybių. Kelių naudotojai dabar planuodami keliones (ir kelyje) gali gauti eismo informaciją apie oro sąlygas bei kelio dangos būklę, kelio remonto darbus, jų trukmę ir apylankas, apie eismo apribojimus dėl

gamtinių sąlygų, apie pavojingas kliūtis bei eismo sutrikimus. Pagrindinės naujai teikiamos paslaugos yra:

- informacija apie kelio darbus, jų trukmę, apylankas, galimą vėlavimą dėl darbų;
- realaus laiko informacija apie eismo intensyvumą ir vidutinį greitį atskiruose kelio ruožuose, perspėjimai apie eismo sutrikimus. Eismo intensyvumo trumpalaikės prognozės (keliuose, kuriuose įrengti eismo intensyvumo jutikliai). Informacija apie galimą vėlavimą dėl eismo sutrikimų;
- informacija apie apribojimus keliuose dėl gamtinių sąlygų, eismo įvykių ar kitų priežasčių. Informacija apie apribojimų galiojimo laiką, apylankas, galimą vėlavimą;
- kelių oro sąlygų informacija, informacija apie kelio dangos būklę (slidumą), perspėjimai apie pavojingus eismui reiškinius;
- maršrutų planavimas atsižvelgiant į eismo apribojimus ir eismo sąlygas (trumpiausio kelio paieška, greičiausio kelio paieška, racionalaus kelio paieška).

Besidomintys šia informacija galės suplanuoti kelionės maršrutą bei laiką, atsižvelgdami į esamus ar planuojamus eismo apribojimus ir sąlygas. Duomenys apie eismą pateikiami interaktyviame žemėlapyje, kuriame vizualiai atsispindi situacija keliuose. Čia bus galima pamatyti suplanuotą maršrutą ir galimus nesklandumus. Planuojama, kad Eismo informacijos centro paslaugos prisidės prie eismo saugumo keliuose, keliautojai greičiau ir mažesnėmis išlaidomis pasieks kelionės tikslą. Šios paslaugos skatins naujų, modernių technologijų plėtrą keliuose.

Vakarų valstybių patirtis, kur jau seniai išnaudojama esama kelių infrastruktūra su naujosiomis informacinėmis technologijomis ir taikomas efektyvus eismo valdymas, Lietuvoje taip pat sėkmingai galėtų būti pritaikyta, o esančių kelių potencialo išnaudojimas taptų tokiu pačiu svarbiu tikslu kaip ir naujų statymas. Pagrindinis ITS principas yra paprastas: pritaikyti eismo reguliavimą prie eismo sąlygų. Yra dvi sąlygos tai pasiekti – reikia turėti tikslią informaciją apie kelių tinkle esančią situaciją (sukurtas Eismo informacijos centras) ir turėti priemones greitai reaguoti į kelių būsenos pasikeitimus, atitinkamai siunčiant nurodymus vairuotojams. Būtent šių valdymo priemonių diegimas, tęsiant programos įgyvendinimą, prisidės prie viso Lietuvos kelių tinklo plėtros.



3.2.1 pav. Eismo informacijos sistema

Įgyvendinus intelektinių transporto sistemų diegimo darbus, Lietuva pagal informacinių eismo sistemų lygį priartėjo prie Vakarų Europos valstybių. Dabar kelių naudotojai planuodami keliones (ir būdami kelyje), operatyviai gali gauti eismo informaciją apie oro sąlygas bei kelio dangos būklę, kelio remonto darbus, jų trukmę ir apylankas, eismo apribojimus dėl gamtinių sąlygų, pavojingas kliūtis bei eismo sutrikimus.

3.3. Kelionės gaišties, kelio naudotojų išlaidų, poveikio aplinkai, socialinės atskirties mažinimas

Valstybinės reikšmės kelių tinklo būklė su asfalto danga

Automobilių kelių dangų konstrukcijų būklę lemia šie pagrindiniai rodikliai:

- kelių nelygumas;
- vėžių gylis;
- kelių stiprumas;
- sukibimo koeficientas;
- pažaidų (plyšių, išdaužų, iškylų ir pan.) kiekis.

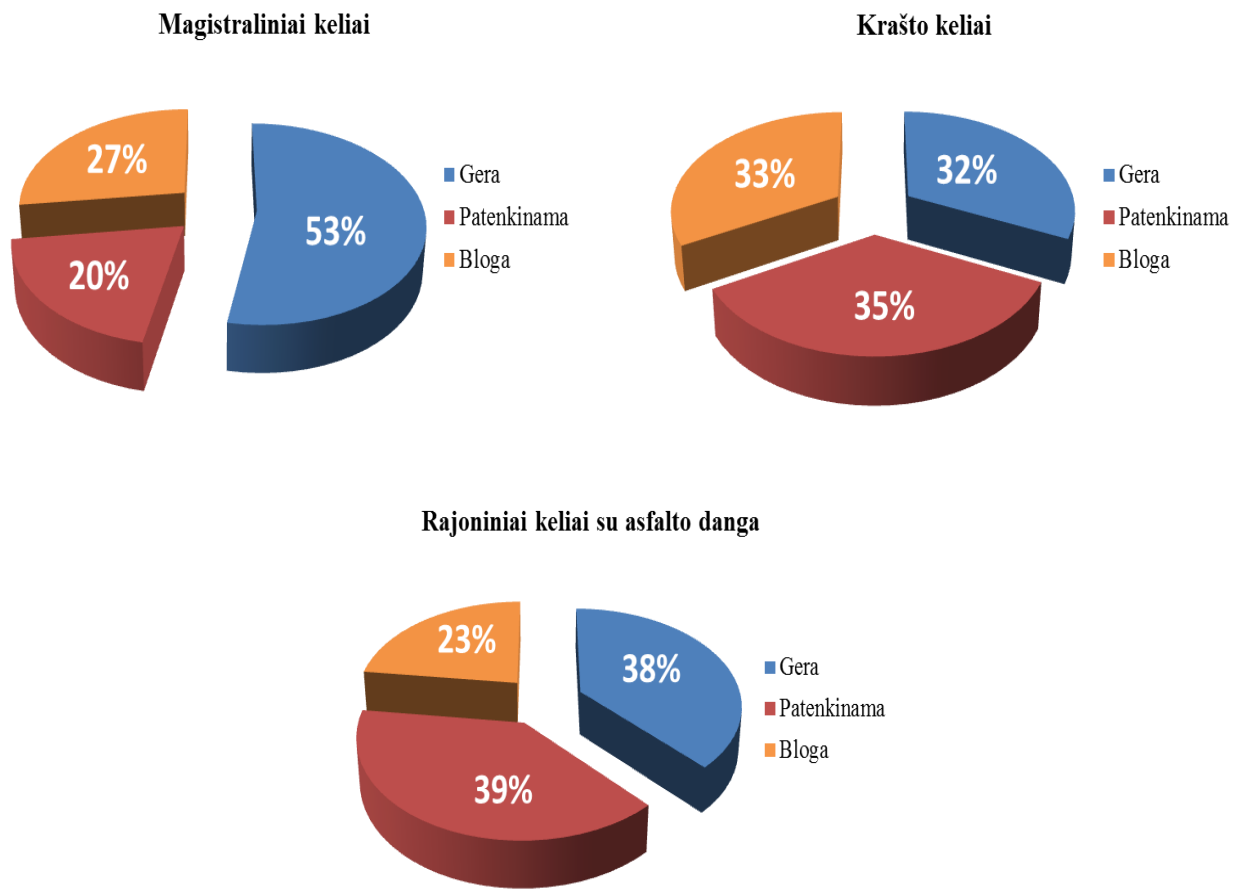
2007 metais pirmą kartą naudojant kelių tyrimo laboratoriją RST28 buvo išmatuotas magistralinių kelių tinklas ir nustatyti dangų kokybiniai rodikliai. 2010 ir 2013 metais buvo atlikti pakartotiniai kokybinių rodiklių tyrimai magistralinių kelių tinkle.

2008 ir 2011 metais buvo analogiški tyrimai buvo atlikti krašto kelių tinkle, o 2012 metais i rajoninių kelių tinkle.

Duomenys apie valstybinės reikšmės kelių su asfalto danga būklę pateikiami 3.3.1 lentelėje ir 3.3.1 pav.

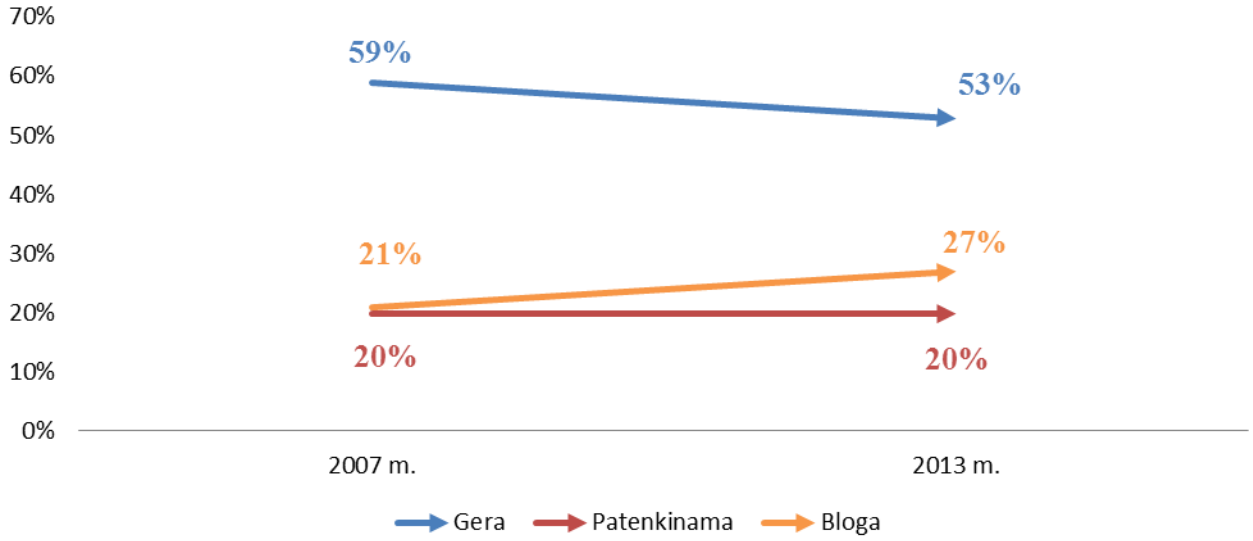
3.3.1 lentelė. Valstybinės reikšmės kelių su asfalto danga būklė

Būklė	Magistraliniai kelia			Krašto keliai		Rajoniniai keliai
	2007 m.	2010 m.	2013 m.	2008 m.	2011 m.	2012 m.
Apibendrinta dangos būklė proc. nuo bendro ilgio						
Gera	59%	60%	53%	32%	32%	38%
Patenkinama	20%	18%	20%	48%	35%	39%
Bloga	21%	23%	27%	21%	33%	23%



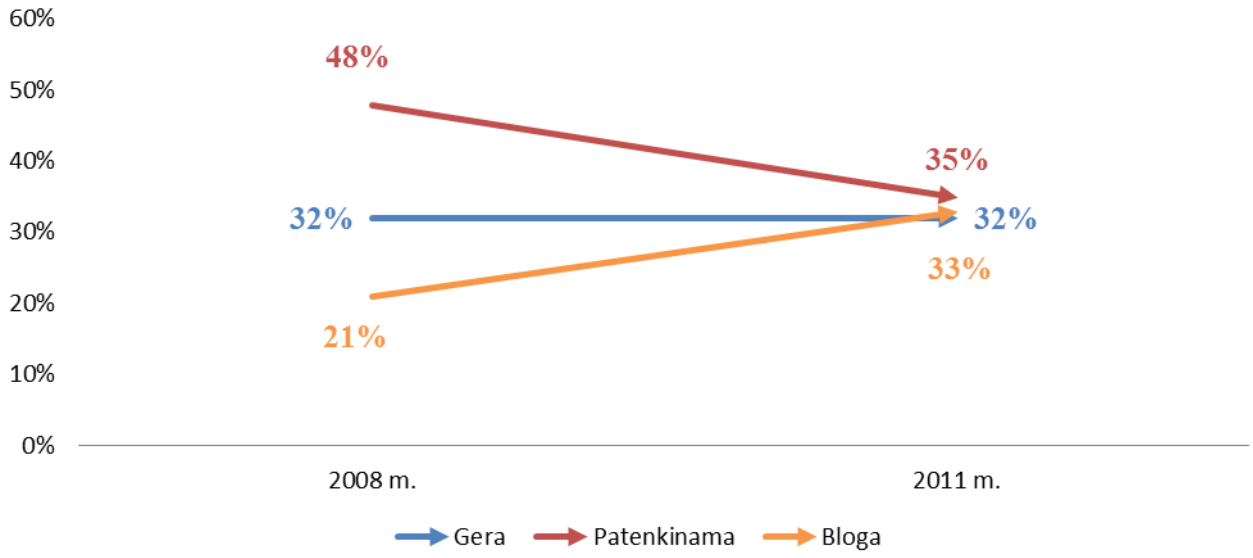
3.3.1 pav. Valstybinės reikšmės kelių pasiskirstymas pagal dangų būklę 2007–2013 m., (%)

Duomenys apie magistralinių ir karšto kelių dangos būklės kitimą pateikiami 2.3.2 ir 2.3.3 paveiksluose.



3.3.2 pav. Magistralinių kelių dangos būklės kitimas 2007–2013 metais

Iš pateiktų duomenų matome, kad magistralinių kelių būklė neženkliai pablogėjo, kelių, kurių dangos būklė bloga 2013 metais sudarė 27 proc. nuo bendro magistralinių kelių ilgio, t.y. 6 proc. daugiau nei 2007 metais (21 proc.).



3.3.3 pav. Krašto kelių dangos būklės kitimas 2008-2011 metais

Krašto kelių dagos būklė blogėjo sparčiai, krašto kelių kurių dangos būklė bloga 2011 metais sudarė 33 proc. nuo bendro krašto kelių ilgio, t.y. net 12 proc. daugiau nei 2008 metais (21 proc.).

Rajoninių kelių dangos būklė buvo ištirta tik 2012 metais, todėl šiuo metų negalime palyginti kaip pakito rajoninių kelių būklė lyginant su ankstesniais metais. Išsamūs tyrimai rajoniniuose keliuose su asfalto danga bus atlikti 2015 metais.

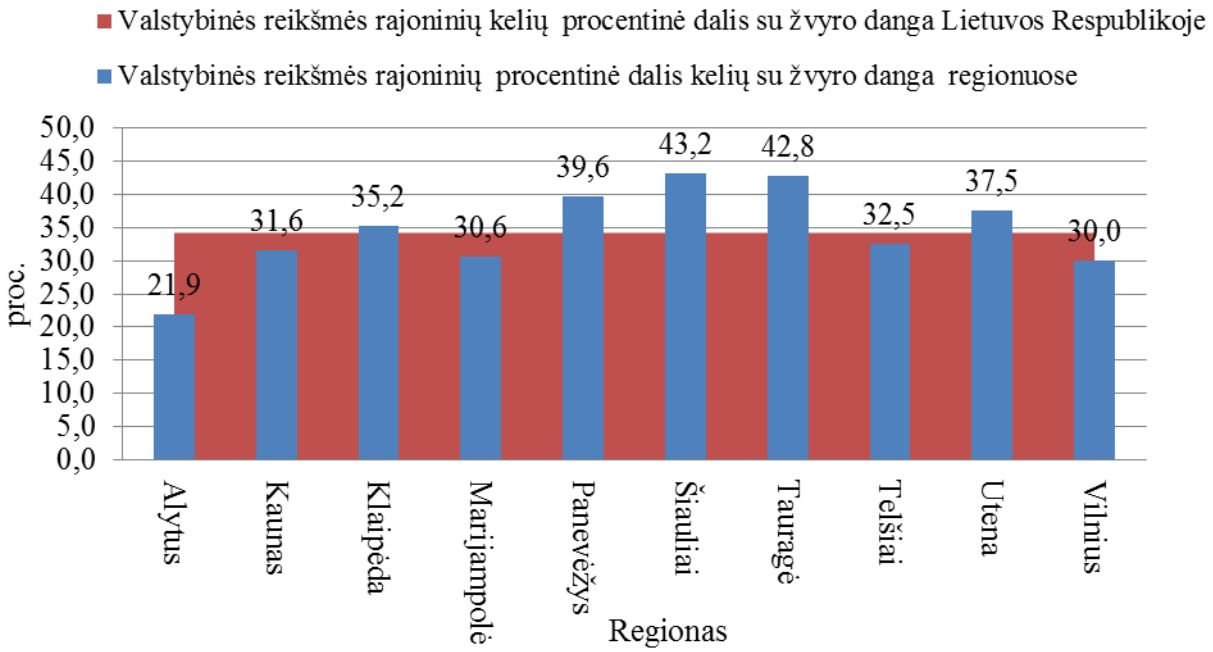
Valstybinės reikšmės kelių tinklo būklė su žvyro danga

2002-2013 metai išasfaltavus 1948 km kelių su žvyro danga, Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinkle kelių su žvyro danga sumažėjo nuo 43,3 proc. (2002 metais) iki 34,2 proc. (2013 metais). 3.3.2 lentelėje pateikiama informacija apie valstybinės reikšmės rajoninių kelių procentinę dalį su žvyro danga regionuose 2002 ir 2013 metais.

3.3.2 lentelė. Valstybinės reikšmės rajoninių kelių procentinė dalis su žvyro danga regionuose 2002 ir 2013 metais

	2002 metai			2013 metai			Procentinis pokytis
	Bendras ilgis, km	Kelių su žvyro danga ilgis, km	Procen-tinė dalis	Bendras ilgis, km	Kelių su žvyro danga ilgis, km	Procen-tinė dalis	
Alytus	1473,680	461,990	31,3%	1473,834	322,706	21,9%	9,5%
Kaunas	2672,130	1092,220	40,9%	2674,717	845,985	31,6%	9,2%
Klaipėda	2092,710	950,970	45,4%	1867,354	656,641	35,2%	10,3%
Marijampolė	1546,010	642,580	41,6%	1572,160	480,435	30,6%	11,0%
Panevėžys	2437,010	1180,280	48,4%	2437,675	964,432	39,6%	8,9%
Šiauliai	2777,190	1430,230	51,5%	2779,813	1200,184	43,2%	8,3%
Tauragė	1230,240	601,190	48,9%	1436,945	615,231	42,8%	6,1%
Telšiai	1310,630	549,840	42,0%	1309,765	412,693	31,5%	10,4%
Utena	2514,910	1196,770	47,6%	2493,964	934,472	37,5%	10,1%
Vilnius	2840,970	1125,160	39,6%	2780,574	834,132	30,0%	9,6%
Automagistralė	417,100	0,000	0,0%	415,404	0,000	0,0%	0,0%
	21312,580	**9231,230**	**43,3%**	**21242,205**	**7266,911**	**34,2%**	**9,1%**

3.3.4 pav. pateikiama informacija apie valstybinės reikšmės rajoninių kelių procentinę dalį su žvyro danga regionuose



3.3.4 pav. Rajoninės reikšmės kelių su žvyro danga pasiskirstymas Lietuvos regionuose

Iš pateiktos informacijos matome, kad šiuo metu vis dar yra pakankamai dideli regioniniai skirtumai vertinant automobilių kelių infrastruktūrą. Panevėžio, Šiaulių, Tauragės ir Utenos regionuose, valstybinės reikšmės rajoninių kelių su žvyro danga procentinė dalis ženkliai viršija Lietuvos Respublikos vidurkį. Tai sąlygoja blogesnes tų regionų žmonių susisiekimo, gyvenamosios aplinkos, atskirų verslo subjektų, ūkio šakų vystymosi sąlygas.

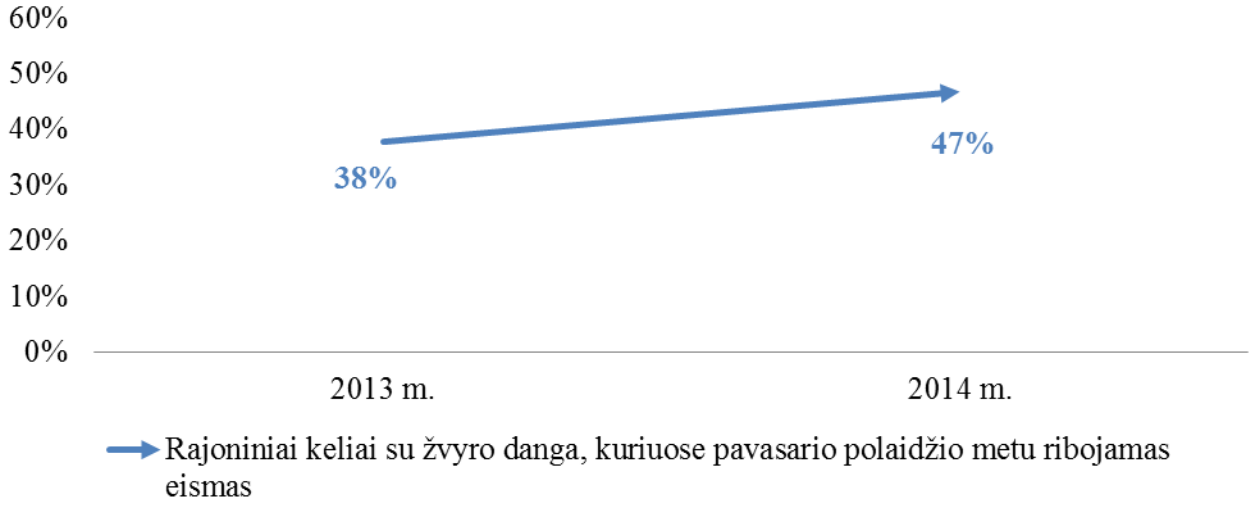
Duomenys apie valstybinės reikšmės kelių su žvyro danga būklę pateikiami 3.3.5 pav.



3.3.5 pav. Valstybinės reikšmės kelių su žvyro danga pasiskirstymas pagal dangų būklę, (%)

Esant dabartinei kelių su žvyro danga būklei, pavasario polaidžio metu reikia apriboti sunkiasvorio transporto eismą rajoniniuose keliuose su žvyro danga.

Duomenys apie rajoninių kelių su žvyro danga, kuriuose pavasario polaidžio metu ribojimas eismas kitimą pateikiami 3.3.6 paveiksle.



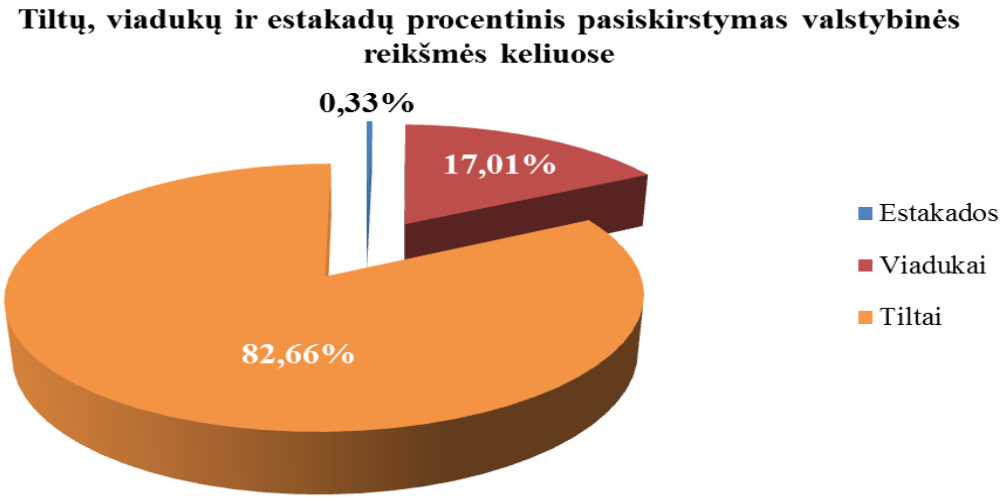
3.3.6 pav. Rajoniniai keliai su žvyro danga, kuriuose pavasario polaidžio metu ribojimas eismas.

2014 metais rajoninių kelių ruožuose su žvyro danga dėl pavasario polaidžio, eismas buvo ribojamas 3440 km (47 proc. nuo bendro rajoninių kelių su žvyro danga ilgio), kai 2013 rajoninių kelių ruožu su žvyro danga, kuriuose buvo ribojamas eismas pavasario polaidžio metu buvo 2792 km (38 proc. nuo bendro rajoninių kelių su žvyro danga ilgio). Kelių ruožų, kuriuose pavasario polaidžio metu eismas buvo ribojamas padidėjo 9 proc. (648 km). Tikėtina, kad rajoninių kelių su žvyro danga būklė toliau blogės dėl nepakankamų remontų kiekių, todėl artimiausiais metais pavasario polaidžio laikotarpiu eismas bus ribojamas vis didesniame kelių su žvyro danga ilgyje.

Tiltų viadukų ir estakadų valstybinės reikšmes keliuose būklė

Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės keliuose yra 1499 tiltų, viadukų ir estakadų, didžiausią dalį transporto statinių valstybinės reikšmės keliuose sudaro tiltai – 1239, viadukai – 255 ir tik nežymią dalį estakados –5.

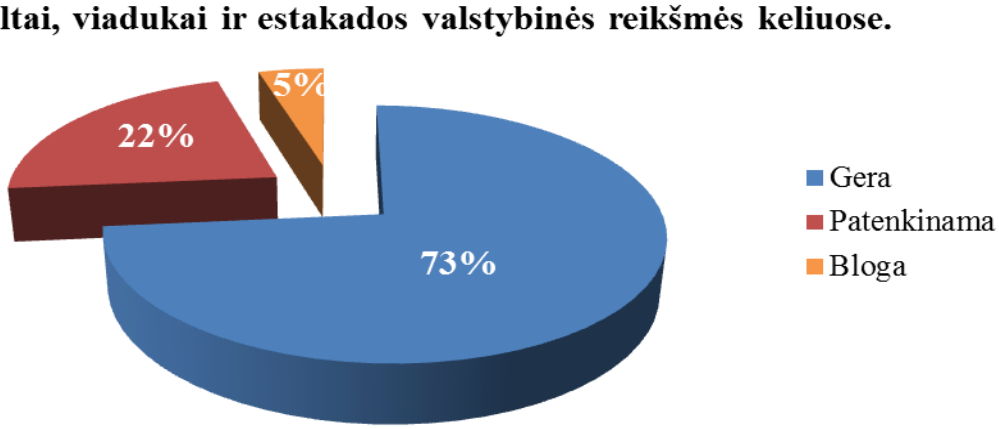
3.3.7 paveiksle pateiktas tiltų, viadukų ir estakadų procentinis pasiskirstymas valstybinės reikšmės keliuose



3.3.7 pav. Tiltų, viadukų ir estakadų pasiskirstymas valstybinės reikšmės keliuose

Daugiausia transporto statinių valstybinės reikšmės keliuose buvo įrengta 1961–1990 metais – 980 tiltų, viadukų ir estakadų (65,38 proc. esamų tiltų), nuo 2001 iki 2012 buvo įrengti tik 48 nauji transporto statiniai.

3.3.8 pav. pateikiama informaciją apie tiltus, viadukus ir estakadas valstybinės reikšmės keliuose.



3.3.8 pav. Tiltų, viadukų ir estakadų pasiskirstymas pagal būklę valstybinės reikšmės keliuose

Spartesnį krašto kelių dangos būklės blogėjimą lėmė mažesnės investicijos ir dėmesys krašto ir rajoniniams keliams. Magistralinių kelių modernizavimui ir plėtrai skiriamos ženkliai didesnės lėšos, nei krašto ar rajoniniams keliams. Didžiąją dalį lėšų skirtų magistralinių kelių modernizavimui ir plėtrai sudarė ES bendrafinansavimo lėšos. Kapitaliniai remontai, kelio dangos stiprinimo ar kelio rekonstravimo darbai krašto ir

rajoniniuose keliuose buvo atliekami labai mažomis apimtimis, kas ir lėmė spartesnį kelio dangos būklės blogėjimą karšto ir rajoniniuose keliuose.

Dėl nepakankamo rajoninių kelių su žvyro danga remonto finansavimo, pastaraisiais metais atliekama tik apie 150 km žvyrkelių remonto darbų per metus. Tikėtina, kad rajoninių kelių su žvyro danga būklė toliau blogės, todėl artimiausiais metais pavasario polaidžio laikotarpiu eismas bus ribojamas vis didesniame kelių su žvyro danga ilgyje.

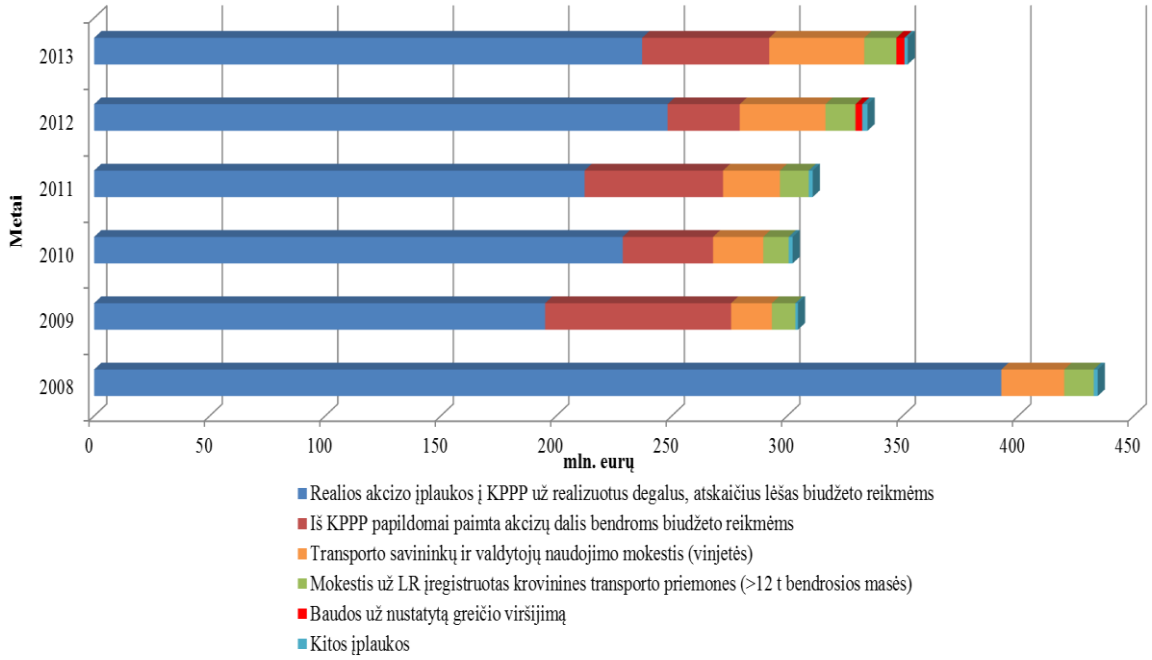
Didžioji dalis tiltų, viadukų ir estakadų valstybinės reikšmės keliuose yra geros arba labai geros būklės (73,49 proc.), patenkinamos būklės (21,90 proc.) bei blogos ir labai blogos būklės (4,61 proc.) kuriuos reikia rekonstruoti per artimiausius penkerius metus.

4. 2002–2015 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMAS

Kelių sektoriaus finansavimas skiriamas remiantis Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymu. Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme nustatyti finansavimo šaltiniai:

- dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotą benziną ir dyzelinius degalus bei energetinius produktus, kurie pagaminti iš biologinės kilmės medžiagų ar su jų priedais ir skirti naudoti kaip variklių degalai;
- dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotas suskystintas dujas, skirtas automobiliams;
- mokestis už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones;
- Lietuvos Respublikoje, užsienio šalyse, tarp jų ir Europos Sąjungos valstybėse narėse, įregistruotų transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis (Vinjetės)
- mokestis už važiavimą keliais Lietuvos Respublikoje, ir užsienio šalyse, tarp jų ir Europos Sąjungos narėse įregistruotomis transporto priemonėmis (jų junginiais), kurių matmenys su kroviniu ar be jo viršija leidžiamus, arba kai viršijama ašies (ašių) apkrova ar transporto priemonės (jų junginio) leidžiamoji masė;
- mokestis už eismo ribojimą;
- juridinių, fizinių asmenų bei užsienio valstybių tikslinės lėšos.
- lėšos iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą, užfiksuotą stacionariąja Kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įrangą, įrengta valstybinės reikšmės keliuose.

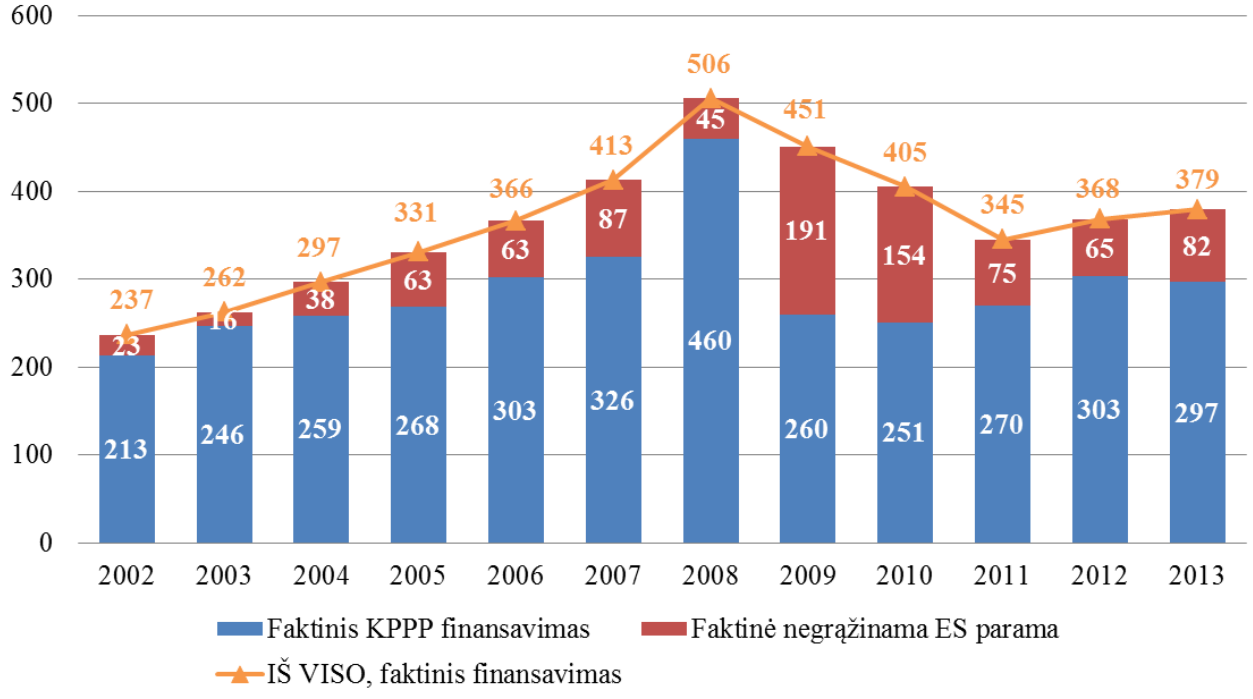
Kelių priežiūros ir plėtros programos įplaukų dinamika pateikta 4.1 paveiksle.



4.1 pav. Kelių priežiūros ir plėtros programos įplaukų dinamika

Lietuvos valstybinės ir vietinės reikšmės keliai yra finansuojami iš dviejų pagrindinių šaltinių: Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo bei Europos Sąjungos skiriamos paramos.

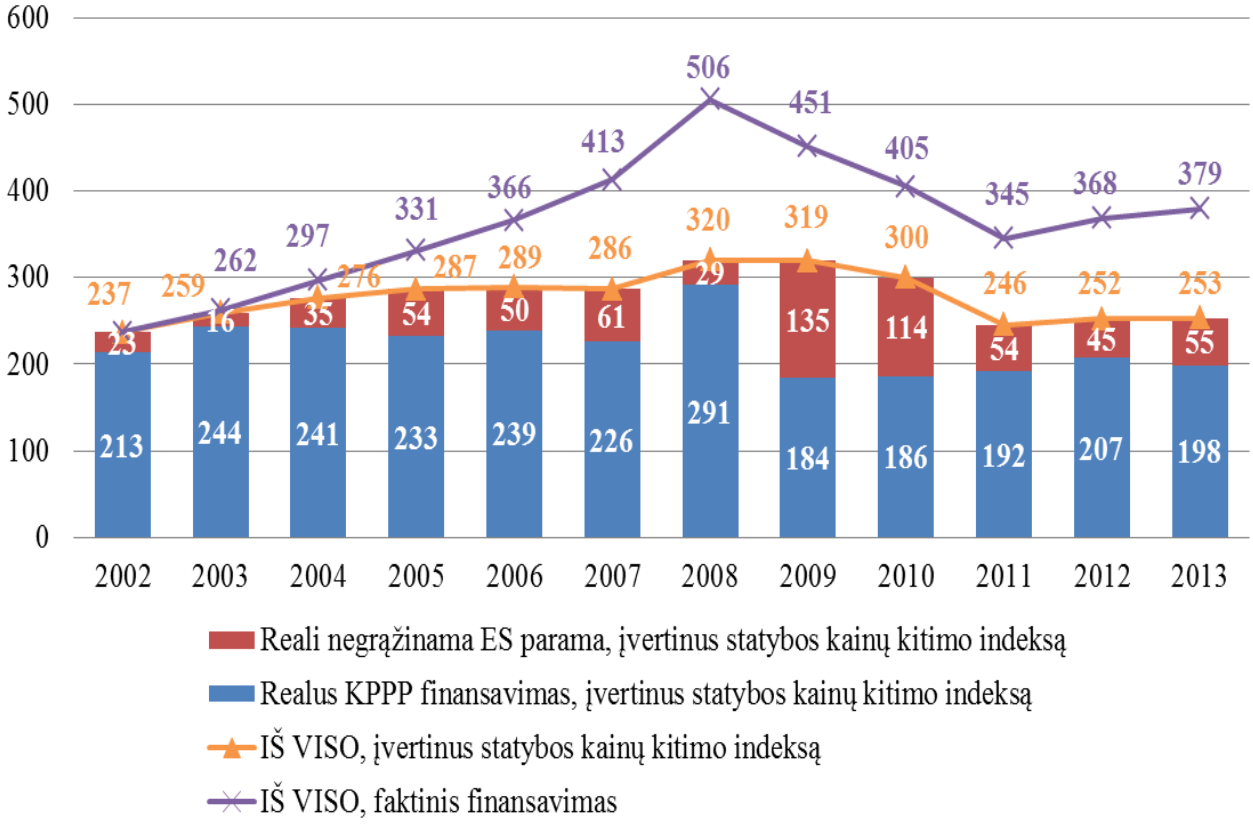
Valstybinės ir vietinės reikšmės kelių finansavimo dinamika 2002–2013 metais pateikta 4.2 pav.



4.2 pav. Valstybinės reikšmės kelių finansavimo dinamika 2002–2013 metais (mln. eurų)

Iš pateiktų duomenų matome, kad nuo 2002 iki 2008 metų finansavimas valstybinės ir vietinės reikšmės keliams padidėjo 2,1 karto nuo 237 iki 506 mln. eurų, didžiausią tam įtaką turėjo padidėjęs finansavimas Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) lėšomis nuo 213 iki 460 mln. eurų. Prasidėjus sunkmečiui 2009 metais KPPP lėšos sumažėjo 1,8 karto nuo 460 mln. iki 260 mln. eurų. Ženklaus valstybinės ir vietinės reikšmės kelių finansavimo sumažėjimo pavyko išvengti dėl padidėjusios Europos sąjungos paramos nuo 45 mln. iki 191 mln. eurų. 2013 metais lyginat su 2002 metais finansavimas valstybinės ir vietinės reikšmės keliams padidėjo 60 proc. nuo 237 mln. iki 379 mln. eurų, o KPPP skiriamos lėšos padidėjo 40 proc. nuo 213 mln. iki 297 mln. eurų.

4.3 paveiksle pateikiamas valstybinės ir vietinės reikšmės kelių finansavimas 2002–2013 metais, įvertinus statybos kainų kitimo indeksą.



4.3 pav. Valstybinės ir vietinės reikšmės kelių finansavimas (Faktinis finansavimas ir realios lėšos ir įvertinus statybos kainų kitimo indeksą) 2002–2013 metais (mln. eurų)

Iš pateiktų duomenų matome, kad valstybinės reikšmės kelių finansavimas 2013 metais įvertinus statybos kainų kitimo indeksą buvo 6,9 proc. didesnis, negu 2002 metais. Pagal pateiktus duomenis, aiškiai matome, kad realus finansavimas automobilių keliams ženkliai mažėja.

5. LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ STRATEGINIUS TIKSLUS NUSTATANČIŲ DOKUMENTŲ ANALIZĖ

Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metais programa

2013 metais parengtoje ir gruodžio 18 d nutarimu Nr. 1253 Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintos „Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metais programos“ strateginis tikslas – sukurti konkurencingą, modernią, darnią ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Pasiekus strateginį tikslą, susisiekimo sistema užtikrintų kokybišką, efektyvų, nepertraukiamą ir darnų visuomenės narių judumą ir prekių transportavimą, aukštos kokybės logistikos ir pašto paslaugas. Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 metais programoje numatyti šeši programos tikslai, kurie padės įgyvendinti programoje numatytą strateginį tikslą. Programoje iškelti tikslai apimą visą susisiekimo sistemą, išskirsime tik programos tikslus ir uždavinius, kurie tiesiogiai nustato strateginius tikslus kelių infrastruktūrai.

Pirmasis Programos tikslas – modernizuoti ir plėtoti Lietuvos susisiekimo infrastruktūrą, bei jam numatytas uždavinys plėtoti ir modernizuoti transeuropinės, valstybinės ir vietinės reikšmės kelių transporto infrastruktūrą (modernizuoti automagistrales, gerinti jungtis su tarptautiniais koridoriais, toliau rekonstruoti krašto ir rajoninius kelius, plėtoti miestų ir miestelių aplinkkelius, diegti eismo saugos ir aplinkosaugos priemones)

Antrasis Programos tikslas – gerinti transporto ir logistikos veiklos paslaugų kokybę ir didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, plėtoti intelektines transporto sistemas ir paslaugas (toliau – ITS), bei jam numatytas uždavinys diegti ITS ir kitas inovacijas

Ketvirtasis Programos tikslas – didinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir mažinti neigiamą poveikį aplinkai, bei jam numatytas uždavinius apsaugoti kraštovaizdį, gyvąją gamtą, biologinę įvairovę, Baltijos jūrą, požeminį ir paviršinį vandenį, plėtojant sausumos ir vandens kelius ir planuojant jų plėtrą, užtikrinti atitiktį „Natura 2000“ tinklo ir kitų saugomų teritorijų ir rūšių apsaugos režimo reikalavimams, kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą, mažinti transporto priemonių neigiamą poveikį laukiniams gyvūnams ir varliagyviams, saugoti šalia kelių esančius paviršinius vandenis bei skatinti alternatyviųjų degalų ir technologijų naudojimą

Valstybinė saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programa

2011 metais buvo parengta ir kovo 2 d nutarimu Nr. 257 Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtinta „Valstybinė saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programa“.

Vienas iš strateginio tikslo – gerinant saugaus eismo būklę, pasiekti, kad pagal žuvusių eismo dalyvių skaičių, tenkantį 1 mln. šalies gyventojų, Lietuva atsidurtų tarp 10 geriausiais

rezultatais pasižyminčių Europos Sąjungos valstybių (arba ne daugiau kaip 60 žuvusiųjų vienam milijonui gyventojų) prioritetų yra saugūs keliai.

Didžioji Lietuvos kelių infrastruktūros dalis neatitinka saugiam eismui keliamų reikalavimų, todėl tobulinant kelių infrastruktūrą, būtina diegti tik ekonomiškai pagrįstas ir veiksmingas priemones. Prioriteto saugūs keliai tikslui pasiekti reikia įgyvendinti šiuos „Valstybinėje saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programoje“ numatytus uždavinius:

- didinti kelių infrastruktūros saugumą pėstiesiems ir dviratininkams;
- didinti kelių infrastruktūros saugumą vairuotojams ir keleiviams;
- valdyti važiavimo greitį;
- mažinti avaringų ruožų ir „juodųjų dėmių“ skaičių;
- atlikti kelių infrastruktūros saugumo kontrolę.

Lietuvos valstybinės reikšmės automobilių kelių plėtros programos

2002–2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa (toliau **Programa**) buvo parengta 2001 m. 2002-03-07 d. jai pritarė Strateginio planavimo komitetas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės.

Programos pagrindiniai tikslai:

- sustabdyti kelių tinklo dangų būklės irimą;
- tinkamai pasiruošti artėjančiai narystei Europos Sąjungoje (ES), parengti ir įgyvendinti svarbius projektus modernizuojant visos Europos transporto koridorius ir TINA kelių tinklą;
- sustabdyti avaringumo augimą ir siekti laipsniško jo mažėjimo.

Programos trūkumas nepakankamas išsamiai išnagrinėti tikslai bei jų įgyvendinimo uždaviniai ilgalaikėje perspektyvoje. Todėl 2005 ir 2009 metais **Programa** buvo pildyta atsižvelgiant į pokyčius Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinkle.

2005 metais parengtoje **Programoje** buvo atsižvelgta į labai prastą eismo saugumo situaciją Lietuvoje, todėl eismo saugumo didinimui buvo skirtas pagrindinis prioritetas, bei buvo numatyta iš esmės padidinti inžinerinių saugaus eismo priemonių diegimą atitinkamai didinant finansavimą.

2009 metais buvo parengta „2002–2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa 2010–2015 metais“. 2009 metų **Programos** vizija yra ***saugių ir stabilių susisiekimo sąlygų užtikrinimas valstybinės reikšmės keliuose***, taip pat buvo aiškiai ir išsamiai apibrėžti **Programos** tikslai bei jų įgyvendinimo uždaviniai.

2009 metais parengtos **Programos** privalumas – maksimaliai atsižvelgta į realią ekonominę situaciją. ir kelių būklę. **Programos** trūkumas – nepakankamas dėmesys intelektinėms transporto sistemoms.

Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“

Europos Sąjungoje transporto sektoriaus plėtros kryptis numato „Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (toliau Baltoji knyga).

Europos Sąjungos Baltojoje knygoje numatomos kryptys visų transporto rūšių plėtrai: automobilių kelių, geležinkelių, laivybai jūromis, bei vidaus vandenyse. Plačiau apžvelgsime plėtros kryptis numatytas kelių transporto, bei kelių infrastruktūros plėtrai.

Baltojoje knygoje pabrėžiama kad, judrumą lemia infrastruktūra, jokie dideli pokyčiai transporto srityje nebus įmanomi, jei nebus tinkamo tinklo ir jei juo nebus naudojamasi sumaniau. Investicijos į transporto infrastruktūrą turi teigiamą poveikį ekonomikos augimui, padeda kurti gerovę ir darbo vietas, skatina prekybą, geografinį pasiekiamumą ir žmonių judrumą. Infrastruktūrą ateityje būtina planuoti taip, kad teigiamas poveikis ekonominiams augimui butų kuo didesnis, o neigiamas poveikis aplinkai – kuo mažesnis. Spūstys keliuose yra didelė problema, dėl kurios kyla pasiekiamumo problemų. Be to transporto infrastruktūra nevienodai išplėtota rytinėje ir vakarinėje Europos Sąjungos dalyse.

Nepaisant transporto infrastruktūros plėtros, rytinėje ir vakarinėje Europos Sąjungos dalyse išlieka didelių transporto infrastruktūros skirtumų, kuriuos reikia mažinti. Europos žemyne infrastruktūros turi būti suvienodintos. Šiame pagrindiniame tinkle turėtų būti plačiai diegiamos informacinės technologijos, kad būtų supaprastintos administracinės procedūros.

Pagrindinis tinklas turi leisti užtikrinti efektyvias daugiarūšio transporto jungtis, jungiančias Europos Sąjungos valstybių sostines ir kitus didelius miestus, uostus, oro uostus ir svarbiausius sienos perėjimo punktus, taip pat ir kitus didelius ekonominius centrus. Pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas trūkstamoms jungtims užbaigti, visų pirma kurti tarpvalstybines atkarpas, statyti aplinkkelius ir šalinti pralaidumo trikdžius, taip pat modernizuoti esamą infrastruktūrą, statyti įvairių rūšių transporto terminalus upių ir jūrų uostuose ir miestų logistikos konsolidavimo centrus. Tolimosioms kelionėms turi būti sukurtos geresnės geležinkelių ir (arba) oro uostų jungtys.

Atrenkant projektus, kuriems bus skiriamas ES finansavimas, reikia atsižvelgti į transporto sistemos plėtros viziją ir labiau akcentuoti naudą visai Europai. Įgyvendinant bendrai finansuojamus projektus turėtų būti vienodai atsižvelgiama į tai, kad reikalinga infrastruktūra, kuri leistų sumažinti

poveikį aplinkai, būtų atspari galimam klimato kaitos poveikiui ir sustiprintų naudotojų saugą ir saugumą.

Baltojoje knygoje išskiriama pagrindinė mintis – transporto sistemos reikšmingumas Bendrijos ekonomikai bei jos subalansuotumas: moderni transporto sistema turi būti subalansuota ekonomine ir socialine, taip pat ir aplinkosaugine prasme. Siektinas tikslas oro ir klimato apsaugos srityje yra išmetamų ŠESD kiekį transporto sektoriuje, palyginus su 1990 metais, sumažinti 60 %. Transporto Baltojoje knygoje akcentuojamos iniciatyvos, nukreiptos į klimato kaitos švelninimą: transporto priemonių energijos vartojimo didinimas, mažiau aplinką teršiančių degalų naudojimo skatinimas, infrastruktūros, skatinančios alternatyvius ir kolektyvinius judėjimo būdus, plėtojimas, informacinių technologijų, užtikrinančių geresnį judrumo planavimą, naudojimo transporto sektoriuje plėtra, transporto priemonių išmetimus standartizuojančių ir reguliuojančių priemonių įgyvendinimas (CO_2 išmetimų standartai, efektyvaus energijos vartojimo reikalavimai).

Pagrindinės kryptys numatytos Baltojoje knygoje:

- Naujų tvarių degalų rūšių ir varymo sistemų kūrimas ir naudojimas;
- Daugiarūšio vežimo logistikos grandinių veiklos optimizavimas, įskaitant platesnį efektyviau išteklius naudojančio transporto rūšių naudojimą;
- Transporto infrastruktūros naudojimo efektyvumo didinimas taikant informacines sistemas ir rinkos paskatas;
- Aplinkkelių ir trūkstamų grandžių tiesimas, pralaidumo trikdžių šalinimas.

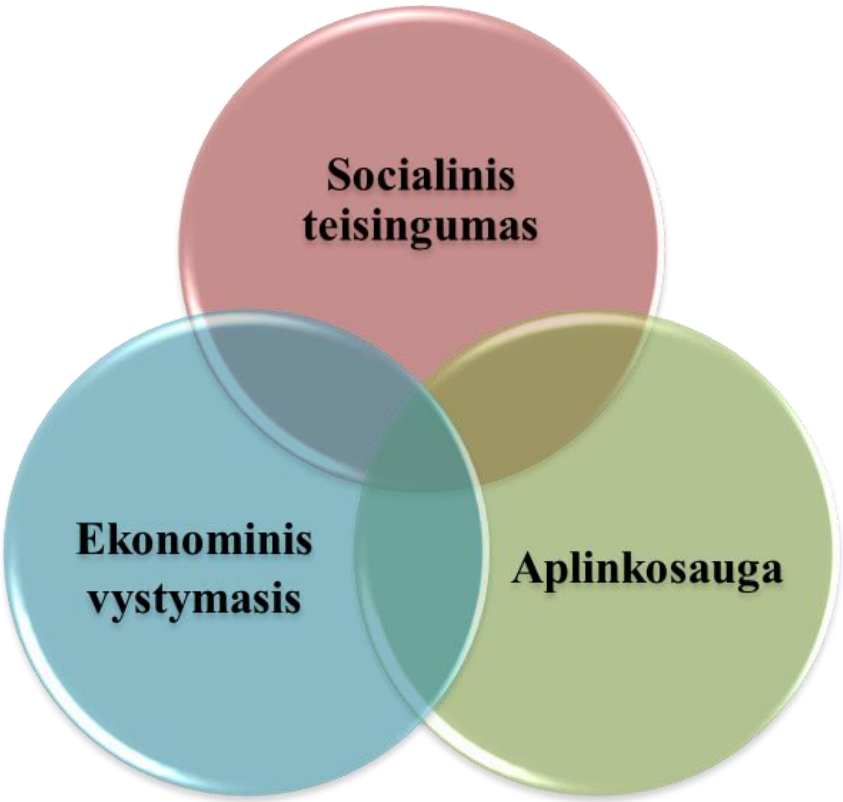
Transporto prioritetai Baltojoje knygoje:

- Transporto infrastruktūros modernizavimas;
- Miestų transporto sistemos tobulinimas ir darnaus judrumo skatinimas;
- Ekologiško transporto plėtra;
- Intelektinių transporto priemonių diegimas.

6. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS TIKSLAI, UŽDAVINIAI IR PRIEMONĖS

6.1. Darnios plėtros principai

Rengiant 2015–2020 metų Lietuvos respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programą buvo laikomasi darnios plėtros principų. Būtina vystyti darnų valstybinės reikšmės kelių tinklą, atsižvelgiant į socialinio teisingumo, ekonominio vystymosi ir aplinkosaugos aspektus. Bendrasis darnaus automobilių kelių plėtros ir modernizavimo tikslas – suderinti aplinkosaugos, ekonominio ir socialinio vystymosi interesus, užtikrinant švarią ir sveiką aplinką, efektyvų gamtos išteklių naudojimą, visuotinę ekonominę visuomenės gerovę bei socialinės atskirties mažinimą.



6.1.1 pav. Darnios plėtros principai

6.2. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos plėtros kryptys

Pagrindinės automobilių kelių plėtros kryptys, kurios užtikrintų darnios automobilių kelių tinko plėtros aspektus yra:

- **saugi kelionė** – saugi kelių infrastruktūra, apsauganti nuo galimų kelio naudotojų klaidų;
- **judumas** – sklandaus eismo dalyvių judėjimo užtikrinimas;
- **patikima kelionė** – kelių naudotojams kelyje neturi kilti nenumatytų situacijų, bet koks galimas netikėtumas kelyje turi būti numatytas ir pašalintas, aiški kelionė be nenumatytų situacijų, o joms įvykus – operatyvus jų šalinimas;
- **prieinamumas** – užtikrintas, socialiai orientuotas visų visuomenės narių susisiekimas kelių infrastruktūra, atsižvelgiant į poreikį ir ekonominę naudą;
- **protinga kelionė** – operatyvi ir savalaikė kelių naudotojams suteikiama informacija naudojant pažangias technologijas, apie kelio būklę, galimas kliūtis, įvykusius nelaimingus atsitikimus;
- **švari kelionė** – išlaikomos sąlygos, kad kelių transporto infrastruktūra statybos ir naudojimo metu nedarytų reikšmingo neigiamo poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai.



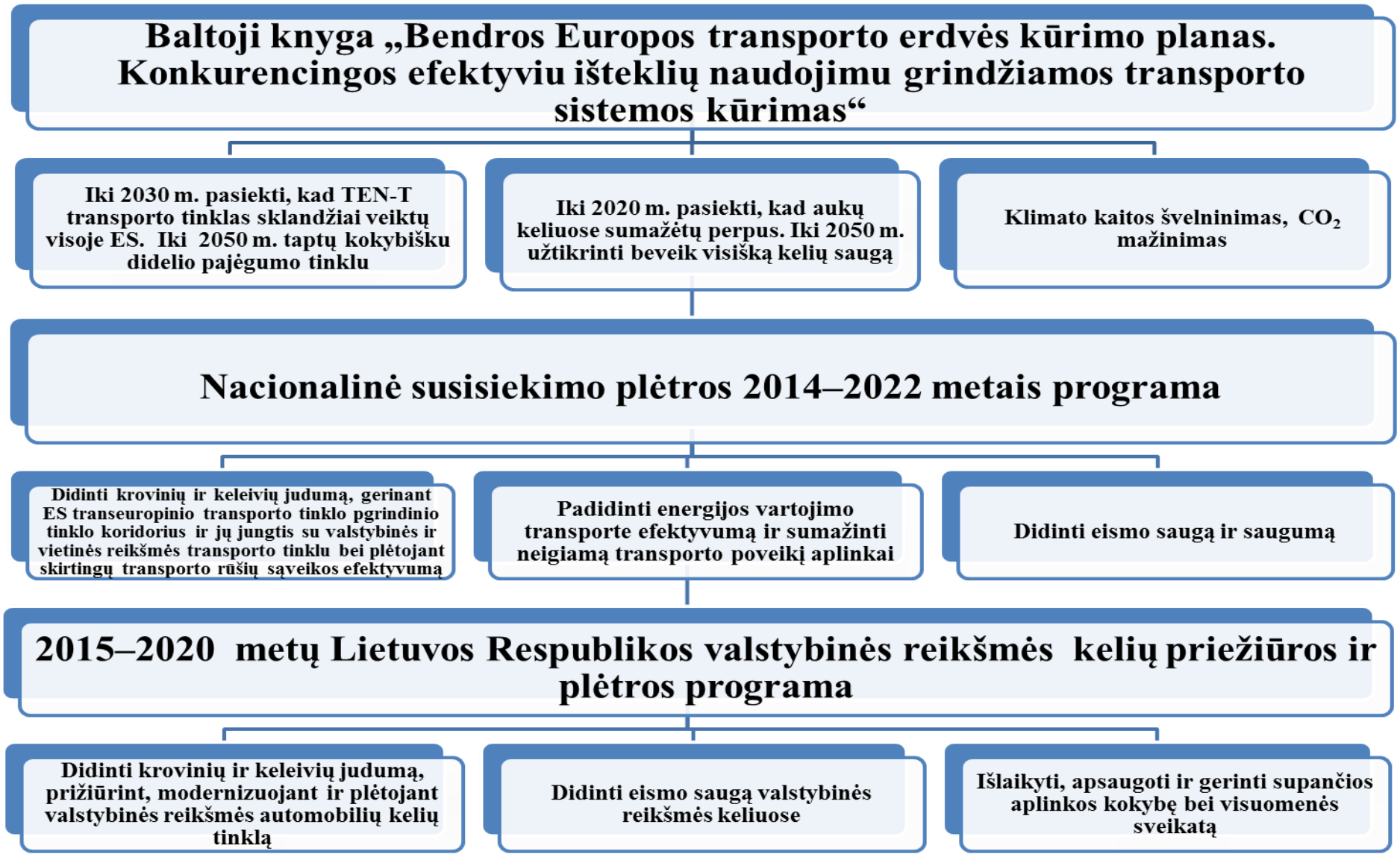
6.2.1 pav. Valstybinės reikšmės kelių tinklo plėtros kryptys

6.3. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos tikslai

Tiek Europos Sąjungos, tiek Lietuvos Respublikos strateginiuose planavimo dokumentuose pabrėžiama visų ūkio šakų darnios plėtros būtinybė, o tai reiškia, kad šiuolaikinė susisiekimo sistemos politika turi remtis ilgalaikiu integruotu požiūriu, pagrįstu atsakomybe ateinančioms kartoms. Nacionalinėje darnaus vystymosi strategijoje, pabrėžiamas ilgalaikis tikslas – sukurti saugią, ekonomiškai efektyvią ir palankią aplinkai transporto sistemą. Bendrasis darnaus vystymosi tikslas – suderinti aplinkosaugos, ekonominio ir socialinio vystymosi interesus, užtikrinti švarią ir sveiką aplinką, efektyvų gamtos išteklių naudojimą, visuotinę ekonominę visuomenės gerovę. Darnios plėtros tikslai pasiekiami saugaus eismo, kelių tinklo plėtros, kelių tinklo priežiūros, aplinkosaugos ir ITS interesus integruojant į valstybinės reikšmės kelių plėtros programą, numatant pagrindinius tikslus ir priemones jiems pasiekti.

2015 – 2020 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos tikslai, uždaviniai ir priemonės atitinka Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos darnios plėtros politiką. Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programoje numatytos plėtros kryptys, tikslai ir uždaviniai, kurie užtikrins, kad būtų pasiekti Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos tikslai sprendžiant tiek globalias, tiek lokalias kelių transporto sistemos problemas.

6.3.1 paveiksle pateikiamas 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos tikslų atitikimas Baltosios knygos ir Nacionalinės susisiekimo plėtros 2015–2022 metais programos tikslams.

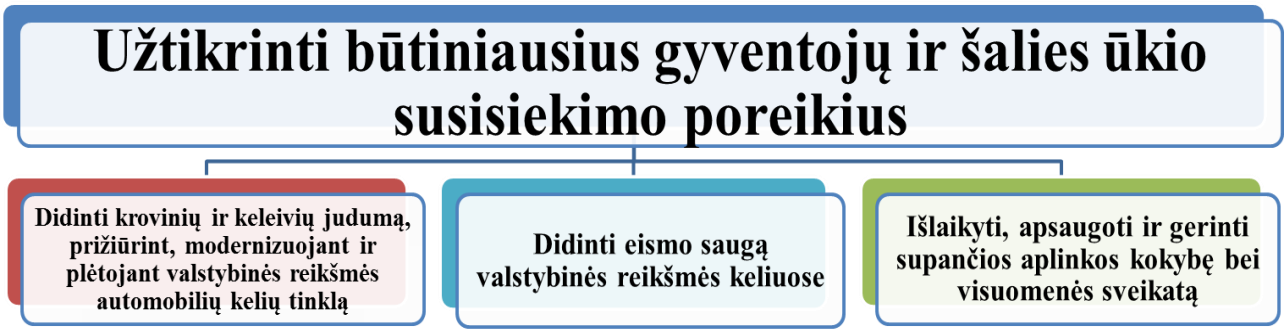


6.3.1 pav. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos tikslų atitikimas Baltosios knygos ir Nacionalinės susisiekimo plėtros 2015–2022 metais programos tikslams

Programos strateginis tikslas – **Užtikrinti būtiniausius gyventojų ir šalies ūkio susisiekimo poreikius.**

Pagrindiniai Programos tikslai, kurių įgyvendinimas užtikrins darnią valstybinės reikšmės kelių tinklo plėtrą:

- Pirmasis Programos tikslas – **Didinti krovinių ir keleivių judumą, prižiūrint, modernizuojant ir plėtojant valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą;**
- Antrasis Programos tikslas – **Didinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose**;
- Trečiasis Programos tikslas – **Išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos kokybę bei visuomenės sveikatą**;



6.3.2 pav. Kelių priežiūros ir plėtros programos tikslai

6.4. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos uždaviniai

Programos tikslams įgyvendinti suformuoti uždaviniai, kurie numato pagrindinius veiksmus, skirtus numatytiems Programoms tikslams pasiekti.

Pirmam Programos tikslui **Didinti krovinių ir keleivių judumą, prižiūrint, modernizuojant ir plėtojant valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą** pasiekti numatomi šie uždaviniai:

- Pirmas uždavinys – **Modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą.** Valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo plėtra tiesiogiai veikia valstybės ekonominę raidą. Valstybinės reikšmės automobilių keliais pervežama apie 62 proc. bendro krovinių kiekio, pervežto Lietuvos Respublikoje. Valstybinės reikšmės kelių tinklas labai svarbus šalies ekonomikai, todėl valstybinės reikšmės kelių tinklo modernizavimas padidins automobilių kelių transporto panaudojimo efektyvumą, patikimumą, užtikrins judumą ir gerins eismo saugą, o visa tai padidins kelių transporto konkurencingumą;

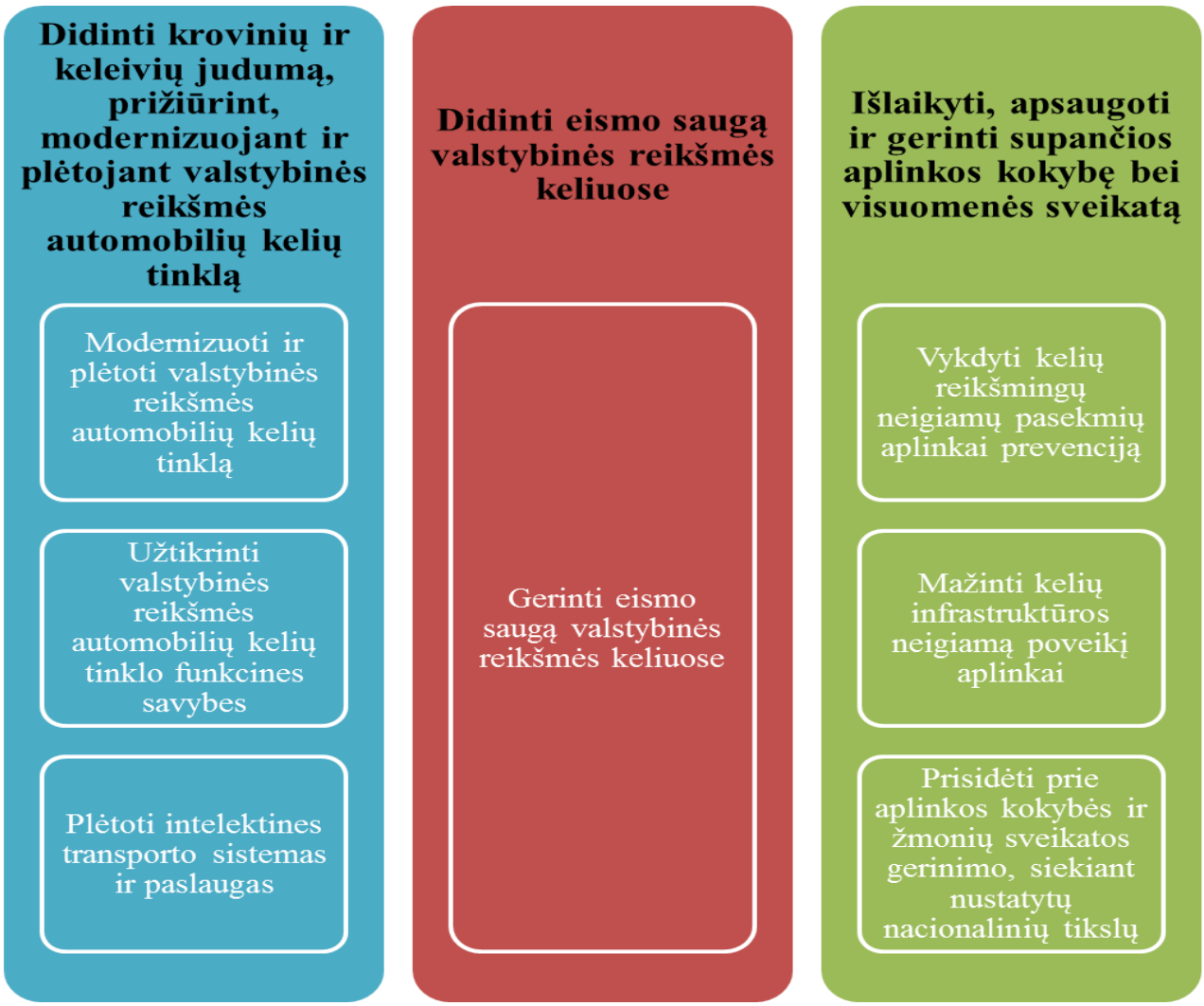
- Antras uždavinys – **Užtikrinti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo funkcines savybes**. Kelių priežiūros darbai užtikrina reikiamą kelio techninę ir estetinę būklę, važiavimo kokybę, saugų eismą ir pailgina kelių eksploatacijos laiką. Valstybinio kelių tinklo priežiūros darbai skirstomi į dvi stambias grupes: nuolatiniai darbai ir periodiniai darbai, kurie užtikrina funkcines valstybinės reikšmės kelių tinklo savybes;
- Trečias uždavinys – **Plėtoti intelektines transporto sistemas ir paslaugas**. Intelektines transporto sistemos ir paslaugos užtikrina kelių naudotojų poreikius kelių transporto sistemos prieinamumui, didina eismo saugą, gerina kelių transporto valdymą ir kontrolę.

Antram Programos tikslui **Didinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose** pasiekti numatytas šis uždavinys:

- Pirmas uždavinys – **Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose**. Eismo sauga Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose, palyginti su kitomis ES šalimis, nepaisant eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičiaus žymaus sumažėjimo, vis dar išlieka prasta – 2013 m. duomenimis, milijonui gyventojų tenka 85 žuvusieji eismo įvykiuose.

Trečiam Programos tikslui **Išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos kokybę bei visuomenės sveikatą** pasiekti numatomi šie uždaviniai:

- Pirmas uždavinys – **Vykdyti kelių reikšmingų neigiamų pasekmių aplinkai prevenciją**. Valdant kelių infrastruktūrą ir jos plėtrą svarbu laikytis prevencijos principo, siekiant neviršyti leistinų poveikio aplinkai normų, išvengti neigiamo poveikio žmonių sveikatai, nepažeisti teritorijų apsaugos ir veiklos jose reglamentų;
- Antras uždavinys – **Mažinti kelių infrastruktūros neigiamą poveikį aplinkai**. Neišvengus reikšmingo neigiamo poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai planavimo priemonėmis, būtina numatyti ir įdiegti atitinkamas poveikį mažinančias ir/ar žalą kompensuojančias priemones;
- Trečias uždavinys – **Prisidėti prie aplinkos kokybės ir žmonių sveikatos gerinimo, siekiant nustatytų nacionalinių tikslų.** Siekiant darnaus kelių infrastruktūros valdymo ir plėtros, būtina suderinti ekonominius (poreikį ir galimybes) ir aplinkosauginius siekius, didinti aplinkosaugos veiksmingumą, siekti įgyvendinti Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos darnios plėtros politiką aplinkos apsaugos ir susisiekimo srityse formuojančių strateginių dokumentų nuostatas.



6.4.1 pav. Kelių priežiūros ir plėtros programos uždaviniai

6.5. 2015–2020 metų valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos priemonės

Kelių priežiūros ir plėtros programos tikslams ir uždaviniams įgyvendinti numatytos konkrečios priemonės, kurias įgyvendinus bus pasiektas norimas rezultatas – darni kelių tinklo plėtra.

Pirmasis Programos tikslas – **Didinti krovinių ir keleivių judumą, prižiūrint, modernizuojant ir plėtojant valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą.**

Pirmam uždaviniui **Modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą** pasiekti numatytos šios priemonės:

- modernizuoti ir plėtoti TEN-T tinklą. Ši priemonė apima šiuos darbus: kompleksinis TEN-T tinklo modernizavimas, saugų eismą gerinančių priemonių diegimas TEN-T tinkle, aplinkkelių tiesimas TEN-T kelių tinkle;

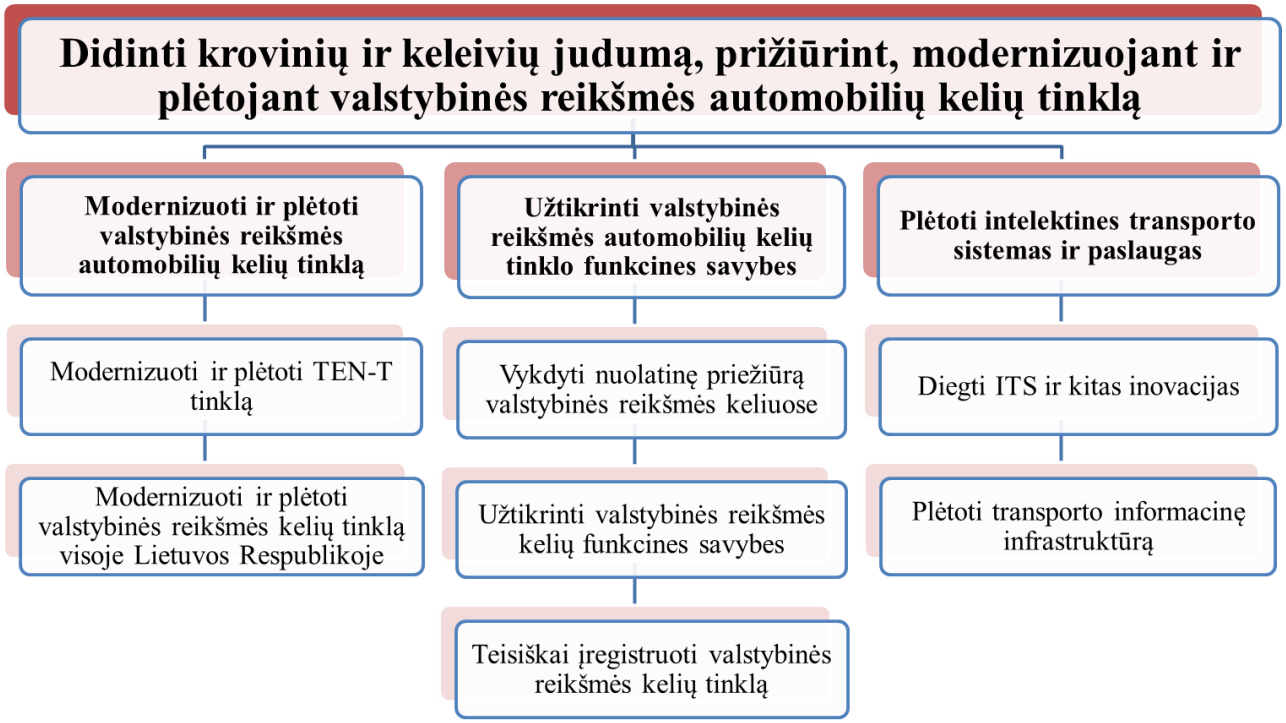
- modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelių tinklą visoje Lietuvos Respublikoje. Ši priemonė apima šiuos darbus: krašto ir rajoninių kelių tinklo modernizavimas, tiltų, viadukų, estakadų, tunelių ir pralaidų statyba bei rekonstrukcija, aplinkkelių tiesimas.

Antram uždaviniui **Užtikrinti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo funkcines savybes** pasiekti numatytos šios priemonės:

- vykdyti nuolatinę priežiūrą valstybinės reikšmės keliuose. Ši priemonė apima šiuos darbus: nuolatinės priežiūros vykdymas valstybinės reikšmės keliuose žiemą ir vasarą, kelio pažaidų užtaisymas, kelių horizontalaus ženklinimo atnaujinimas, kitų kelio infrastruktūros statinių pažaidų ištaisymas.
- užtikrinti valstybinės reikšmės kelių funkcines savybes. Ši priemonė apima šiuos darbus: paprastojo, kelių su žvyro danga ir kapitalinio kelių dangų remonto darbų vykdymas, tiltų, viadukų, estakadų, tunelių ir pralaidų remontas.
- teisiškai įregistruoti valstybinės reikšmės kelių tinklą. Ši priemonė apima šį darbą: vykdyti kelių ir kelių infrastuktūros statinių inventorizaciją.

Trečiam uždaviniui **Plėtoti intelektines transporto sistemas ir paslaugas** pasiekti numatytos šios priemonės:

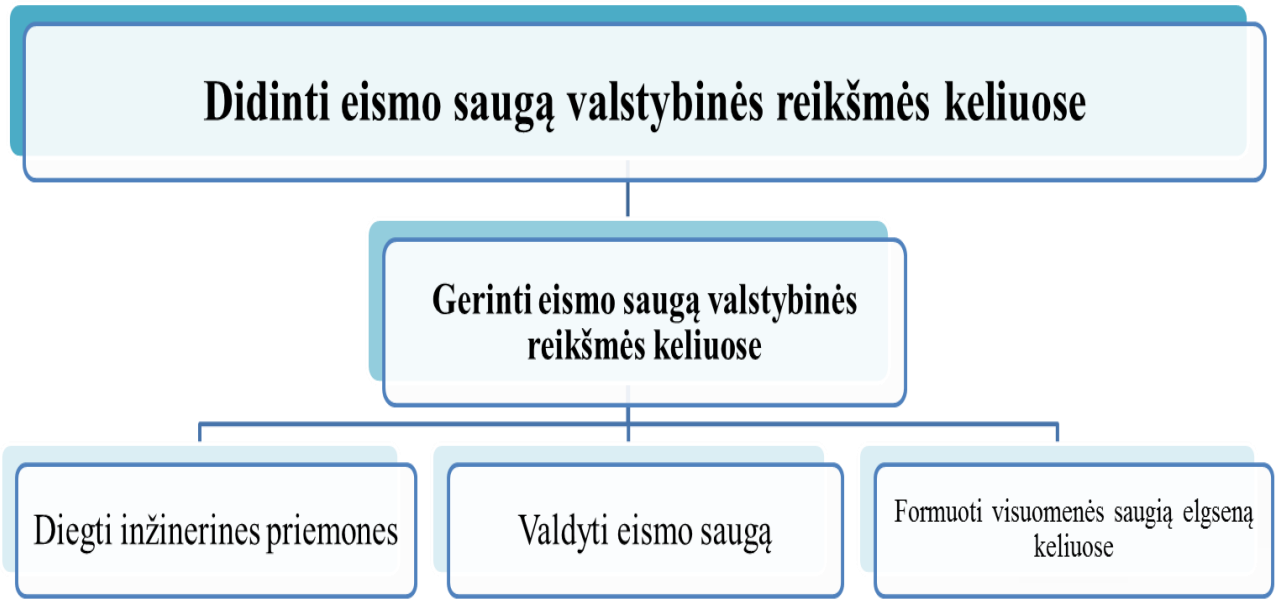
- diegti ITS ir kitas inovacijas. Ši priemonė apima šiuos darbus: elektroninės kelių rinkliavų sistemos diegimas, daugiafunkcines pažeidimų kontrolės ir eismo stebėjimo sistemos diegimas, eismo valdymo sistemos diegimas.
- plėtoti transporto informacinę infrastruktūrą. Ši priemonė apima šiuos darbus: eismo informacijos centro modernizavimas, valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos plėtojimas, kelių duomenų e-paslaugos sukūrimas, viešojo transporto kelionių duomenų informacinės sistemos (VINTRA) plėtojimas.



6.5.1 pav. Pirmo programos tikslo uždaviniai ir priemonės

Antrasis Programos tikslas – **Didinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose.**
Pirmam uždaviniui **Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose** pasiekti numatytos šios priemonės:

- diegti inžinerines eismo saugos priemones. Ši priemonė apima šiuos darbus: pėsčiųjų-dviračių takų tiesimas, apšvietimo įrengimas pavojingose vietose, sankryžų rekonstrukciją, šalikelių saugumo didinimas, greičio mažinimo priemonių įrengimas, automatinės greičio kontrolės diegimas;
- valdyti eismo saugą. Ši priemonė apima šiuos darbus: valstybinės reikšmės kelių saugumo auditų ir poveikio eismo saugumui vertinimų, eismo saugos patikrinimų (inspekcijų) valstybinės reikšmės keliuose ir kelių tinklo saugos valdymo vykdymas;
- formuoti saugią visuomenės elgseną keliuose. Ši priemonė apima šiuos darbus: mokymų inžinieriams rengimas, konkursų skirtų saugaus eismo įgūdžių ugdymui organizavimas, informacinių leidinių apie saugaus eismo būklę rengimas, saugaus eismo akcijų rengimas, švietėjiškų saugaus eismo projektų vykdymas.



6.5.2 pav. Antro programos tikslo uždaviniai ir priemonės

Trečiasis Programos tikslas – **Išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos kokybę bei visuomenės sveikatą.**

Pirmam uždaviniui **Vykdyti kelių reikšmingų neigiamų pasekmių aplinkai prevenciją** pasiekti numatytos šios priemonės:

- valdyti kelių poveikį aplinkai ir visuomenės sveikatai. Ši priemonė apima šiuos darbus: planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai vertinimą, pagrindinių kelių (>3 mln. aut./m.) strateginių triukšmo žemėlapių atnaujinimą (2016 m. situacija), triukšmo prevencijos plano (2019-2023 m.) parengimą
- tobulinti kelių poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai valdymą. Ši priemonė apima šiuos darbus: mokslo / tiriamųjų darbų, normatyvinių / rekomendacinių dokumentų rengimą

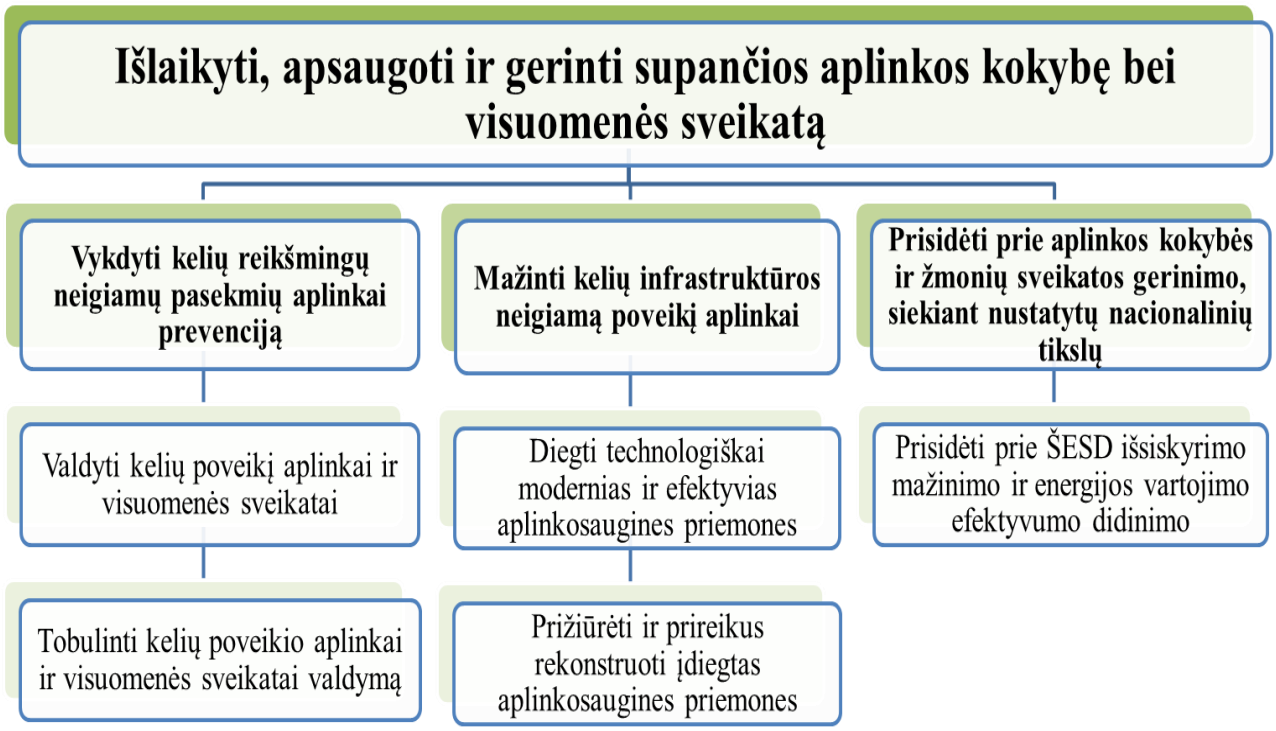
Antram uždaviniui **Mažinti kelių infrastruktūros neigiamą poveikį aplinkai** pasiekti numatytos šios priemonės:

- diegti technologiškai modernias ir efektyvias aplinkosaugines priemones. Ši priemonė apima šiuos darbus: poveikį aplinkai ir visuomenės sveikatai mažinančių sprendinių (kelių eismo triukšmą mažinančių priemonių, biologinės įvairovės apsaugos priemonių, priemonių vandens telkiniams apsaugoti nuo taršos kelio nuotekomis ir ekstremaliomis sąlygomis bei kt. aplinkosauginių priemonių) diegimą.

- prižiūrėti ir prireikus rekonstruoti įdiegtas aplinkosaugines priemones. Ši priemonė apima šiuos darbus: aplinkosauginių priemonių inventorizavimą, apžiūras, nuolatinės priežiūros vykdymą, ilgalaikių aplinkosauginių priemonių remontą, rekonstravimą.

Trečiam uždaviniui **Prisidėti prie aplinkos kokybės ir žmonių sveikatos gerinimo, siekiant nustatytų nacionalinių tikslų** pasiekti numatytos ši priemonė:

- prisidėti prie ŠESD išsiskyrimo mažinimo ir energijos vartojimo efektyvumo didinimo. Ši priemonė apima šiuos darbus: elektromobilių įkrovimo vietų diegimą šalia valstybinės reikšmės kelių.



6.5.3 pav. Trečio programos tikslo uždaviniai ir priemonės

7. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS NAUDA

Programos įgyvendinimas prisidės prie ES ir nacionaliniuose dokumentuose iškeltų strateginių tikslų. Įgyvendinus Programoje numatytus tikslus bus pasiekta:

Pirmasis Programos tikslas – **Didinti krovinių ir keleivių judumą, prižiūrint, modernizuojant ir plėtojant valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą.**

- pagerės susisiekimas TEN-T keliais;
- sutrumpės kelionės laikas automobilių keliais;
- sumažės autotransporto priemonių eksploatacinės sąnaudos;
- pagerės eismo valdymas ir kontrolė automobilių keliuose;
- padidės automobilių kelių transporto panaudojimo efektyvumas;
- padidės automobilių kelių transporto konkurencingumas;
- sumažės socialiniai ir ekonominiai skirtumai tarp regionų.

Antrasis Programos tikslas – **Didinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose.**

- sumažės eismo įvykių
- sumažės eismo įvykiuose sužeistų ir žuvusių skaičius;
- kelionės automobilių keliais taps saugesnės.

Trečiasis Programos tikslas – **Išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos kokybę bei visuomenės sveikatą.**

- sumažės neigiamas poveikis aplinkai
- pagerės visuomenės sveikata
- sumažės ŠESD išskyrimas
- bus skatinama automobilių keliuose naudoti elektromobilius.

8. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS NAUDA GAMTINĖS APLINKOS, SOCIALINĖS–EKONOMINĖS APLINKOS IR VISUOMENĖS SVEIKATOS ATŽVILGIU

Programos įgyvendinimas prisidės prie ES ir nacionaliniuose dokumentuose iškeltų strateginių tikslų, skirtų aplinkos apsaugai ir visuomenės sveikatos išsaugojimui, siekimo bei prie transporto sektoriui iškeltų sąlygų ir priimtų įsipareigojimų, mažinant neigiamą kelių transporto poveikį, vykdymo. Programoje iškeltų uždavinių ir įtrauktų priemonių įgyvendinimas prisidės prie integruoto Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos, Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijos, Valstybinės aplinkos apsaugos strategijos, Nacionalinės atsinaujinančių išteklių plėtros strategijos, Lietuvos sveikatos 2014–2025 m. programos ir kitų aplinkos ir visuomenės sveikatos apsaugos politiką formuojančių dokumentų tikslų siekimo.

Įgyvendinant Programą:

Gamtinės aplinkos plotmėje:

- siekiama, kad kelių infrastruktūros plėtros / modernizavimo sprendiniai prisidėtų prie ŠESD emisijos mažinimo; energijos efektyvumo didinimo;
- skatinamas alternatyvaus kuro naudojimas;
- plėtojama aplinkos apsauga; ne tik mažinamas potencialus neigiamas poveikis aplinkai, bet ir pagal galimybes gerinama aplinkos kokybė; išsaugomas kraštovaizdžio savitumas, biologinė įvairovė.

Socialinėje–ekonominėje plotmėje:

- darnus infrastruktūros plėtojimas palaiko ir gerina gyventojų gyvenimo kokybę, prisideda prie gyvenviečių aktyvinimo, suteikia socialinio vystymo impulsą ypatingai šalies periferijai, mažina socialinę atskirtį; tokiu būdu ne tik pasiekiama teigiamų poveikių socialinei aplinkai, bet ir netiesiogiai prisidedama prie visuomenės sveikatos gerinimo, sveikatos netolygumų mažinimo;
- palaikomos, skatinamos kitos (ne automobiliu) keliavimo rūšys (pėsčiųjų, dviratininkų), sudaro sąlygas ekologiškam, aktyviam, sveikam susisiekimui ir poilsiui, taip pat mažina netolygumus, socialinę atskirtį;
- esama infrastruktūra išnaudojama efektyviai; palaikoma žemės naudojimo atžvilgiu tausojanti ir efektyvi kelių plėtra.

Visuomenės sveikatos plotmėje:

- mažinant reikšmingiausių sveikatos rizikos veiksnių − eismo įvykių, oro taršos, triukšmo − neigiamą poveikį, užtikrinama geresnė sveikata, ilgesnė gyvenimo trukmė, mažesni sveikatos netolygumai.

9. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMAS

9.1. Finansavimo šaltiniai

Lietuvos valstybinės ir vietinės reikšmės keliai yra finansuojami iš dviejų pagrindinių šaltinių:

- Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas;
- Europos Sąjungos negražinama parama;
- Kiti šaltiniai.

Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas

Kelių sektoriaus finansavimas skiriamas remiantis Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymu. Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme nustatyti finansavimo šaltiniai:

- dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotą benziną ir dyzelinius degalus bei energetinius produktus, kurie pagaminti iš biologinės kilmės medžiagų ar su jų priedais ir skirti naudoti kaip variklių degalai;
- dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotas suskystintas dujas, skirtas automobiliams;
- mokestis už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones;
- Lietuvos Respublikoje, užsienio šalyse, tarp jų ir Europos Sąjungos valstybėse narėse, įregistruotų transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis (Vinjetės)
- mokestis už važiavimą keliais Lietuvos Respublikoje, ir užsienio šalyse, tarp jų ir Europos Sąjungos narėse įregistruotomis transporto priemonėmis (jų junginiais), kurių matmenys su kroviniu ar be jo viršija leidžiamus, arba kai viršijama ašies (ašių) apkrova ar transporto priemonės (jų junginio) leidžiamoji masė;
- mokestis už eismo ribojimą;
- juridinių, fizinių asmenų bei užsienio valstybių tikslinės lėšos.
- lėšos iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą, užfiksuotą stacionariąja Kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įrangą, įrengta valstybinės reikšmės keliuose.

2014 metais buvo patvirtinti Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo pakeitimai, kurie numato, kad Kelių priežiūros ir plėtros programai finansuoti bus skiriama 65

procentai akcizo pajamų, gautų už realizuotą benziną, dyzelinius degalus, suskystintas dujas, skirtas automobiliams, ir energetinius produktus, kurie pagaminti iš biologinės kilmės medžiagų ar su jų priedais ir skirti naudoti kaip variklių degalai. Iki šio pakeitimo Kelių priežiūros ir plėtros programai finansuoti buvo skiriami 55 procentai akcizo pajamų.

Taip pat 2014 metais aptvirtintame Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme numatoma, kad nuo 2015 m. sausio 1 d. – 30 procentų Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų bus skirta savivaldybėms vietinės reikšmės kelių (gatvių) tiesimui, taisymui, priežiūrai ir saugaus eismo sąlygų užtikrinimui. Iki šio pakeitimo savivaldybėms buvo skiriama 25 procentai finansavimo lėšų.

Atsižvelgiant į Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo pakeitimus, tikėtina, kad finansavimas valstybinės reikšmės keliams nepakis, nepaisant skiriamos didesnės surenkamo akcizo dalies, nes nuo 2015 metų padidės savivaldybėms skiriamų lėšų dalis.

Didesnio finansavimo iš valstybės biudžeto galima tikėtis tik padidinus akcizo nuo pajamų gautų už realizuotą benziną, dyzelinius degalus ir suskystintas dujas skirtas automobiliams dalį iki 80 proc., bei įgyvendinus Baltojoje knygoje numatytus tikslus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, t.y. apmokestinti ne tik krovinines bet ir lengvąsias transporto priemones.

Europos Sąjungos negražinama parama

Lietuva sėkmingai įsisavino 2007–2013 metų finansinio laikotarpio Europos Sąjungos negražinamą paramą transporto sektoriui. Atsižvelgiant į pasiektus rezultatus ir ankstesnių metų Europos Sąjungos skiriamą paramą automobilių kelių sektoriui, 2014–2020 metams skiriamą parama neturėtų ženkliai sumažėti. Prognozuojama, kad Europos Sąjungos skiriama parama automobilių kelių sektoriui 2014–2020 metams sieks 405 mln. eurų.

Kiti šaltiniai

Partnerystė – vis svarbesnis kiekvienos valstybės ekonomikos veiksnys. Daugelio pasaulio valstybių patirtis rodo, kad viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimas gali teikti didelę naudą visuomenei, nes įgyvendinant partnerystės projektus privatus sektorius, naudodamas savo lėšas, patirtį ir iniciatyvą, gali teikti viešąsias paslaugas, gerinti jų kokybę, sukurti ir atnaujinti viešosioms paslaugoms teikti reikalingą turtą. Tikimasi, kad perspektyvoje privatus sektorius esant poreikiui aktyviau prisidėtų prie automobilių kelių sektoriaus plėtros.

Lietuvos automobilių kelių direkcija 2013 metais pristatė alternatyvų finansavimo šaltinį: fiziniai ar juridiniai asmenys, organizacijos ir jų padaliniai, gali skirti tikslines lėšas valstybinės reikšmės kelių juostoje esantiems objektams įgyvendinti. Tai suteikia galimybę prisidėti prie automobilių kelių tinklo vystymo, užtikrinant palankias, saugias susisiekimo galimybes.

Finansavimo perspektyva

Atsižvelgiant į būsimus iššūkius, suformuluotus strateginius tikslus – būtinas didėjantis automobilių kelių sektoriaus finansavimas. Nebejotina, kad ateityje lėšų poreikis didės užtikrinant kelių naudotojų reikmes, todėl finansavimas lyginant su dabartiniu lygiu turėtų didėti atsižvelgiant į kasmetinį statybos sąnaudų kainų indekso kitimą ir bendras šalies ūkio augimo tendencijas. Įvertinus ateityje tikėtinus automobilių parko pasikeitimus būtų tikslinga svarstyti papildomus finansavimo šaltinius. Tai būtinos sąlygos užtikrinti, kad kelių infrastruktūros plėtra neatsiliks nuo besikeičiančių kelių naudotojų ir verslo poreikių augančioje Lietuvos ekonomikoje.

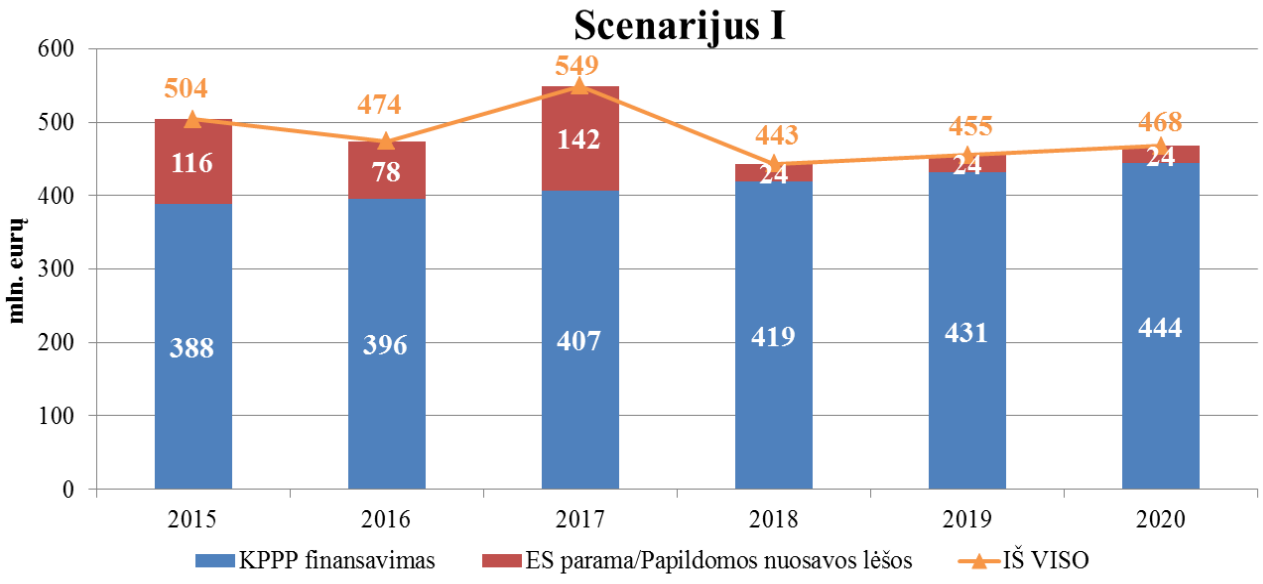
9.2. Finansavimo scenarijai

Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa 2015–2020 metams bus laikoma sėkmingai įgyvendinta, jeigu bus įvykdyti visi šioje programoje numatyti tikslai. Programoje numatytiems tikslams pasiekti, sudaryti trys galimi finansavimo šaltiniai.

Scenarijus I

Finansavimo „Scenarijus I“ buvo sudarytas remiantis 2014 metų ir 2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos sąmatomis, taip pat buvo įvertintos 2015–2017 metų strateginio veiklos plano tendencijos. Jokie papildomi finansavimo šaltiniai nenumatyti, numatytas metinis finansavimo augimas 3 proc.

9.2.1 pav. pateikiami duomenys apie finansavimo Scenarijų I.



9.2.1 pav. Finansavimo Scenarijus I

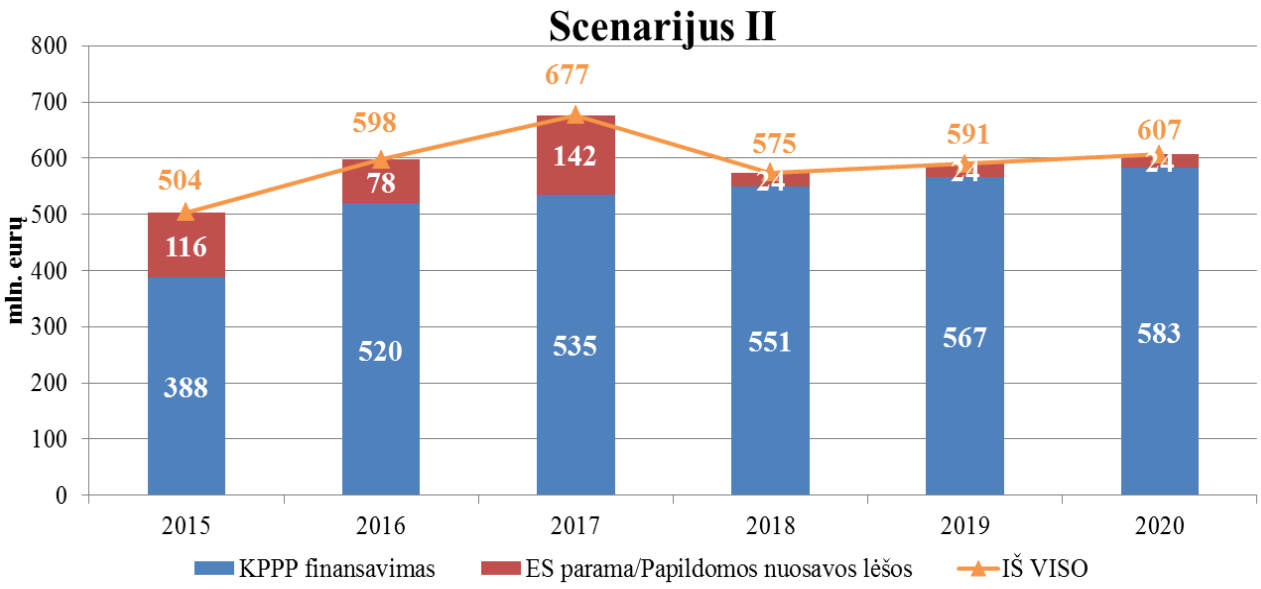
Įgyvendinus Programą pagal finansavimo Scenarijų I būtų pasiekti šie rezultatai:

- užtikrinama tik minimali palaikomoji kelio tinklo plėtra;
- išsaugoma esama eismo saugos situacija valstybinės reikšmės keliuose;
- išlaikoma kelių priežiūra pasiektame lygyje, bei užtikrinami minimalūs verslo ir gyventojų susisiekimo poreikiai;
- išlaikoma esama magistralinių kelių dangos būklė;
- krašto ir rajoninių kelių dangos būklė;
- valstybinės reikšmės kelių tinkle kelių su žvyro danga sumažėja neženkliai;
- lėtai diegiamos eismo valdymo sistemos pagrindiniuose transporto koridoriuose.

Scenarijus II

Finansavimo „Scenarijus II“ buvo sudarytas neatsižvelgiant į 2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos sąmatą, buvo vertinami darbų kiekiai, kurie reikalingi išlaikyti esamą valstybinės reikšmės kelių tinklo būklę, numatytas metinis finansavimo augimas 3 proc.

9.2.2 pav. pateikiami duomenys apie finansavimo Scenarijų II.



9.2.2 pav. Finansavimo Scenarijus II

Įgyvendinus Programą pagal finansavimo Scenarijų II būtų pasiekti šie rezultatai:

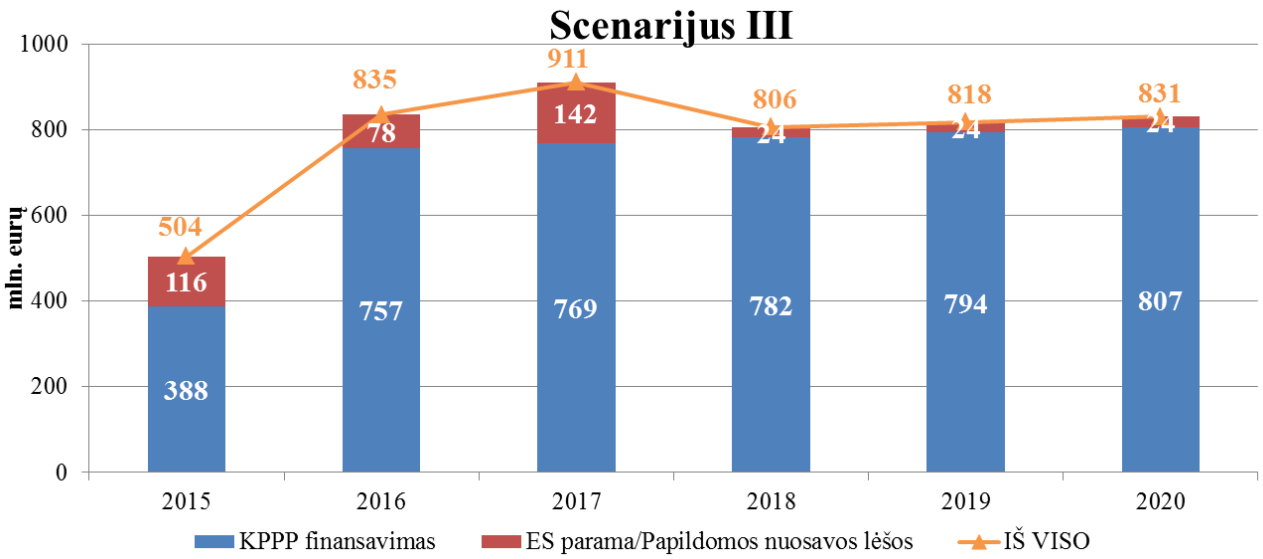
- užtikrinama būtiniausia kelio tinklo plėtra;
- išsaugoma esama eismo saugos situacija valstybinės reikšmės keliuose ir nežymiai pagerinama;

- išlaikoma kelių priežiūra pasiektame lygyje, bei užtikrinami būtiniausi verslo ir gyventojų susisiekimo poreikiai;
- išlaikoma esama magistralinių kelių dangos būklė;
- išlaikoma esama krašto ir rajoninių kelių dangos;
- valstybinės reikšmės kelių tinkle kelių su žvyro danga sumažėtų iki 29 proc. nuo bendro valstybinės reikšmės kelių ilgio;
- diegiamos eismo valdymo sistemos pagrindiniuose transporto koridoriuose.

Scenarijus III

Finansavimo „Scenarijus III“ buvo sudarytas neatsižvelgiant į 2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos sąmatą, buvo vertinami darbų kiekiai, kurie reikalingi ženkliai pagerinti valstybinės reikšmės kelių tinklo būklę, numatytas metinis finansavimo augimas 3 proc.

9.2.3 pav. pateikiami duomenys apie finansavimo Scenarijų III.



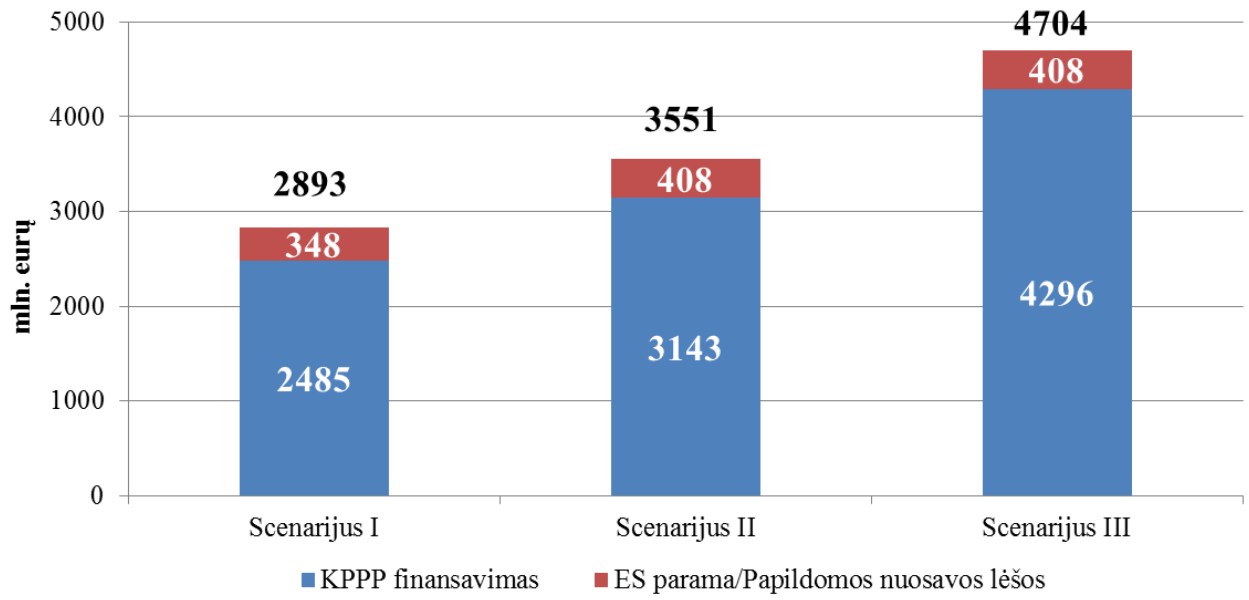
9.2.3 pav. Finansavimo Scenarijus III

Įgyvendinus Programą pagal finansavimo Scenarijų III būtų pasiekti šie rezultatai:

- užtikrinama reikalinga kelių tinklo plėtra;
- ženkliai pagerina eismo saugos situacija valstybinės reikšmės keliuose;
- užtikrinamas aukštas kelių priežiūros lygis;
- ženkliai pagerinama kelių tinklo būklė;
- valstybinės reikšmės kelių tinkle kelių su žvyro danga sumažėtų iki 27 proc. nuo bendro valstybinės reikšmės kelių ilgio;
- sparčiai diegiamos eismo valdymo sistemos pagrindiniuose transporto koridoriuose.

Finansavimo scenarijų palyginimas

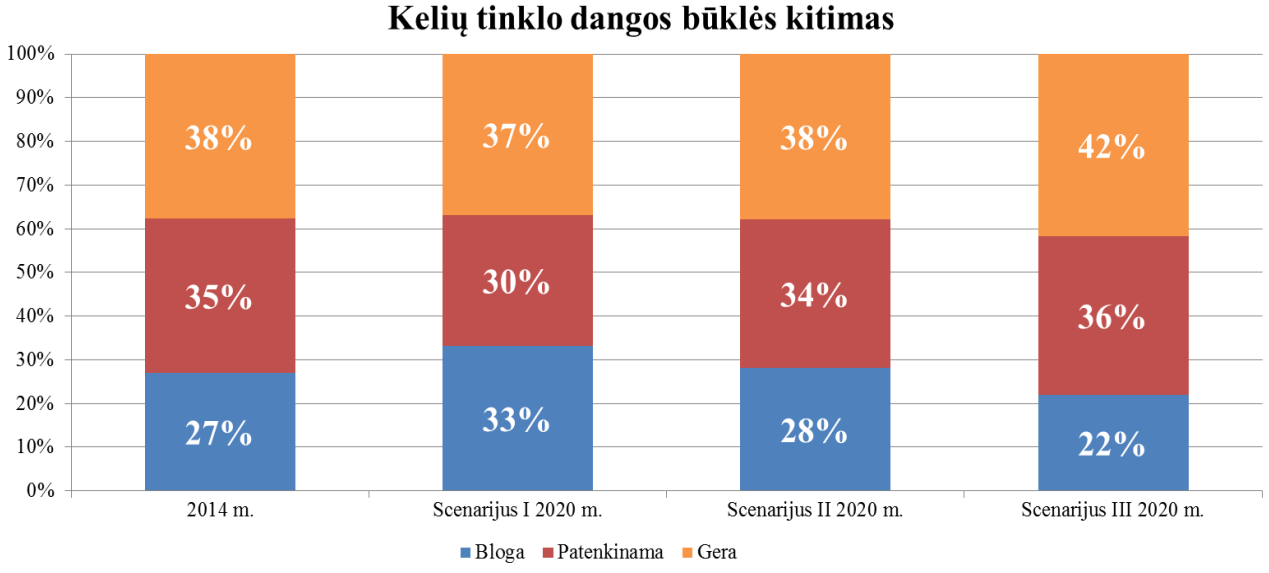
9.2.4 pav. pateikiamas finansavimo scenarijų palyginimas.



9.2.4 pav. Finansavimo scenarijų palyginimas

9.3. Finansavimo scenarijų įtaka valstybinės reikšmės kelių dangos būklės kitimui

9.3.1 pav. pateikiami duomenys apie valstybinės reikšmės kelių dangos būklės kitimą, atsižvelgiant į finansavimo scenarijus.



9.3.1 pav. Valstybinės reikšmės kelių tinklo dangos būklės kitimas

Iš pateiktų 9.3.1 pav. matome, kad valstybinės reikšmės kelių dangos būklė priklauso nuo skiriamo finansavimo valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programai. Finansavimą

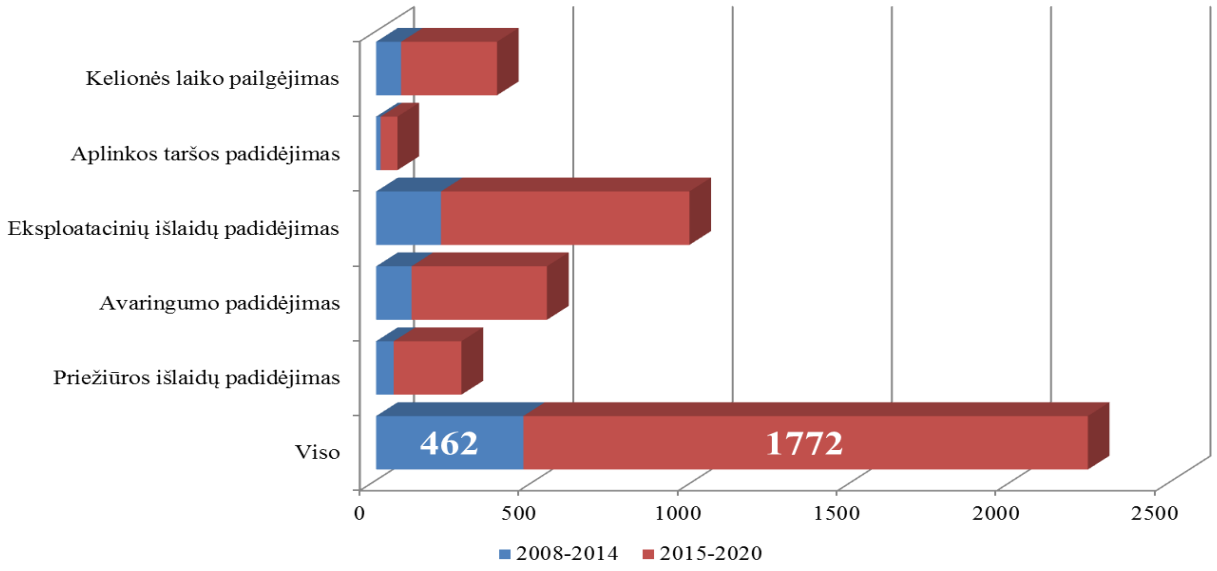
skyrus pagal Scenarijų I bendra valstybinės reikšmės kelių dangos būklė blogės ir 2020 metais keliai su bloga kelio danga sudarys 33 proc. nuo bendro valstybinės reikšmės kelių ilgio su asfaltbetonio danga. Finansavimą skyrus pagal Scenarijų II dangos būklė pablogės neženkliai, o jei valstybinės reikšmės kelių priežiūra ir plėtra bus finansuojama pagal Scenarijų III, kelio dangos būklė pagerės ir 2020 metais keliai su bloga kelio danga sudarys 22 proc. nuo bendro valstybinės reikšmės kelių ilgio su asfaltbetonio danga.

Dėl nepakankamo automobilių kelių sektoriaus finansavimo 2008–2014 metais nebuvo užtikrintas visavertis eismo saugumas, kelių tinklo priežiūra, buvo patiriami laiko nuostoliai, didėjo eksploatacinės išlaidos bei aplinkos tarša. Jei valstybinės reikšmės keliai bus finansuojami Scenarijų I, t.y. nebus užtikrinamas pakankamas finansavimas, bus patiriami nuostoliai.

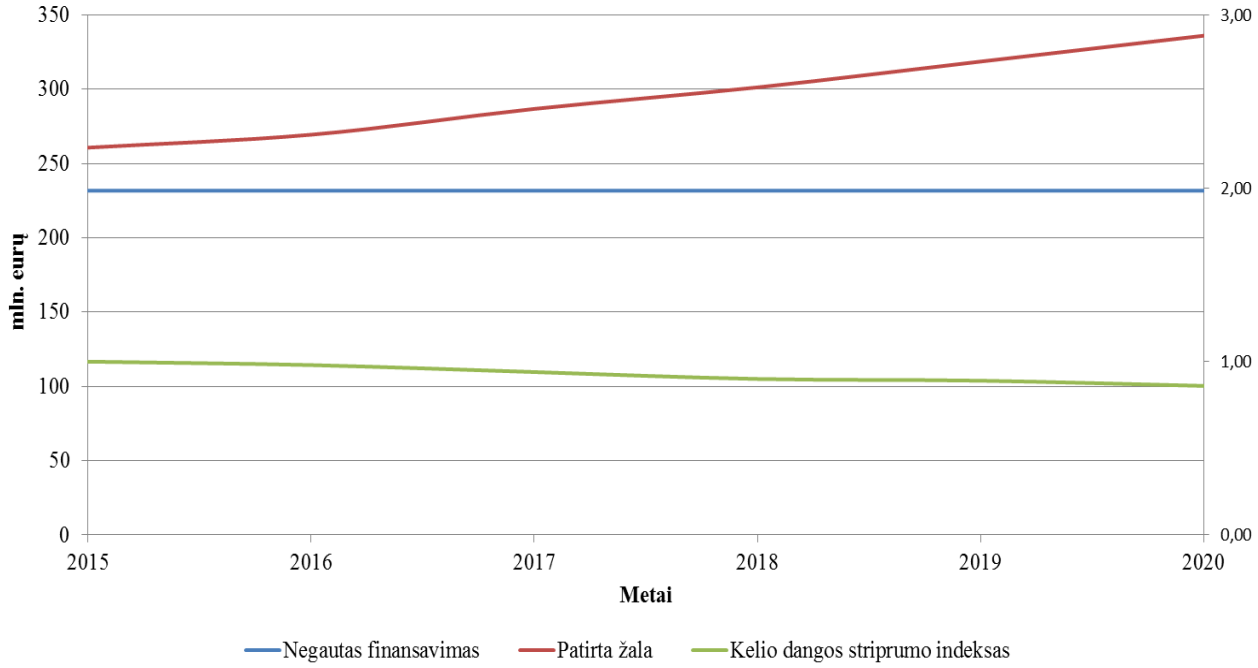
9.3.1 lentelėje, 9.3.2 ir 9.3.3 paveiksluose pateikiami duomenys apie patirtus nuostolius 2008–2014 metais ir prognozuojamus nuostolius 2015-2020 metais, jei valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa bus finansuojam pagal Scenarijų I.

9.3.1 lentelė. Patirti ir prognozuojami nuostoliai dėl nepakankamo finansavimo 2008–2014 ir 2015–2020 metais, mln. eurų.

	2008–2014	2015–2020	Viso
Kelionės laiko pailgėjimas	78	301	380
Aplinkos taršos padidėjimas	14	213	226
Eksploatacinių išlaidų padidėjimas	203	425	629
Avaringumo padidėjimas	111	780	891
Priežiūros išlaidų padidėjimas	55	53	109
Viso	**462**	**1772**	**2234**



9.3.2 pav. Patirti ir prognozuojami nuostoliai dėl nepakankamo finansavimo 2008–2014 ir 2015–2020 metais (mln. eurų)



9.3.3 pav. Prognozuojami nuostoliai 2015–2020 metais, jei valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa bus finansuojam pagal Scenarijų I

Iš pateiktų duomenų matome, kad nuostoliai dėl nepakankamo finansavimo kasmet didėja. Jei nuo 2008 iki 2014 metų, dėl nepakankamo finansavimo buvo patirta 462 mln. eurų žalos (vidutiniškai 66 mln. eurų per metus), tai per 2015–2020 metų laikotarpį bus patirta 1772 mln. eurų žalos (vidutiniškai 295 mln. eurų per metus) jei nebus padidintas finansavimas valstybinės reikšmės keliams.

10. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS VERTINIMO KRITERIJAI

2015–2020 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos vertinimo kriterijai buvo parinkti taip, kad būtų galima objektyviai vertinti Programos vykdymo eigą ir galima būtų objektyviai nustatyti ar programa buvo įgyvendinta, ar buvo pasiekti Programoje numatyti tikslai, uždaviniai.

Pirmas Programos tikslas – **Didinti krovinių ir keleivių judumą, prižiūrint, modernizuojant ir plėtojant valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą.**

Pirmo uždavinio **Modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą** vertinimo kriterijai:

- modernizuoti ir plėtoti TEN-T tinklą – kompleksiškai modernizuota TEN-T tinklo kelių ir nutiesta aplinkkelių TEN-T kelių tinkle, km.
- modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelių tinklą visoje Lietuvos Respublikoje – modernizuota krašto ir rajoninių kelių tinklo nutiesta aplinkkelių, km.

Antro uždavinio **Užtikrinti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo funkcines savybes** vertinimo kriterijai:

- vykdyti nuolatinę priežiūrą valstybinės reikšmės keliuose –nuolatinės priežiūros vykdymas valstybinės reikšmės keliuose žiemą ir vasarą, km.
- užtikrinti valstybinės reikšmės kelių funkcines savybes – atlikti paviršiau apdaro remonto darbai, km.
- Teisiškai įregistruoti valstybinės reikšmės kelių tinklą – inventorizuota kelių ir kelių infrastuktūros statinių, proc.

Trečio uždavinio **Plėtoti intelektines transporto sistemas bei paslaugas** vertinimo kriterijai:

- diegti ITS ir kitas inovacijas – įdiegta elektroninės kelių rinkliavų sistema, daugiafunkcines pažeidimų kontrolės ir eismo stebėjimo sistema, eismo valdymo sistema, vnt.
- plėtoti transporto informacinę infrastruktūrą – modernizuotas centras, įgyvendinta valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos plėtra, sukurta kelių duomenų e-paslauga, įgyvendinta viešojo transporto kelionių duomenų informacinės sistemos (VINTRA) plėtra, vnt.

Antrasis Programos tikslas – **Didinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose.**

Pirmo uždavinio **Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose** vertinimo kriterijai:

- diegti inžinerines eismo saugos priemones – nutiesta pėsčiųjų-dviračių takų, rekonstruota sankryžų, vnt./km.
- valdyti eismo saugą – atlikti saugumo auditai, patikrinimai, kelių tinklo saugos valdymas, vnt.
- formuoti saugią visuomenės elgseną keliuose – parengti mokymai, konkursai, informaciniai leidiniai ir saugaus eismo akcijos, vnt.

Trečiasis Programos tikslas – **Išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos kokybę bei visuomenės sveikatą.**

Pirmo uždavinio **Vykdyti kelių reikšmingų neigiamų pasekmių aplinkai prevenciją** vertinimo kriterijai:

- valdyti kelių poveikį aplinkai ir visuomenės sveikatai parengtų dokumentų skaičius – parengtos poveikio aplinkai ir poveikio visuomenės sveikatai vertinimo ataskaitos, atnaujinti strateginiai triukšmo žemėlapiai, triukšmo prevencijos planai, vnt.
- tobulinti kelių poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai valdymą atliktų darbų, parengtų dokumentų skaičius – įvykdyti mokslo/tiriamieji darbai, parengti normatyviniai/rekomendaciniai dokumentai, vnt.

Antro uždavinio **Mažinti kelių infrastruktūros neigiamą poveikį aplinkai** vertinimo kriterijai:

- diegti technologiškai modernias ir efektyvias aplinkosaugines priemones įgyvendinti kelių plėtros/modernizavimo projektai – įgyvendinti projektai ir poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai vertinimo sprendiniai, vnt.
- prižiūrėti ir prireikus rekonstruoti įdiegtas aplinkosaugines priemones rekonstruotos priemonės –vandens valymo įrenginių ir akustinių sienučių, įrengimas, vnt.

Trečio uždavinio **Prisidėti prie aplinkos kokybės ir žmonių sveikatos gerinimo, siekiant nustatytų nacionalinių tikslų** vertinimo kriterijai:

- prisidėti prie ŠESD išsiskyrimo mažinimo ir energijos vartojimo efektyvumo didinimo įgyvendinti projektai – įgyvendinta projektų, mažinančių kelių transporto ŠESD išmetimus, didinančių energijos vartojimo efektyvumą, vnt.

10.1 lentelė. 2015–2020 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos vertinimo kriterijai

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė 2020 metais
Strateginis tikslas – Užtikrinti būtiniausius gyventojų ir šalies ūkio susisiekimo poreikius			
Pirmasis Programos tikslas – Didinti krovinių ir keleivių judumą, prižiūrint, modernizuojant ir plėtojant valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą			
1.1	Modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą	Modernizuoti ir plėtoti TEN-T tinklą, km Modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelių tinklą visoje Lietuvos Respublikoje, km	220 720
1.2	Užtikrinti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo funkcines savybes	Vykdyti nuolatinę priežiūrą valstybinės reikšmės keliuose, km Užtikrinti valstybinės reikšmės kelių funkcines savybes, km Teisiškai įregistruoti valstybinės reikšmės kelių tinklą, proc.	21254 1400 100
1.3	Plėtoti intelektines transporto sistemas bei paslaugas	Diegti ITS ir kitas inovacijas, vnt. Plėtoti transporto informacinę infrastruktūrą, vnt.	3 4

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė 2020 metais
Antrasis Programos tikslas – Didinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose			
2.1	Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose	Diegti inžinerines eismo saugos priemones, vnt. / km *sankryžų rekonstrukcija, vnt.* *pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas, vnt. / km* Valdyti eismo saugą Formuoti saugią visuomenės elgseną keliuose	134 / 160 *56* *78 / 160* Įvykdyti saugumo auditai, patikros, atliktas kelių tinklo saugos valdymas Parengti mokymai, konkursai, informaciniai leidiniai ir surengtos saugaus eismo akcijos
Trečiasis Programos tikslas – Išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos kokybę bei visuomenės sveikatą			
3.1	Vykdyti kelių reikšmingų neigiamų pasekmių aplinkai prevenciją	Valdyti kelių poveikį aplinkai ir visuomenės sveikatai, parengtų dokumentų skaičius, vnt. Tobulinti kelių poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai valdymą, atliktų darbų ir parengtų dokumentų skaičius, vnt.	Parengtos poveikio aplinkai ir poveikio visuomenės sveikatai vertinimo ataskaitos, gauti atsakingos institucijos sprendimai Atnaujinti (2017 m.) strateginiai triukšmo (2016 m. situacijos) žemėlapiai, parengtas (2018 m.) triukšmo prevencijos planas (2019–2023 m.) Įvykdyti mokslo / tiriamieji darbai; parengti normatyviniai / rekomendaciniai dokumentai

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė 2020 metais
3.2	Mažinti kelių infrastruktūros neigiamą poveikį aplinkai	Diegti technologiškai modernias ir efektyvias aplinkosaugines priemones, įgyvendinti kelių plėtros ir modernizavimo projektai, vnt. Prižiūrėti ir prireikus rekonstruoti įdiegtas aplinkosaugines priemones, rekonstruotos priemonės, vnt.	Įgyvendinti projektai ir poveikio aplinkai bei visuomenės sveikatai vertinimo sprendiniai 3 akustinės sienutės 18 vandens valymo įrenginių
3.3	Prisidėti prie aplinkos kokybės ir žmonių sveikatos gerinimo, siekiant nustatytų nacionalinių tikslų	prisidėti prie ŠESD išsiskyrimo mažinimo ir energijos vartojimo efektyvumo didinimo įgyvendinti projektai, vienetai	Įgyvendinti projektai, mažinantys kelių transporto ŠESD išmetimus, didinantys energijos vartojimo efektyvumą

* − paviršiaus apdaro darbai

11. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS OBJEKTAI

Rengiant 2015–2020 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programą buvo sudarytas objektų sąrašas atsižvelgiant į kokybinius rodiklius. Programai objektai buvo atrinkti remiantis esamais kokybiniais ir kiekybiniais rodikliais:

- kokybiniai dangos būklės rodikliai (kelio dangos nelygumas, vėžės, pažaidos, suminis dangos suirimo laipsnis);
- vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (bendras, krovininis);
- eismo saugos situacija kelyje (eismo įvykių skaičius, žuvusių ir sužeistų skaičius);
- ekonominio vertinimo rodikliai (vidinė grąžos norma, grynoji dabartinė vertė, naudos-sąnaudų santykis, atsipirkimo metai).

Esant poreikiui ar pasikeitus situacijai valstybinės reikšmės kelių tinkle, objektų sąrašas bus papildomas, koreguojamas.

11.1 lentelėje pateikiama suvestinė informacija apie atrinktus objektus 2015–2020 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programai.

11.1 lentelė. Atrinktų objektų 2015–2020 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programai suvestinė

Darbų rūšis	Darbų apimtys	
	Ruožų skaičius, vnt.	Ruožų ilgis, km
Magistralinių kelių tinklo plėtra ir parametrų gerinimas	29	432
Krašto kelių tinklo plėtra ir parametrų gerinimas	174	1142
Rajoninių kelių tinklo plėtra ir parametrų gerinimas	90	338
Nauja statyba	12	73
Rajoninių kelių su žvyro danga asfaltavimas	277	1003
Rajoninių kelių su žvyro danga asfaltavimas per gyvenvietes	159	154
Rajoninių kelių su žvyro danga asfaltavimas kaimiškose vietovėse	312	584
Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas	116	237
Sankryžų rekonstravimas	99	-

Išsami informacija apie ruožus: vidutinis metinis paros eismo intensyvumas, kokybiniai dangos rodikliai, eismo įvykių skaičius, ekonominio vertinimo rezultatai pateikiami Programos prieduose.

Svarbiausi 2015 – 2020 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programos objektai

Žvyrkelių asfaltavimo programa (projektas įgyvendinamas kartu su Žemės ūkio ministerija)

- per gyvenvietes–125,000 km;
- kaimiškose teritorijose – 584,000 km.

Transeuropinio kelio Via Baltica plėtra

- Kaunas – Lenkijos siena (2+2)
  - **I etapas:** A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai nuo 17,34 iki 63,74 km– 46,40 km;
  - **II etapas:** A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai nuo 63,74 iki 98,56 km – 34,82 km;
  - **Iš viso:** 81,22 km.
- Kaunas – Latvijos siena 2+1
  - A10 Panevėžys-Pasvalys-Ryga nuo 8,00 iki 66,00 km – 58,00 km;
  - A17 Panevėžio aplinkkelis nuo 0,00 iki 22,28 km – 22,28 km;
  - **Iš viso:** 80,28 km.

Kelio ruožo Vilnius – Kaunas rekonstrukcija į automagistralę

- I etapas – kelionės greitis 120 km/h
  - nuovažų rekonstrukcija/panaikinimas;
  - lėtėjimo –greitėjimo juostų rekonstrukcija;
  - autobusų sustojimo aikštelių iškėlimas;
  - kintamos informacijos kelio ženklų įrengimas;
  - daugiafunkcinės pažeidimų kontrolės sistemos postų įrengimas;
  - kiti darbai.
- II etapas – AM kategorija
  - jungiamųjų kelių įrengimas;
  - sankryžų rekonstrukcija;

- sustojimų panaikinimas;
- pėsčiųjų viaduko įrengimas;
- papildomas kintamos informacijos ženklų rengimas pagal būsimą poreikį pakitus infrastruktūrai;
- kiti darbai.

Kelio Vilnius – Utena rekonstrukcija

- A14 Vilnius–Utena kelio ruožų rekonstrukcija
  - nuo 21,50 iki 39,20 km – 17,70 km;
  - nuo 51,50 iki 51,78 km – 0,28 km;
  - nuo 52,33 iki 64,20 km – 11,87 km;
  - nuo 65,40 iki 93,65 km – 28,25 km;
  - **Iš viso:** 58,10 km.

Intelektinių transporto sistemų diegimas

- Elektroninė mokesčių rinkliavų sistema

Teisiškai įregistruoti valstybinės reikšmės kelius

- Kelių ir kelių infrastuktūros statinių inventorizaciją – 100 proc.

12. 2015–2020 METŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS ĮGYVENDINIMO REZULTATAI

Įgyvendinus 2015 – 2020 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programą pagal I finansavimo scenarijų bus pasiekti šie programos įgyvendinimo rezultatai.

Sumažėjęs žuvusių skaičius valstybinės reikšmės keliuose

Įgyvendinus programoje numatytus tikslus, uždavinius ir priemones kelionės valstybinės reikšmės automobilių keliais taps saugesnės, sumažės eismo įvykių ir žuvusiųjų skaičius valstybinės reikmės keliuose sumažėtų **10** proc.

Sutrumpėjęs kelionės laikas rekonstruotuose valstybinės reikšmės keliuose

Įgyvendinus programoje numatytus tikslus, uždavinius ir priemones pagerės susisiekimas valstybinės reikšmės keliais, padidės važiavimo greitis rekonstruotuose keliuose ir kelionės laikas rekonstruotuose valstybinės reikšmės keliuose sutrumpėtų **10** proc.

Šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekis kelių transporto sektoriuje dėl infrastruktūros būklės

Įgyvendinus programoje numatytus tikslus, uždavinius ir priemones sumažės neigiamas poveikis aplinkai, bus skatinama automobilių keliuose naudoti elektromobilius ir sumažės ŠESD išskyrimas, bus pasiekta ŠESD kiekis kelių transporto sektoriuje dėl infrastruktūros būklės **0,96** proc.

13. 2030 METŲ VIZIJA

Lietuvos automobilių kelių sektorius susiduria su daugeliu iššūkių, kurie ateityje galimai turės neigiamas pasekmes, todėl yra svarbu sukurti efektyvią ilgalaikę strategiją, kuri suvaldytų esamus procesus, padėtų pasiruošti naujiems ateities iššūkiams ir pasiekti teigiamus rezultatus. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros strategija iki 2030 metų yra tvirtas pamatas Lietuvos ateities keliams. Šis strateginis dokumentas yra skirtas automobilių kelių naudotojams ateityje užtikrinti efektyvios ir aukštos kokybės eismo paslaugas leidžiančias nevaržomai vykdyti savo kasdieninę veiklą, kuri padeda užtikrinti socialinę ir ekonominę gerovę.

2030 metų strateginė programa remiasi darnios plėtros principais ir apžvelgia keturis pagrindinius automobilių keliu sektoriaus tikslus: judėjimo laisvė, visapusiška sauga, aplinkos ir visuomenės sveikatos interesų užtikrinimas, efektyvus resursų valdymas. Įgyvendinus programą iki 2030 metų tikimasi:

- vykdyti tarptautinių koridorių plėtrą (nutiesti trūkstamas automagistrales);
- išasfaltuoti intensyviai naudojamus rajoninius kelius su žvyro danga;
- prisidėti prie nenutrūkstamos kelionės užtikrinimo;
- įdiegti eismo valdymo ir kontrolės sistemas (greičio valdymo ir įspėjimo, eismo įvykių nustatymo ir kt.) pagrindiniuose transporto koridoriuose;
- diegti efektyvias inžinerines eismo saugos priemones susidarančiuose ir numatomuose avaringuose ruožuose. Aktyviai siekti 2030 metais valstybinės reikšmės keliuose avaringų ruožų skaičių sumažinti iki minimumo;
- didinti saugaus eismo informacinę sklaidą. Naudoti efektyvesnes, didesnę įtaigą visuomenei darančias informacijos pateikimo priemones, metodus;
- išplėsti ir pritaikyti valstybinės reikšmės kelių eismo informacinę sistemą platesniam panaudojimui;
- plėtoti/modernizuoti infrastruktūrą, skatinančią viešojo maršrutinio ir dviračių transporto plėtrą;
- prisidėti prie spartesnės elektromobilių pakrovimo/ baterijų keitimo infrastruktūros plėtros;
- tęsti sistemingą aplinkos triukšmo lygio valdymą prie valstybinės reikšmės kelių;
- sukurti kelių tiesimo medžiagų energijos sąnaudų per visą medžiagos gyvavimo ciklą apskaičiavimo metodikas (nuo žaliavos gavybos iki kelio dangos paklojimo) ir skatinti projektuotojus ir kelių tiesimo įmones minėtas metodikas naudoti.