

VALSTYBINĖ EISMO SAUGUMO PROGRAMA „VIZIJA – NULIS“

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Valstybinė eismo saugumo programa „Vizija – nulis“ (toliau – Programa) skirta žūčių ir sunkių sužeidimų Lietuvos keliuose skaičiui sumažinti.

2. Kelių eismo sauga – svarbi visuomenės problema. 2017 m. Europos Sąjungos keliuose žuvo daugiau kaip 25 000 žmonių (šis skaičius prilygsta vidutinio dydžio miesto gyventojų skaičiui) ir sužeista ne mažiau kaip 1 300 000 žmonių. Dėl to visuomenė patiria didelių nuostolių – 2017 m. jie sudarė apie 137 mlrd. Eur. 2019 m. Lietuvos keliuose žuvo 183 eismo dalyviai. Lietuva dėl eismo įvykių kasmet patiria didelių ekonominių nuostolių. Eismo įvykiuose patiriama žala tiesiogiai priklauso nuo žuvusiųjų ir sužeistų eismo dalyvių skaičiaus. VŠĮ Kelių ir transporto tyrimo instituto duomenimis, 2018 metais dėl visų 2017 metais įvykusių eismo įvykių Lietuva patyrė apie 334,31 mln. eurų žalą.

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

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

5. Programa tęsia ankstesnių Lietuvos saugaus eismo programų siekius. Programa parengta remiantis Jungtinių Tautų Darnaus vystymosi planu iki 2030 m., Jungtinių Tautų Saugaus eismo dekadės veiksmų planu 2011–2020 m., baltosios knygos tikslais, Europos Sąjungos saugaus eismo programa 2011–2020 m., 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programa, Veronos deklaracija, Valetos deklaracija. Programos priemonių planas prisidės prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos įgyvendinimo plano dėl žuvusiųjų Lietuvos keliuose 1 mln. gyventojų skaičiaus mažinimo (2020 m. ne daugiau kaip 50 žuvusiųjų 1 mln. gyventojų).

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

II SKYRIUS

PROGRAMOS TIKSLAI, UŽDAVINIAI, VERTINIMO KRITERIJAI IR JŲ REIKŠMĖS

6. Programos vizija – iki 2050 m. nulis žuvusiųjų Lietuvos keliuose.

7. Programos strateginis tikslas – iki 2030 m. žuvusiųjų skaičių Lietuvos keliuose sumažinti 50 proc., palyginti su 2019 m., tai yra kad eisme žūtų ne daugiau kaip 75 eismo dalyviai arba 1 mln. gyventojų tektų ne daugiau kaip 25 žuvusieji Lietuvos keliuose. Programa siekiama, kad iki 2040 m. Lietuvos keliuose žūtų ne daugiau kaip 37 eismo dalyviai. Iki 2040 m. daug dėmesio bus skiriama savivaldžių automobilių infrastruktūros plėtrai, kibernetiniam saugumui, eismo įvykių pasekmių švelninimui. Programoje keliami tikslai, kad iki 2050 m. Lietuvos keliuose nežūtų nė vienas eismo dalyvis. 2040–2050 m. didžiausias dėmesys bus skiriamas savivaldžių automobilių eismo valdymui ir eismo įvykių rizikos mažinimui.

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

8.1. Pirmasis tikslas – mažinti Kelių eismo taisyklių² (toliau – KET) pažeidimų skaičių.

Mažinti KET pažeidimų skaičių būtina, nes apie 90 procentų eismo įvykių įvyksta dėl eismo dalyvių kaltės. Dauguma jų įvyksta todėl, kad eismo dalyviai sąmoningai pažeidžia KET nustatytus reikalavimus. Eismo dalyvių elgesiui kelyje didelį poveikį daro KET reikalavimų laikymosi kontrolė ir nuobaudų ir administracinio poveikio priemonių neišvengiamumas, visuomenės KET pažeidimų netoleravimas ir švietėjiška veikla.

8.2. Pirmajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.2.1. *Sumažinti leistino greičio viršijimo atvejų skaičių.*

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

8.2.2. *Sumažinti vairavimo esant neblaiviams ar apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų atvejų skaičių.*

Vien 2019 m. neblaivūs motorinių transporto priemonių vairuotojai sukėlė 184 eismo įvykius, kuriuose buvo sužeisti 269 žmonės ir 21 eismo dalyvis žuvo. 2015–2019 daugiausia eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, įvyko dėl neblaivių eismo dalyvių: vairuotojų – 9,6 proc., pėsčiųjų – 3,78 proc., dviratininkų – 1,02 proc.

8.2.3. *Sumažinti atvejų, kai vairuotojai vairuodami naudojami mobiliojo ryšio priemonėmis neleistinu būdu, skaičių.*

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

8.2.4. *Sumažinti asmenų, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenaudoja matomumą gerinančių priemonių, skaičių.*

2019 m. eismo įvykiuose žuvo 58 pėstieji, iš jų 34 – tamsiuoju paros metu (tai sudaro 31,5 proc. žuvusių eismo dalyvių), sužeista 850 pėsčiųjų, iš jų 258 tamsiuoju paros metu. Rudenį ir žiemą dominuoja ilgas tamsus paros metas bei nepalankios eismo sąlygos, kurios blogina neapsaugotų eismo dalyvių – pėsčiųjų saugumą keliuose. Žiemą ir rudenį įvyksta apie 70 proc. visų užvažiavimų ant pėsčiųjų. VŠĮ Kelių ir transporto tyrimo instituto 2016 m. studijoje „Atšvaitų naudojimo tamsiu paros metu tyrimai“ nurodoma, kad valstybinės reikšmės keliuose šviesos atšvaitų tamsoje nenaudoja apie 22

² Kelių eismo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“.

proc. visų pėsčiųjų, dviratininkų ir vadeliotų. Atšvaitų nenaudoja apie 14 proc. ikimokyklinio amžiaus vaikų, apie 23 proc. vidutinio amžiaus žmonių ir apie 33 proc. senyvo amžiaus žmonių. Atšvaitų tamsoje nenaudoja apie 18 proc. dviratininkų. Atšvaitų svarba labai aiški, nes pėsčiasis, segintis atšvaitą, dėvintis liemenę ar kitus drabužius su šviesą atspindinčiais elementais, yra pastebimas iš 300 m atstumo, o be atšvaitų – vos 100 m atstumu nuo transporto priemonių su įjungtomis tolimųjų žibintų šviesomis. Kai transporto priemonė važiuoja su įjungtomis artimosiomis žibintų šviesomis, pėsčiasis su šviesą atspindinčiais elementais pastebimas iš 150 m, o be jų – vos iš 50 m atstumo.

8.2.5. Sumažinti atvejų, kai automobiliu važiuojantys asmenys (keleiviai) nesegi saugos diržų, skaičių.

Eismo įvykių pasekmėms didelę įtaką turi tai, ar transporto priemonės keleiviai segi saugos diržus ar ne. VŠĮ Kelių ir transporto tyrimo instituto 2016 m. studijoje „Diržų segėjimo ant priekinių ir galinių sėdėjimo vietų dažnumo tyrimai“ nurodoma, kad 2013–2015 m. buvo užfiksuota, kad beveik penktadalis žuvusių eismo dalyvių nebuvo prisisegę saugos diržų. Saugos diržus sėdėdami automobilio priekyje Lietuvoje segasi 97 proc., o automobilio gale (įskaitant vaikus, vežamus vaikiškose kėdutėse) tik 30 proc. automobiliais važiuojančių žmonių, autobusuose šis procentas dar mažesnis. Lietuvos transporto saugos administracijos 2018 m. duomenimis, tolimojo susisiekiimo autobusuose diržus segasi 16 proc., o mokykliniuose autobusuose – 78 proc. keleivių.

8.2.6. Sumažinti pavojingo, chuliganiško eismo dalyvių elgesio atvejų skaičių.

Pagal Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksą pavojingas vairavimas apibūdinamas kaip transporto priemonių vairavimas, vienu metu ar paeiliui padarant kelis grėsmę eismo saugumui keliančius KET pažeidimus, tai yra lenkimas vietose, kuriose pagal KET draudžiama lenkti, vairavimas neteisėtai organizuotose transporto priemonių lenktynėse, pavojingą situaciją sukėlęs (tai yra privertęs kitus eismo dalyvius staigiai keisti judėjimo greitį, kryptį arba imtis kitokių veiksmų savo ar kitų žmonių saugumui užtikrinti) KET pažeidimas, tokią pat pavojingą situaciją sukėlęs įvažiavimas į priešpriešinio eismo juostą pažeidžiant KET reikalavimus. Chuliganiškas vairavimas apibūdinamas kaip pavojų eismo saugumui arba savo ar kitų žmonių saugumui keliantis KET pažeidimas dėl chuliganiškų paskatų. Deja, Lietuvos keliuose tokių atvejų pasitaiko gana dažnai. Policija gali pastebėti tik dalį taip vairuojančių vairuotojų, pvz., 2018 m. už pavojingą vairavimą policijos pareigūnai nubaudė 2 151 vairuotoją, už chuliganišką vairavimą – 280, 2019 m. – 3 485 vairuotojus ir 269 vairuotojus už chuliganišką vairavimą. Tad būtina imtis ir kitų priemonių, kurios ugdytų vairuotojų sąmoningumą, pagarbą kitiems eismo dalyviams ir nepakantumą chuliganiškam ir pavojingam vairavimui.

8.3. Antrasis tikslas – pasiekti, kad kelių infrastruktūra atitiktų nustatytus reikalavimus.

Šio tikslo siekiama, nes norint parinkti efektyvias ir praktikoje pasiteisinančias eismo saugumą gerinančias priemones ir tinkamai vystyti saugią kelių infrastruktūrą būtina visapusiškai valdyti reikiamą informaciją apie eismo įvykius, jų priežastis, diegiamų priemonių efektyvumą ir turimos kelių infrastruktūros būklę. Kelių infrastruktūros saugumo valdymo principai, nustatyti Europos Sąjungos teisės aktuose, kurie yra privalomi transeuropiniam kelių tinklui, turėtų būti taikomi ir kitiems keliams bei gatvėms. 2015–2019 m. Lietuvos keliuose priešpriešinių susidūrimų metu žuvo 177 eismo dalyviai, atsitrenkus į medžius žuvo 161 eismo dalyvis. 2019 m. Lietuvos keliuose įvyko 846 užvažiavimai ant pėsčiųjų, kurių metu 850 pėsčiųjų buvo sužeisti ir 58 žuvo. Šioms problemoms spręsti būtina parinkti tinkamus uždavinius ir priemones ir jas įgyvendinti nustatyto prioriteto tvarka.

8.4. Antrajam tikslui įgyvendinti keliama tokie uždaviniai:

8.4.1. Sukurti efektyvią kelių infrastruktūros valdymo sistemą.

Šiuo metu vis dar neišspręstas klausimas, kad Europos Sąjungos teisės aktuose įtvirtinti kelių infrastruktūros saugumo valdymo principai, kurie yra privalomi transeuropiniam kelių tinklui, turėtų būti taikomi ir kitiems keliams bei gatvėms.

8.4.2. Sušvelninti eismo įvykių pasekmes, tobulinant kelių infrastruktūrą.

Nagrinėjant eismo įvykių priežastis matyti, kad nemažai eismo įvykių, kuriuose žūsta žmonės, įvyksta sankryžose, kelio vingiuose ar nesaugiose šalikelėse ar kelkraščiuose, pavyzdžiui, nuvažiavimuose nuo kelio 2015–2019 m. žuvo 211 žmonių ir net 2 803 žmonės buvo sužaloti, todėl akivaizdu, kad saugumas valstybinės reikšmės kelių šalikelėse, kelkraščiuose turi likti viena iš prioritetinių sričių. Daug dėmesio būtina skirti magistralinių kelių sankryžų saugumui ir inžinerinėmis priemonėmis spręsti lenkimų neleistinose vietose problemą. 2015–2019 m. sankryžose eismo įvykiuose žuvo 58 žmonės ir 761 buvo sužalotas. Nesaugaus lenkimo metu sukeltuose eismo įvykiuose 2015–2019 m. žuvo 28 žmonės ir 186 buvo sužaloti.

8.4.3. *Tobulinant kelių infrastruktūrą sumažinti žuvusių pėsčiųjų ir dviratininkų skaičių.*

Igyvendinant šį uždavinį, ypatingą dėmesį reikia skirti saugios pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūros plėtrai, būtina vystyti alternatyvų pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūros tinklą prie magistralinių kelių, kuriuose yra didžiausias eismo intensyvumas. Dėl šios priežasties būtina atskirti pėsčiųjų ir dviratininkų eismą nuo automobilių eismo. 2015–2019 m. Lietuvoje eidami keliu žuvo 350 žmonių, iš jų pėsčiųjų perėjose žuvo 83 žmonės, ir 4 458 buvo sužaloti, iš jų pėsčiųjų perėjose 2 172. Pažymėtina, kad per šį laikotarpį Lietuvoje žuvo 73 dviratininkai.

8.4.4. *Sumažinti eismo įvykių, įvykstančių dėl susidūrimo su laukiniais gyvūnais, skaičių.*

Per pastaruosius trejus metus pastebimai padaugėjo susidūrimų su laukiniais gyvūnais skaičius. 2015–2019 m. susidūrus motorinei transporto priemonei su laukiniu gyvūnu įvyko 17 285 eismo įvykiai, kurių metu žuvo 6 žmonės ir 180 žmonių buvo sužeisti. Gausėjant laukinių gyvūnų populiacijai, reikia imtis papildomų priemonių, padėsiančių sumažinti laukinių gyvūnų ir motorinių transporto priemonių susidūrimų skaičių.

8.4.5. *Diegti šiuolaikiškas eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemas.*

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

8.5. Trečiasis tikslas – sumažinti eisme dalyvaujančių techniškai netvarkingų kelių transporto priemonių skaičių.

Šio tikslo siekiama, nes Lietuvoje privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros metu nustatoma, kad daugiau kaip 50 proc. visų techninei apžiūrai pateiktų transporto priemonių turi didelių trūkumų, tai yra keliais važinėja techniškai netvarkingos transporto priemonės, kurios kelia pavojų saugiam eismui. Lietuvoje registruotų transporto priemonių vidutinis amžius yra apie 14 m. Norint sušvelninti eismo įvykių pasekmes, būtina atnaujinti automobilių parką.

8.6. Trečiajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.6.1. *Vykdyti efektyvesnę eisme dalyvaujančių kelių transporto priemonių kontrolę.*

Būtina užtikrinti visų keliais judančių transporto priemonių tinkamą techninę būklę. Visi keliuose naudojami lengvieji, keleiviniai ir kroviniai automobiliai turi būti visapusiškai saugūs ir techniškai tvarkingi. Kiekviena Europos Sąjungos šalis ypač didelį dėmesį skiria krovininių ir keleivinių transporto priemonių techninei būklei ir saugai. Dėl šios priežasties būtina imtis visų įmanomų priemonių krovininių ir keleivinių transporto priemonių saugai užtikrinti.

8.6.2. *Siekti sumažinti vidutinį viešojo transporto parko amžių ir nesaugių transporto priemonių skaičių eisme.*

Automobilio amžius ir jo saugumo sistemos turi tiesioginių sąsajų. Naujesni automobiliai turi daugiau saugos įrangos nei senesni automobiliai.

8.7. Ketvirtasis tikslas – efektyviau gelbėti eismo dalyvius po eismo įvykių.

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

8.8. Ketvirtajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.8.1. *Gerinti gelbėjimo tarnybų darbo kokybę, suteikiant pagalbą po eismo įvykių.*

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

8.8.2. *Aprūpinti gelbėjimo tarnybas šiuolaikiška gelbėjimo įranga ir žmogiškaisiais ištekliais.*

Įgyvendinant šį uždavinį būtina aprūpinti gelbėjimo tarnybas naujais automobiliais ir moderniais gelbėjimo įrangos komplektais ir žmogiškaisiais ištekliais.

8.9. Penktasis tikslas – efektyviau valdyti eismo įvykių rizikas.

Šiuo metu eismo įvykių duomenys tvarkomi Eismo įvykių informacinėje sistemoje, kurios valdytojas yra Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos. Nagrinėjant eismo įvykių aplinkybes, dažnai pastebima eismo įvykių duomenų trūkumų: Eismo įvykių informacinėje sistemoje klaidingai nurodytos eismo įvykio vietos koordinatės, nurodyta eismo įvykio vieta ir koordinatės tarpusavy nesutampa, klaidingai nurodyta eismo įvykio vieta, ne visada nurodyta informacija apie sankryžos požymį, nepakanka tikslumo – nurodyta tik gyvenvietė ar savivaldybė, nurodyta tik gatvė, nurodytas adresas, tačiau tiksliai eismo įvykio vieta lieka neaiški, nurodytas adresas, tačiau nenurodytas kelias ir kilometras; nepakanka informacijos apie saugos diržus ir oro pagalves; nepakanka informacijos apie vaikiškų kėdučių naudojimą; nepakanka informacijos apie šalmų naudojimą; nepakanka informacijos apie sužeidimo mastą; nepakanka informacijos apie automobilių pagaminimo metus; netiksli informacija apie eismo įvykio rūšį ir pobūdį. Todėl būtina sukurti naują, šiuolaikišką eismo įvykių informacinę sistemą, kurioje būtų tvarkomi visi duomenys, reikalingi eismo įvykiams analizuoti ir eismo saugumo veiklai planuoti.

8.10. Penktajam tikslui įgyvendinti keliami tokie uždaviniai:

8.10.1. *Kaupti ir analizuoti duomenis apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai.*

Lietuvos transporto saugos administracija, siekdama prisidėti prie eismo saugumo automobilių keliuose gerinimo, pradėjo nagrinėti eismo įvykių, kuriuose dalyvauja keleivinės ir krovininės kelių transporto priemonės ir kuriuose buvo sužeisti ir (ar) žuvo žmonės, aplinkybes. Šių eismo įvykių aplinkybių tyrimo tikslas – nustatyti pirmines priežastis ir parinkti ir įgyvendinti konkrečias priemones, padėsiančias išvengti eismo įvykių, per kuriuos buvo sunkiai sužeisti ir (ar) žuvo žmonės. Būtina skatinti tarpinstitucinį bendradarbiavimą, nes šiuo metu nustačius pirmines eismo įvykių priežastis ir parinkus priemones joms šalinti atsakingos institucijos dažnai nederina veiksmų tarpusavyje. Sukūrus naują eismo įvykių informacinę sistemą, joje bus kaupiami su eismo įvykiais susiję įvairių institucijų tvarkomi duomenys, kurie leis tiksliau nustatyti eismo įvykių priežastis ir numatyti priemones joms šalinti.

8.10.2. *Pašalinti nustatytas pirmines eismo įvykių priežastis.*

Norint parinkti efektyvias saugaus eismo gerinimo priemones, būtina efektyvi eismo įvykių priežasčių analizė.

9. Programos 2030–2050 m. saugaus eismo gerinimo priemonės bus parenkamos atsižvelgiant į eismo įvykių priežastis.

10. Programos tikslai, uždaviniai ir priemonės, kuriuos planuojama vykdyti 2020–2030 m., yra pateikti Programos 1 priede, kuriame pateikti trumpi priemonių aprašymai, nurodyta priemonių vykdymo pradžia ir pabaiga, atsakingos institucijos ir bendra asignavimų suma (jeigu ji žinoma). Priemonėms, kurias rekomenduojama vykdyti savivaldybėms, asignavimų poreikis nenurodomas.

11. Programos 2 priede pateiktos tik tos priemonės, kurias planuojama vykdyti 2020–2022 m., taip pat nurodyti šioms priemonėms vykdyti planuojami asignavimai trejiems metams ir atsakingos institucijos – valstybės biudžeto asignavimų valdytojos.

12. Programos tikslų ir uždavinių įgyvendinimo vertinimo kriterijai ir jų reikšmės pateikti Programos 3 priede.

III SKYRIUS

PROGRAMOS ĮGYVENDINIMAS

13. Programos įgyvendinimą koordinuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

14. Programą įgyvendina šios institucijos: Susisiekimo ministerija (Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Lietuvos transporto saugos administracija), Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija (Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos, Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos), Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerija, Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija. Rekomenduojama vykdant Programą dalyvauti savivaldybėms ir nevyriausybinėms organizacijoms.

15. Programos 1 priede nurodytos priemonės įgyvendinamos iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžete vykdytojams, atsakingiems už Programos priemonių įgyvendinimą, patvirtintų bendrųjų asignavimų³ ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka gautų lėšų, išskyrus priemones, kurioms asignavimai planuojami Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos organizuojamuose kasmetiniuose pasitarimuose dėl planuojamų pasiekti rezultatų ir preliminarinių asignavimų paskirstymo ministrams pavestose valdymo srityse. Už reikiamų finansinių išteklių planavimą pagal kompetenciją atsako priemonių vykdytojai, atsakingi už Programos įgyvendinimą.

16. Programos vykdytojai kasmet iki sausio 25 dienos pateikia Susisiekimo ministerijai informaciją apie Programos įgyvendinimo eigą ir rezultatus pagal patvirtintus Programos tikslus, uždavinius, priemones ir jiems vykdyti numatytus asignavimus, taip pat vertinimo kriterijus ir jų reikšmes. Informacija apie vertinimo kriterijus, kurių neįmanoma pateikti iki šiame punkte nurodyto termino, teikiama atsižvelgiant į duomenų gavimo terminus. Susisiekimo ministerija informaciją apie Programos vykdymą pateikia metinėje veiklos ataskaitoje.

17. Programa finansuojama iš asignavimų valdytojams pagal valstybės finansines galimybes skirtų bendrųjų valstybės biudžeto asignavimų, savivaldybių biudžetų lėšų, Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų, Europos Sąjungos paramos fondų, programų ir kitų teisėtai gautų lėšų pagal kiekvienos institucijos kompetencijos sritį.

³ Programos priemonės teisės aktų projektams parengti, taip pat priemonės, kurioms įgyvendinti nereikia (nenumatyta) papildomų lėšų, bus įgyvendinamos naudojant vidinius atsakingų vykdytojų išteklius ir bendruosius asignavimus.

Valstybinės eismo saugumo
programos „Vizija – nulis“
1 priedas

VALSTYBINĖS EISMO SAUGUMO PROGRAMOS „VIZIJA – NULIS“ 2020–2030 METŲ TIKSLAI, UŽDAVINIAI, PRIEMONĖS, ASIGNAVIMŲ POREIKIS IR ATSAKINGOS INSTITUCIJOS

Uždavinys	Kodas	Priemonės pavadinimas	Trumpas priemonės aprašymas	Už įgyvendinimą atsakinga institucija*	Laikotarpis		Reikalingi asignavimai (tūkst. Eur)
					Pradžią	Pabaigą	
STRATEGINIS PROGRAMOS TIKSLAS – iki 2030 m. žuvusiųjų skaičių keliuose sumažinti 50 proc., palyginti su 2018 m. (t. y. kad eisme žūtų ne daugiau kaip 85 eismo dalyviai arba 1 mln. gyventojų tektų ne daugiau kaip 30 žuvusiųjų Lietuvos keliuose)							
1 TIKSLAS – MAŽINTI KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ SKAIČIŲ							
1.1. Sumažinti leistino greičio viršijimo atvejų skaičių	1.1.0. ⁴	Nustatyti finansines sankcijas už leistino greičio iki 10 km/h viršijimą	Parengti teisės akto projektą (projektus), kuriame (kuriuose) būtų nustatyta mažesnė leistino greičio viršijimo riba. Siūloma tobulinti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksą – numatyti finansines sankcijas už leistino greičio viršijimą iki 10 km/h.	VRM, SM	2020	2020 m. IV ketv.	
	1.1.1.	Periodiškai atnaujinti socialinę reklamą apie rizikas, kylančias dėl leistino greičio viršijimo	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis aiškinti apie viršijamo leistino greičio pavojų. Turi būti pasirenkami efektyviausi viešinimo metodai, kurie nuolat turėtų būti peržiūrimi.	SM (LAKD)	2020	2030	9 500
	1.1.2.	Aprūpinti policijos padalinius šiuolaikinėmis eismo kontrolės priemonėmis ir užtikrinti operatyvų pažeidimų, užfiksuotų automatinės kontrolės sistemos, ištyrimą	Tobulinant informacines technologijas sudaryti sąlygas policijos pareigūnams operatyviai gauti informaciją apie automatinės kontrolės sistemų užfiksuotą šiurkštų Kelių eismo taisyklių pažeidimą (pvz., leistino greičio viršijimas daugiau negu 50 km/h), kad būtų galima sustabdyti pažeidėją kelyje.	VRM (IRD, PD), SM (LAKD, LTSA)	2020	2030	Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos ⁵
			Bus skirta pakankamai žmogiškųjų išteklių ir reikalingų techninių priemonių pažeidimams iširti.	VRM (PD)	2023	2030	
	1.1.3.	Plėtoti automatinės greičio kontrolės sistemą valstybinės reikšmės keliuose	Ruožuose, kuriuose greitis bus stebimas, sumažės greičio viršijimo atvejų ir eismo įvykių, per kuriuos buvo sužeisti ir (ar) žuvo žmonės. Numatoma įdiegti ne mažiau kaip 100 papildomų	SM (LAKD), VRM (IRD)	2020	2030	10 000

⁴ Priemonių kodu su nuliu (1.1.0) žymimos teisėkūros priemonės, vykdomos iš priemonę vykdančios institucijos bendrųjų asignavimų.

⁵ Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos, gautos iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą, užfiksuotą pažeidimų fiksavimo įrangą, įrengtą valstybinės reikšmės keliuose.

Uždavinys	Kodas	Priemonės pavadinimas	Trumpas priemonės aprašymas	Už įgyvendinimą atsakinga institucija*	Laikotarpis		Reikalingi asignavimai (tūkst. Eur)
					Pradžia	Pabaiga	
			automatinės kontrolės sistemų vietose, kuriose greičio viršijimas kelia didžiausią pavojų.				
	1.1.4.	Plėtoti automatinės greičio kontrolės sistemą savivaldybėms priklausančiuose keliuose	Ruožuose, kuriuose greitis bus stebimas automatinės kontrolės sistemų, sumažės greičio viršijimo atvejų ir eismo įvykių, per kuriuos buvo sužeisti ir (ar) žuvo žmonės.	Savivaldybės**	2020	2030	
1.2. Sumažinti vairavimo esant neblaiviams ar apsvaigusiams nuo psichiką veikiančių medžiagų atvejų skaičių	1.2.0.	Parengti vairuotojų, kurie pažeidė Kelių eismo taisykles vairuodami neblaivūs, prevencijos programą	Parengti teisės akto (-ų), kuriame (-iuose) būtų nustatyta, kad vairuotojams, kurie pažeidė Kelių eismo taisykles vairuodami neblaivūs ir pasirinko prevencijos programą, bus leista vairuoti motorines transporto priemonės, kuriose yra integruotas antialkoholinis variklio užraktas, projektą (-us).	SAM, SM	2020	2020 m. IV ketv.	
		Tobulinti procedūras ir metodus, kuriais nustatoma, ar eismo dalyviai yra / buvo apsvaigę nuo psichiką veikiančių medžiagų	Parengti teisės akto (-ų) projektą (-us), siekiant patobulinti procedūras ir metodus, kuriais nustatoma, ar eismo dalyviai yra / buvo apsvaigę nuo psichiką veikiančių medžiagų.	SAM, VRM (PD)	2020	2020 m. IV ketv.	
	1.2.1.	Periodiškai atnaujinti socialinę reklamą apie rizikas, kylančias dėl vairavimo esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis bus aiškinama apie vairavimo esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų grėsmes ir elgsenos pokyčius.	SM (LAKD), SAM	2020	2030	1397
	1.2.2.	Vykdyti vairuotojų blaivumo kontrolės policines priemones ir jas viešinti	Tikslinėmis kontrolės policinėmis priemonėmis siekiama mažinti vairavimo esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų atvejų skaičių ir neblaivių ar apsvaigusių nuo psichiką veikiančių medžiagų vairuotojų sukeltų eismo įvykių skaičių.	VRM (PD)	2020	2030	2 940
1.3. Sumažinti atvejų, kai vairuotojai vairuodami naudojami mobiliojo ryšio priemonėmis neleistinu būdu, skaičių	1.3.0.	Numatyti ribojimus vairuotojams, draudžiančius užsiimti ne su vairavimu susijusiais veiksmais, tobulinti galiojantį teisinį reglamentavimą	Parengti teisės akto (-ų), kuriuo (-iais) būtų siekiama paskatinti vairuotojus daugiau dėmesio skirti vairavimui ir atsisakyti vairuoti trukdančių veiksmų, projektą (-us) ir tobulinti galiojantį teisinį reglamentavimą.	VRM, SM	2020	2020 m. III ketv.	
	1.3.1.	Periodiškai atnaujinti socialinę reklamą apie grėsmes, kylančias dėl naudojimosi vairuojant mobiliojo ryšio priemonėmis neleistinu būdu	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis bus aiškinama apie kylančius pavojus, kai vairuojama ir naudojamas mobiliojo ryšio įrenginiais neleistinu būdu.	SM (LAKD)	2020	2030	8 100
	1.3.2.	Vykdyti vairuotojų naudojimosi mobiliojo ryšio priemonėmis kontrolės policines priemones ir jas viešinti	Tikslinėmis kontrolės policinėmis priemonėmis siekiama skatinti nesinaudoti mobiliojo ryšio priemonėmis vairuojant.	VRM (PD)	2020	2030	2 940
1.4. Sumažinti asmenų, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenaudoja matomumą	1.4.1.	Periodiškai atnaujinti socialinę reklamą apie rizikas, kylančias dėl atšvaitų ar panašių priemonių nenaudojimo ar neteisingo naudojimo tamsiuoju paros metu	Šiuolaikiškais ir patraukliomis švietimo formomis bus aiškinama apie rizikas, kylančias dėl atšvaitų ar panašių priemonių nenaudojimo ar neteisingo naudojimo tamsiu paros metu.	SM (LAKD)	2020	2030	3 000
	1.4.2.	Vykdyti atšvaitų ir kitų matomumą gerinančių priemonių naudojimo kontrolės policines priemones ir jas viešinti	Tikslinėmis kontrolės policinėmis priemonėmis siekiama skatinti eismo dalyvius naudoti atšvaitus ir kitas matomumą gerinančias priemones.	VRM (PD)	2020	2030	2 940

Uždavinys	Kodas	Priemonės pavadinimas	Trumpas priemonės aprašymas	Už įgyvendinimą atsakinga institucija*	Laikotarpis		Reikalingi asignavimai (tūkst. Eur)
					Pradžia	Pabaiga	
gerinančių priemonių, skaičių	1.4.3.	Periodiškai vykdyti atšvaitų dalijimo akcijas, ypatingą dėmesį skirti mokiniams ir senyvo amžiaus eismo dalyviams	Akcijų tikslas – sumažinti mokinių ir senyvo amžiaus eismo dalyvių, kurie eidami keliu tamsioju paros metu nesegi atšvaitų, skaičių.	ŠMSM, SM	2020	2030	100
	1.4.4.	Įtraukti mokyklų bendruomenes į atšvaitų dalijimo akcijas ir budėjimų prie pėsčiųjų perėjų, esančių šalia mokyklų, organizavimą	Mokyklų bendruomenės organizuos atšvaitų dalijimo akcijas ir budėjimus prie pėsčiųjų perėjų, esančių šalia mokyklų.	ŠMSM, SM	2020	2030	100
1.5. Sumažinti atvejų, kai automobiliu važiuojantys asmenys (keleiviai) nesegi saugos diržų, skaičių	1.5.1.	Periodiškai atnaujinti socialinę reklamą apie rizikas, kylančias važiuojant neužsisėgus saugos diržo ar neužsidėjus šalmo	Šiuolaikiškomis ir patraukliomis švietimo formomis bus aiškinama apie rizikas, kylančias dėl važiavimo neužsisėgus saugos diržo ar neužsidėjus šalmo.	SM (LAKD)	2020	2030	4 700
	1.5.2.	Vykdyti transporto priemonėse važiuojančių asmenų saugos diržų segėjimo (automobilio priekyje ir gale sėdinčių keleivių, vaikų vežimo pagal ūgį ir svorį pritaikytose sėdimosiose vietose (kėdutėse, sėdėjimo sistemose), užmiestyje važiuojančių autobusų keleivių kontrolės policinės priemonės ir jas viešinti	Siekama skatinti asmenis segėti saugos diržus, naudoti vaikams skirtas kėdutes ar sėdėjimo sistemas, kad eismo įvykių metu būtų sušvelnintos pasekmės (nebūtų patiriami sužalojimai ar jie būtų kuo švelnesni ir nežūtų žmonės).	VRM (PD)	2020	2030	2 940
1.6. Sumažinti pavojingo, chuliganiško eismo dalyvių elgesio atvejų skaičių	1.6.0.	Atlikti teisės aktų pakeitimus, kurių tikslas būtų įpareigoti būsimus vairuotojus įgyti kuo daugiau vairavimo įgūdžių ir atsakingo vairavimo patirties iki praktinio vairavimo egzamino laikymo	Parengti teisės akto, kuriuo būsimi vairuotojai būtų skatinami iki praktinio vairavimo egzamino laikymo įgyti kuo daugiau praktinio vairavimo patirties, projektą (-us).	SM (LTSA), VRM	2020	2021	
	1.6.1.	Sukurti mokymo priemonės, skirtas mokinių saugaus eismo įgūdžiams formuoti, sudaryti galimybes mokykloms jomis naudotis	2020 m. IV ketv. bus sukurta mokomoji priemonė mokinių, kaip atsakingų eismo dalyvių, įgūdžiams formuoti. Šie leidiniai bus pradėti platinti mokyklose 2020 m.	ŠMSM, SM	2020	2020	20
	1.6.2.	Atnaujinti dviračių vairuotojų mokymo programą ir dviratininko pažymėjimų išdavimo tvarką, organizuoti įgyvendinimą	Mokyklose bus atnaujinta dviratininkams taikoma vairuotojų mokymo programa ir dviratininko pažymėjimų išdavimo tvarka, kuri būtų patvirtinta Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos.	ŠMSM, SM	2020	2022	15
	1.6.3.	Tobulinti esamas informacines sistemas ir registrus, siekiant paprastai ir greitai pranešti atsakingoms institucijoms apie Kelių eismo taisyklių pažeidimus	Siekama ugdyti visuomenę, kad būtų netoleruojami vairuotojai, darantys Kelių eismo taisyklių pažeidimus. Patobulinus informacines sistemas ir registrus, asmenys galės paprastai ir greitai pateikti informaciją policijai apie užfiksuotus Kelių eismo taisyklių pažeidimus.	VRM (PD), SM (LTSA)	2023	2030	20
Lėšų poreikis 1 tikslo priemonėms finansuoti:							48 712
2 TIKSLAS – PASIEKTI, KAD KELIŲ INFRASTRUKTŪRA ATITIKTŲ NUSTATYTUS REIKALAVIMUS							
2.1. Sukurti efektyvią kelių infrastruktūros valdymo sistemą	2.1.1.	Įdiegti pažangią kelių infrastruktūros valdymo sistemą	Bus įdiegta turto apskaitos ir kelių infrastruktūros priežiūros sistema, kuri leis efektyviau planuoti investicijas, lėšų poreikį ir jų panaudojimą eismo saugumui keliuose gerinti.	SM (LAKD)	2020	2030	1 900
	2.1.2.	Nustatyti kelių eismo saugumo auditorių rengimo ir atestavimo tvarką.	Bus parengti teisės aktų projektai ir nustatyti esminiai kelių eismo saugumo auditorių rengimo ir atestavimo reikalavimai.	SM (LAKD)	2020	2020	50
	2.1.3.	Vertinti automobilių kelių ir jų elementų pritaikymo specialiųjų poreikių turintiems žmonėms atitiktį reikalavimams	Statomi ar rekonstruojami keliai bus pritaikyti specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, bus užtikrintas jų saugus dalyvavimas eisme.	SM (LAKD)	2021	2030	50

Uždavinys	Kodas	Priemonės pavadinimas	Trumpas priemonės aprašymas	Už įgyvendinimą atsakinga institucija*	Laikotarpis		Reikalingi asignavimai (tūkst. Eur)
					Pradžia	Pabaiga	
	2.1.4.	Reguliariai tikrinti eksploatuojamų gatvių saugumą	Reguliarūs gatvių patikrinimai yra būtina priemonė siekiant užkirsti kelią pavojams, kurie gresia visiems eismo dalyviams, taip pat ir vykdant gatvių remonto darbus. Saugumo patikrinimai būtų vykdomi eksploatuojamose gatvėse, siekiant nustatyti su gatvių saugumu susijusius aspektus ir užkirsti kelią eismo įvykiams.	Savivaldybės**	2023	2030	
	2.1.5.	Atlikti gatvių statybos, rekonstrukcijos ir kapitalinio remonto projektų poveikio kelių saugumui vertinimus ir eismo saugumo auditus	Visi nauji gatvių statybos, rekonstrukcijos ir kapitalinio remonto projektai bus įvertinti pagal nustatytą metodiką saugaus eismo atžvilgiu. Siekiama, kad statomi nauji keliai ar rekonstruojami esami keliai būtų saugesni visiems eismo dalyviams.	Savivaldybės, SM**	2023	2030	50
2.2. Sušvelninti eismo įvykių pasekmes, tobulinant kelių infrastruktūrą	2.2.1.	Parengti ir kasmet atnaujinti miestų juodųjų dėmių žemėlapius	Daugiausia investicijų būtina skirti didžiausio avaringumo gatvių ruožams ir (arba) tiems gatvių ruožams, kuriuose yra didžiausios nelaimingų atsitikimų mažinimo galimybės. Siekiant, kad vairuotojai pakeistų elgesį ir griežčiau laikytųsi Kelių eismo taisyklių, ypač dėl greičio apribojimų, jie turėtų būti informuojami apie didelio avaringumo gatvių ruožus.	Savivaldybės, SM	2023	2030	20
	2.2.2.	Rekonstruoti magistralinius kelius, kuriuose eismas intensyviausias, juose diegti pažangias, eismo dalyvių apsaugančias priemones	Rekonstravus magistralinius kelius, kuriuose eismo intensyvumas yra didžiausias, tikimasi, kad gerokai sumažės eismo įvykių, kuriuose sužalojami arba žūsta eismo dalyviai, skaičius.	SM (LAKD)	2020	2030	349 000
	2.2.3.	Vykdyti kelių ir gatvių priežiūrą pagal nustatytus reikalavimus, prioritetą skirti didžiausio eismo intensyvumo kelių priežiūrai	Bus užtikrinta tinkama kelių priežiūra, kelias atitiks eismo saugumo reikalavimus (bus operatyviau reaguojama į besikeičiančias klimato sąlygas).	SM (LAKD), savivaldybės**	2020	2030	230 000
	2.2.4.	Plėtoti Kelių ir oro sąlygų informacinę sistemą	Eismo dalyviams bus pateikiama tikslesnė informacija apie eismo sąlygas valstybinės reikšmės keliuose. Gaunant daugiau informacijos apie meteorologines sąlygas, bus efektyviau atliekama kelių priežiūra.	SM (LAKD)	2020	2030	10 000
	2.2.5.	Gerinti valstybinės reikšmės kelių apšvietimo kokybę ir padidinti apšviestų kelių bendrą ilgį	Bus geriau apšviečiami kelio ruožai ir padidintas saugesnių kelių ilgis.	SM (LAKD)	2020	2030	6 500
	2.2.6.	Padidinti kelių su skiriamąja juosta (arba atitvarais) bendrą ilgį	Bus sumažintas priešpriešinių susidūrimų skaičius.	SM (LAKD)	2020	2030	598 000
	2.2.7.	Rekonstruoti nesaugias sankryžas valstybinės reikšmės keliuose	Bus užtikrintas saugus sankryžų kirtimas valstybinės reikšmės keliuose.	SM (LAKD)	2020	2030	66 000
	2.2.8.	Magistraliniuose keliuose panaikinti neapsaugotus posūkius į kairę	Bus panaikinti pavojingi posūkiai į kairę magistraliniuose keliuose.	SM (LAKD)	2023	2030	62 000
	2.2.8.	Magistraliniuose keliuose panaikinti neapsaugotus posūkius į kairę	Bus panaikinti pavojingi posūkiai į kairę magistraliniuose keliuose.	SM (LAKD)	2023	2030	62 000
2.3. Tobulinant kelių infrastruktūrą, sumažinti žuvusių pėsčiųjų ir	2.3.1.	Padidinti pėsčiųjų ir dviračių takų bendrą ilgį	Bus užtikrintos saugios sąlygos pėsčiųjų ir dviratininkų eismui.	SM (LAKD), savivaldybės**	2020	2030	79 400
	2.3.2.	Panaikinti arba modifikuoti valstybinės reikšmės keliuose esančias pėsčiųjų perėjas, kurios neatitinka Pėsčiųjų perėjimo per kelių ir gatves organizavimo taisyklių reikalavimų	Bus panaikintos potencialiai pavojingos pėsčiųjų perėjos arba jos bus pertvarkytos į saugias.	SM (LAKD)	2020	2022	6 600

Uždavinys	Kodas	Priemonės pavadinimas	Trumpas priemonės aprašymas	Už įgyvendinimą atsakinga institucija*	Laikotarpis		Reikalingi asignavimai (tūkst. Eur)
					Pradžia	Pabaiga	
dviratininkų skaičių	2.3.3.	Panaikinti arba modifikuoti vietinės reikšmės keliuose esančias pėsčiųjų perėjas, kurios neatitinka Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių reikalavimų	Bus panaikintos potencialiai pavojingos pėsčiųjų perėjos arba jos bus pertvarkytos į saugias.	Savivaldybės**	2020	2025	
	2.3.4.	Plėsti ramaus eismo zonas (gatvėse, kuriose leistinas greitis ribojamas iki 30 km/h) miestuose	Ramaus eismo zonose transporto priemonių greičio sumažinimas iki 30 km/val. leis išvengti susidūrimų su pėsčiaisiais ir dviratininkais.	Savivaldybės**	2020	2030	
	2.3.5.	Tobulinant kelių infrastruktūrą, plėtoti dviračių dalijimosi sistemas (angl. <i>Bike sharing</i>)	Siekama sudaryti saugesnes sąlygas važiuoti dviračiais miestuose.	Savivaldybės**	2020	2030	
2.4. Sumažinti eismo įvykių, įvykstančių dėl susidūrimo su laukiniais gyvūnais, skaičių	2.4.1.	Padidinti tvorų nuo laukinių gyvūnų ilgį, diegti kitas priemones, mažinančias susidūrimų su laukiniais gyvūnais riziką	Siekama sumažinti susidūrimų su laukiniais gyvūnais skaičių.	SM (LAKD)	2020	2030	20 000
	2.4.2.	Rekonstruoti magistralinius kelius, šalia kurių vyksta intensyvus laukinių gyvūnų judėjimas, įrengti specialias pralaidas gyvūnams	Siekama sumažinti susidūrimų su laukiniais gyvūnais skaičių ir sudaryti saugias sąlygas gyvūnų migracijai.	SM (LAKD)	2023	2030	
2.5. Diegti šiuolaikiškas eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemas	2.5.1.	Įdiegti dinaminę saugaus greičio valdymo sistemą valstybinės reikšmės keliuose (kintamosios informacijos ženklai)	Iki 2028 m. įdiegtus dinaminę saugaus greičio valdymo sistemą bus galima operatyviai keisti leistiną greitį kelyje.	SM (LAKD), VRM (IRD)	2020	2028	42 000
	2.5.2.	Plėsti Administracinių nusižengimų registro integracines sąsajas su eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemomis ir užtikrinti efektyvų pažeidimų duomenų kaupimą ir apdorojimą	Priemonė užtikrintų eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemomis užfiksuotų pažeidimų duomenų perdavimą į Administracinių nusižengimų registrą ir jų apdorojimą, administracinių nusižengimų registravimą, administracinių nuobaudų ir administracinio poveikio priemonių skyrimą už padarytus nusižengimus, nustatytus eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemomis.	VRM (IRD, PD), SM (LAKD)	2021	2030	Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos
	2.5.3.	Diegti neleistino priešpriešinio lenkimo kontrolės sistemą	Įdiegtus priešpriešinio lenkimo kontrolės sistemą siekiama, kad transporto priemonės nelenks kitų transporto priemonių, kai lenkimą draudžia kelio ženklavimas.	SM (LAKD), VRM (IRD)	2023	2030	1 000
Lėšų poreikis 2 tikslo priemonėms finansuoti:							1 472 570
3 TIKSLAS – SUMAŽINTI EISME DALYVAUJANČIŲ TECHNIŠKAI NETVARKINGŲ KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SKAIČIŲ							
3.1. Vykdyti efektyvesnę eisme dalyvaujančių kelių transporto priemonių kontrolę	3.1.0.	Numatyti nesaugių transporto priemonių ribojimo reikalavimus Lietuvos Respublikos eisme	Bus nustatyti griežtesni reikalavimai transporto priemonių patekimui į eismą (prieš transporto priemonės registraciją arba po eismo įvykio).	SM (LTSA), VRM	2021	2030	
	3.1.1.	Techninio patikrinimo kelyje metu tikrinti transporto priemonių techninę būklę ir atitiktį nustatytiems reikalavimams	Vykdam tikslinius transporto priemonių techninės būklės patikrinimus bus identifikuojami pavojingi trūkumai.	SM (LTSA), VRM (PD)	2020	2030	12 820
	3.1.2.	Vykdyti mokymus, siekiant padidinti policijos ir SM(LTSA) pareigūnų kompetenciją, atliekant bendrus transporto priemonių patikrinimus kelyje	Vykdam bendras priemones bus dalijamasi specialistų patirtimi ir žiniomis transporto priemonių techninės būklės patikrinimų srityje.	SM (LTSA), VRM (PD)	2020	2030	1 000

Uždavinys	Kodas	Priemonės pavadinimas	Trumpas priemonės aprašymas	Už įgyvendinimą atsakinga institucija*	Laikotarpis		Reikalingi asignavimai (tūkst. Eur)
					Pradžia	Pabaiga	
3.2. Siekti sumažinti vidutinį viešojo transporto parko amžių ir nesaugių transporto priemonių skaičių eisme	3.2.1.	Atnaujinti vietinio (miesto ir priemiestinio) viešojo transporto priemonių parką ekologiškomis transporto priemonėmis	Bus saugesnis ir ekologiškesnis vietinis viešasis transportas.	Savivaldybės**, SM	2020	2030	35 000
Lėšų poreikis 3 tikslo priemonėms finansuoti:							48 820
4 TIKSLAS – EFEKTYVIAU GELBĖTI EISMO DALYVIUS PO EISMO ĮVYKIŲ							
4.1. Gerinti gelbėjimo tarnybų darbo kokybę, suteikiant pagalbą po eismo įvykių	4.1.1.	Periodiškai organizuoti gelbėjimo tarnybų bendras pratybas	Periodiškai organizuojant pratybas, gelbėjimo tarnybų, dalyvaujančių šalinant eismo įvykių padarinius, veiksmai bus labiau suderinti.	SAM, VRM (PAGD)	2021	2030	25
	4.1.2.	Vykdyti greitosios medicinos pagalbos darbuotojų standartizuotus mokymus pagalbos traumas patyrusiems pacientams srityje	Mokymų metu greitosios medicinos pagalbos brigadų nariai išmoks komandinio darbo principų teikiant pagalbą eismo įvykiuose traumas patyrusiems pacientams.	SAM	2021	2030	450
4.2. Aprūpinti gelbėjimo tarnybas šiuolaikiška gelbėjimo įranga ir žmogiškaisiais ištekliais	4.2.1.	Aprūpinti priešgaisrines gelbėjimo pajėgas moderniais gelbėjimo įrangos komplektais	Įgyvendinus šią priemonę, padaugės priešgaisrinių gelbėjimo pajėgų padalinių, turinčių gelbėjimo įrangą, kurios reikia siekiant saugiai ir skubiai atlikti gelbėjimo darbus.	VRM (PAGD)	2020	2020	250
	4.2.2.	Užtikrinti reikiamus žmogiškuosius išteklius gelbėjimo tarnybų efektyviam darbui	Užtikrinus gelbėjimo tarnybų žmogiškųjų išteklių tinkamą poreikį, bus galima greičiau ir kokybiškiau suteikti būtinają medicinos pagalbą nukentėjusiems eismo įvykio vietoje.	SAM	2022	2030	450
Lėšų poreikis 4 tikslo priemonėms finansuoti:							1 175
5 TIKSLAS – EFEKTYVIAU VALDYTI EISMO ĮVYKIŲ RIZIKAS							
5.1. Kaupti ir analizuoti duomenis apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai	5.1.0.	Tobulinant teisės aktus pakeisti Eismo įvykių informacinės sistemos valdytoją	Bus sudarytos teisinės prielaidos pakeisti eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, duomenų analizės ir įgyvendintų saugaus eismo priemonių stebėsenos informacinės sistemos valdytoją.	VRM (PD), SM (LTSA)	2021	2022	
	5.1.1.	Tobulinti Eismo įvykių informacinę sistemą, siekiant užfiksuoti daugiau duomenų, kurių reikia eismo saugumo veiklai planuoti	Papildomos informacijos pagrindu bus galima tiksliau modeliuoti atitinkamą rizikų valdymą.	SM (LTSA), VRM (PD)	2021	2030	4 000
	5.1.2.	Atlikti analizę ir įvertinti MAIS 3+ metodo diegimo praktines galimybes Lietuvoje	Atlikus analizę, būtų sprendžiama galimybė dėl eismo įvykiuose patirtų sužeidimų suskirstymo į lengvus ir sunkius (vadovaujantis Europos Komisijos patvirtintu MAIS 3+ metodu).	SAM	2021	2030	3
5.2. Pašalinti nustatytas pirmines eismo įvykių priežastis	5.2.1.	Ištyrus eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, aplinkybes, parengti rekomendacijas, kaip sumažinti eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, skaičių	Bus atlikti eismo įvykių tyrimai, išsiaiškintos priežastys, kodėl įvyko eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai.	SM (LTSA)	2020	2030	1 200
			Atliktų tyrimų rezultatai bus panaudoti kelių saugumui gerinti, parengtos rekomendacijos nustatytoms priežastims pašalinti.	SM (LTSA)	2020	2030	500

Uždavinys	Kodas	Priemonės pavadinimas	Trumpas priemonės aprašymas	Už įgyvendinimą atsakinga institucija*	Laikotarpis		Reikalingi asignavimai (tūkst. Eur)
					Pradžia	Pabaiga	
	5.2.2.	Įgyvendinti rekomendacijas, kaip sumažinti eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, skaičių	Bus įgyvendinamos rekomendacijos. Atsakingos institucijos pagal kompetenciją vykdys joms priskirtas priemones kelių saugumui gerinti ir eismo įvykių priežastims pašalinti.	SM (LTSA), SAM	2020	2030	5 700
	5.2.3.	Organizuoti socialines kampanijas ir vykdyti švietėjišką veiklą siekiant ugdyti sąmoningą ir saugaus eismo kultūrą pripažįstančią visuomenę	Visuomenei bus pateikiama objektyvi informacija apie nekultūringo vairavimo pasekmes, skatinami vairuotojai elgtis kultūringiau.	SM (LTSA)	2020	2030	3 300
Lėšų poreikis 5 tikslo priemonėms finansuoti:							14 703
Bendras lėšų poreikis programos priemonėms finansuoti:							1 585 980

*SANTRUMPOS:

Susisiekimo ministerija – SM; Vidaus reikalų ministerija – VRM; Švietimo, mokslo ir sporto ministerija – ŠMSM; Sveikatos apsaugos ministerija – SAM; Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos – LAKD; Lietuvos transporto saugos administracija – LTSA; Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos – PD; Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos – PAGD; Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos – IRD.

**Institucijos, kurioms rekomenduojama vykdyti priemones.

**VALSTYBINĖS EISMO SAUGUMO PROGRAMOS „VIZIJA – NULIS“ TIKSLAI, UŽDAVINIAI, PRIEMONĖS, ASIGNAVIMAI
2020–2022 M.**

Eil. Nr.	Priemonės	2020 metų asignavimai (tūkst. Eur)				2021 metų asignavimai (tūkst. Eur)				2022 metų asignavimai (tūkst. Eur)				Įgyvendinanti institucija
		iš viso	iš jų			iš viso	iš jų			iš viso	iš jų			
			išlaidoms		turtui įsigyti		išlaidoms		turtui įsigyti		išlaidoms		turtui įsigyti	
			iš viso	iš jų darbo užmo- kesčiui			iš viso	iš jų darbo užmo- kesčiui			iš viso	iš jų darbo užmo- kesčiui		
1.	Tikslas – MAŽINTI KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ SKAIČIŲ													
1.1.	Uždavinys – sumažinti leistino greičio viršijimo atvejų skaičių													
1.1.1.	Periodiškai atnaujinti socialinę reklamą apie rizikas, kylančias dėl leistino greičio viršijimo	573				573				573				SM (LAKD)
1.1.2.	Aprūpinti policijos padalinius šiuolaikinėmis eismo kontrolės priemonėmis ir užtikrinti operatyvų pažeidimų, užfiksuotų automatinės greičio kontrolės sistemos, ištyrimą ⁶	1 222	1 222			1 091	1 091			1 052	1 052			VRM (PD, IRD)
1.1.3.	Plėtoti automatinės greičio kontrolės sistemą valstybinės reikšmės keliuose	4 000			4 000	1 000			1 000	1 000			1 000	SM (LAKD), VRM (IRD)
1.2.	Uždavinys – sumažinti vairavimo esant neblaiviems ar apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų atvejų skaičių													
1.2.1.	Periodiškai atnaujinti socialinę reklamą apie rizikas, kylančias dėl vairavimo esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų	127				127				127				SM, SAM, SM (LAKD)
1.2.2.	Vykdyti vairuotojų blaivumo kontrolės policines priemones ir jas viešinti	294	294	290		294	294	290		294	294	290		VRM (PD)
1.3.	Uždavinys – sumažinti atvejų, kai vairuotojai vairuodami naudojasi mobiliojo ryšio priemonėmis neleistinu būdu, skaičių													
1.3.1.	Periodiškai atnaujinti socialinę reklamą apie grėsmes, kylančias dėl naudojimosi vairuojant mobiliojo ryšio priemonėmis neleistinu būdu	127				127				127				SM (LAKD)
1.3.2.	Vykdyti vairuotojų naudojimosi mobiliojo ryšio priemonėmis kontrolės policines priemones ir jas viešinti	294	294	290		294	294	290		294	294	290		VRM (PD)
1.4.	Uždavinys – sumažinti asmenų, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenaudoja matomumą gerinančių priemonių, skaičių													

⁶ Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos

[illegible]

Eil. Nr.	Priemonės	2020 metų asignavimai (tūkst. Eur)				2021 metų asignavimai (tūkst. Eur)				2022 metų asignavimai (tūkst. Eur)				Įgyvendinanti institucija
		iš viso	iš jų			iš viso	iš jų			iš viso	iš jų			
			išlaidoms		turtui įsigyti		išlaidoms		turtui įsigyti		išlaidoms		turtui įsigyti	
			iš viso	iš jų darbo užmo-kesčiui			iš viso	iš jų darbo užmo-kesčiui			iš viso	iš jų darbo užmo-kesčiui		
2.1.3.	Vertinti automobilių kelių ir jų elementų pritaikymo specialiųjų poreikių turintiems žmonėms atitiktį reikalavimams	50												SM, SM (LAKD)
2.2.	Uždavinys – sušvelninti eismo įvykių pasekmes, tobulinant kelių infrastruktūrą													
2.2.1.	Parengti ir kasmet atnaujinti miestų juodųjų dėmių žemėlapius				5 000				19 600				19 600	SM (LAKD)
2.2.2.	Rekonstruoti magistralinius keliuos, kuriuose eismas intensyviausias, juose diegti pažangias, eismo dalyvius apsaugančias priemones	21 000				21 000				21 000				SM, SM (LAKD)
2.2.3.	Vykdyti kelių ir gatvių priežiūrą pagal nustatytus reikalavimus, prioritetą skirti didžiausio eismo intensyvumo kelių priežiūrai								1 000				1 000	SM, SM (LAKD)
2.2.4.	Plėtoti Kelių ir oro sąlygų informacinę sistemą								650				650	SM, SM (LAKD)
2.2.5.	Gerinti valstybinės reikšmės kelių apšvietimo kokybę ir padidinti apšviestų kelių bendrą ilgį				14 000				64 000				84 000	SM, SM (LAKD)
2.2.6.	Padidinti kelių su skiriamąja juosta (arba atitvarais) bendrą ilgį				6 000				6 000				6 000	SM, SM (LAKD)
2.2.7.	Rekonstruoti nesaugias sankryžas valstybinės reikšmės keliuose				10 000				10 000					SM, SM (LAKD)
2.3.	Tobulinant kelių infrastruktūrą, sumažinti žuvusių pėsčiųjų ir dviratininkų skaičių													
2.3.1.	Padidinti pėsčiųjų ir dviračių takų bendrą ilgį				6 200				6 400				6 600	SM, SM (LAKD)
2.3.2.	Panaikinti arba modifikuoti valstybinės reikšmės keliuose esančias pėsčiųjų perėjas, kurios neatitinka Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių reikalavimų				3 500				3 500					SM, SM (LAKD)
2.4.	Sumažinti eismo įvykių, įvykstančių dėl susidūrimo su laukiniais gyvūnais, skaičių													
2.4.1.	Padidinti tvorų nuo laukinių gyvūnų ilgį, diegti kitas priemones, mažinančias susidūrimų su laukiniais gyvūnais riziką				2 000				2 000				2 000	SM, SM (LAKD)
2.5.	Uždavinys – diegti šiuolaikiškas eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemas													
2.5.1.	Įdiegti dinaminę saugaus greičio valdymo sistemą valstybinės reikšmės keliuose (kintamosios informacijos ženklai)				5 000				4 000				4 000	SM (LAKD), VRM (IRD)

Eil. Nr.	Priemonės	2020 metų asignavimai (tūkst. Eur)				2021 metų asignavimai (tūkst. Eur)				2022 metų asignavimai (tūkst. Eur)				Įgyvendinanti institucija
		iš viso	iš jų			iš viso	iš jų			iš viso	iš jų			
			išlaidoms		turtui įsigyti		išlaidoms		turtui įsigyti		išlaidoms		turtui įsigyti	
			iš viso	iš jų darbo užmo-kesčiui			iš viso	iš jų darbo užmo-kesčiui			iš viso	iš jų darbo užmo-kesčiui		
2.5.2.	Plėsti Administracinių nusižengimų registro integracines sąsajas su eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemomis ir užtikrinti efektyvų pažeidimų duomenų kaupimą ir apdorojimą					120	120			120	120			VRM (IRD ⁷ , PD), SM (KAD)
3.	Tikslas – SUMAŽINTI EISME DALYVAUJANČIŲ TECHNIŠKAI NETVARKINGŲ KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SKAICĮ													
3.1.	Uždavinys – vykdyti efektyvesnę eisme dalyvaujančių kelių transporto priemonių kontrolę													
3.1.1.	Techninio patikrinimo kelyje metu tikrinti transporto priemonių techninę būklę ir atitiktį nustatytiems reikalavimams	1 300	1 151	888	149	1 280	1 151	888	129	1 280	1 280	888		SM (LTSA), VRM (PD)
3.1.2.	Vykdyti mokymus, siekiant padidinti policijos ir LTSA pareigūnų kompetenciją, atliekant bendrus transporto priemonių patikrinimus kelyje	20		20		20		20		20		20		SM (LTSA), VRM (PD)
4.	Tikslas – EFEKTYVIAU GELBĖTI EISMO DALYVIUS PO EISMO ĮVYKIŲ													
4.1.	Uždavinys – gerinti gelbėjimo tarnybų darbo kokybę, suteikiant pagalbą po eismo įvykių													
4.1.1.	Periodiškai organizuoti gelbėjimo tarnybų bendras pratybas					15	15	15						SAM, VRM (PAGD)
4.1.2.	Vykdyti greitosios medicinos pagalbos darbuotojų standartizuotus mokymus pagalbos traumas patyrusiems pacientams srityje					10	10	10						SAM
4.2.	Uždavinys – aprūpinti gelbėjimo tarnybas šiuolaikiška gelbėjimo įranga ir žmogiškaisiais ištekliais													
4.2.1.	Aprūpinti priešgaisrines gelbėjimo pajėgas moderniais gelbėjimo įrangos komplektais	250			250									VRM (PAGD)
4.2.2.	Užtikrinti reikiamus žmogiškuosius išteklius gelbėjimo tarnybų efektyviam darbui									50			50	SAM
5.	Tikslas – EFEKTYVIAU VALDYTI EISMO ĮVYKIŲ RIZIKAS													
5.1.	Uždavinys – kaupti ir analizuoti duomenis apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai													
5.1.1.	Tobulinti Eismo įvykių informacinę sistemą, siekiant užfiksuoti daugiau duomenų, kurių reikia eismo saugumo veiklai planuoti					1	1	1		1	1	1		SM (LTSA), VRM (PD)
5.1.2.	Atlikti analizę ir įvertinti MAIS 3+ metodo diegimo praktines galimybes Lietuvoje					1	1	1		1	1	1		SAM
5.2.	Uždavinys – pašalinti nustatytas pirmines eismo įvykių priežastis													

⁷ Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos

Eil. Nr.	Priemonės	2020 metų asignavimai (tūkst. Eur)				2021 metų asignavimai (tūkst. Eur)				2022 metų asignavimai (tūkst. Eur)				Įgyvendinanti institucija
		iš viso	iš jų			iš viso	iš jų			iš viso	iš jų			
			išlaidoms		turtui įsigyti		išlaidoms		turtui įsigyti		išlaidoms		turtui įsigyti	
			iš viso	iš jų darbo užmo- kesčiui			iš viso	iš jų darbo užmo- kesčiui			iš viso	iš jų darbo užmo- kesčiui		
5.2.1.	Ištyrus eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, aplinkybes, parengti rekomendacijas, kaip sumažinti eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, skaičių	252	252	252		252	252	252		252	252	252		SM (LTSA), SAM
5.2.2.	Įgyvendinti rekomendacijas, kaip sumažinti eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, skaičių	71	71	71		71	71	71		71	71	71		SM (LTSA)
5.2.3.	Organizuoti socialines kampanijas ir vykdyti švietėjišką veiklą siekiant ugdyti sąmoningą ir saugaus eismo kultūrą pripažįstančią visuomenę	300	300			300	300			300	300			SM (LTSA)
Iš viso Programai finansuoti		32345	4195	2391	57599	27641	4211	2418	118479	27627	4276	2393	125100	

* SANTRUMPOS:

Susisiekimo ministerija – SM; Vidaus reikalų ministerija – VRM; Švietimo, mokslo ir sporto ministerija – ŠMSM; Sveikatos apsaugos ministerija – SAM; Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos – LAKD; Lietuvos transporto saugos administracija – LTSA; Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos – PD; Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos – PAGD; Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos – IRD.

** Institucijos, kurioms rekomenduojama vykdyti priemones.

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

Kriterijaus kodas	Vertinimo kriterijus	Vertinimo kriterijaus reikšmės				Už įgyvendinimą atsakinga institucija
		2017 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	
VALSTYBINĖS EISMO SAUGUMO PROGRAMOS „VIZIJA – NULIS“ STRATEGINIS TIKSLAS – „IKI 2030 METŲ ŽUVUSIŲJŲ SKAIČIŲ KELIUOSE SUMAŽINTI 50 PROC., PALYGINTI SU 2018 METAIS“						
E-1	Žuvusiųjų keliuose skaičius (tenkantis 1 mln. gyventojų), ne daugiau kaip, vnt.	63	50	49	48	Pagal kompetenciją: SM, VRM, SAM, ŠMSM
1.	Tikslas – MAŽINTI KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ SKAIČIŲ					
R-1-1	Eismo įvykių, kuriuose žuvo ar buvo sužeisti žmonės, skaičius, ne daugiau kaip	3059	2900	2800	2700	VRM (PD), SM
R-1-2	Įvykdytų eismo dalyvių kontrolės policinių priemonių šalies mastu skaičius, ne mažiau kaip	35	50	50	50	VRM (PD)
1.1.	Uždavinys – sumažinti leistino greičio viršijimo atvejų skaičių					
P-1-1-1	Leidžiamą greitį užmieščio keliuose viršijančių motorinių transporto priemonių dalis, proc.	60	50	30	20	SM
1.2.	Uždavinys – sumažinti vairavimo esant neblaiviems ar apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų atvejų skaičių					
P-1-2-1	Dėl neblaivių ir (ar) apsvaigusių nuo psichiką veikiančių medžiagų motorinių transporto priemonių vairuotojų kaltės įvykusių eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, skaičius	180	165	150	145	VRM (PD)
1.3.	Uždavinys – sumažinti atvejų, kai vairuotojai vairuodami naudojami mobiliojo ryšio priemonėmis neleistinu būdu, skaičių					

<i>Kriterijaus kodas</i>	<i>Vertinimo kriterijus</i>	<i>Vertinimo kriterijaus reikšmės</i>				<i>Už įgyvendinimą atsakinga institucija</i>
		<i>2017 m.</i>	<i>2020 m.</i>	<i>2021 m.</i>	<i>2022 m.</i>	
P-1-3-1	Vairuotojų, kurie naudojami mobiliojo ryšio priemonėmis ir pažeidžia Kelių eismo taisyklių reikalavimus, dalis, proc.	45	30	20	10	SM, VRM (PD)
1.4.	Uždavinys – sumažinti asmenų, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenaudoja matomumą gerinančių priemonių, skaičių					
P-1-4-1	Atšvaitų ar kitų matomumą gerinančių priemonių nenaudojančių ar neteisingai naudojančių (kaip to reikalauja Kelių eismo taisyklės) eismo dalyvių dalis, proc.	65	43	30	15	SM (LAKD), VRM (PD)
P-1-4-2	Mokinių, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenaudoja atšvaitų, dalis, proc.	50	45	40	35	ŠMSM, SM
P-1-4-3	Vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų, kvalifikuojamų kaip labai sunkūs ir sunkūs pažeidimai, dalis (nuo patikrintų vairuotojų skaičiaus), proc.	14	10	5	1	SM (LTSA), VRM (PD)
1.5.	Uždavinys – sumažinti atvejų, kai automobiliu važiuojantys asmenys (keleiviai) nesėgi saugos diržų, skaičių					
P-1-5-1	Automobilio gale saugos diržus seginčių keleivių dalis, proc.	33	50	60	80	SM, VRM (PD)
P-1-5-2	Autobusuose saugos diržus seginčių keleivių dalis, proc.	16	40	50	80	SM (LTSA), ŠMSM, VRM (PD)
P-1-5-3	Mokykliniuose autobusuose saugos diržus seginčių keleivių dalis, proc.	78	90	100	100	SM (LTSA), ŠMSM, VRM (PD)
1.6.	Uždavinys – sumažinti pavojingo, chuliganiško eismo dalyvių elgesio atvejų skaičių					
P-1-6-1	KET pažeidimų, kurių metu užfiksuotas pavojingas / chuliganiškas vairavimas, skaičius	2900	3 000	3 100	3 100	VRM (PD)
P-1-6-2	Mokymo priemonių, sukurtų mokinių saugaus eismo įgūdžiams formuoti, skaičius	0	1	1	1	ŠMSM, SM

Kriterijaus kodas	Vertinimo kriterijus	Vertinimo kriterijaus reikšmės				Už įgyvendinimą atsakinga institucija
		2017 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	
P-1-6-3	Bendrojo ugdymo mokyklų mokinių, kurių saugaus eismo įgūdžiai formuojami naudojant specialią mokomąją priemonę, dalis, proc.	0	35	40	45	ŠMSM, SM
P-1-6-4	Bendrojo ugdymo mokyklų mokinių, turinčių dviratininko pažymėjimus, dalis, proc.	10	20	25	30	ŠMSM, SM
P-1-6-5	Mokyklų, kurių bendruomenės organizuoja budėjimą ir eismo reguliavimą pėsčiųjų perėjose, esančiose mokyklų prieigose, skaičius	150	200	250	300	ŠMSM, SM
2.	Tikslas – PASIEKTI, KAD KELIŲ INFRASTRUKTŪRA ATITIKTŲ NUSTATYTUS REIKALAVIMUS					
R-2-1	Kelių ir gatvių infrastruktūros atitikties nustatytiems reikalavimams dalis, proc.	35	40	50	60	SM (LAKD)
R-2-2	Automagistralių ir greitkelių atitikties nustatytiems reikalavimams dalis, proc.	75	77	78	79	SM (LAKD)
R-2-3	Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo pėstieji ir dviratininkai (valstybinės reikšmės magistralinio kelio ruože, nutiesus greta kelio pėsčiųjų ir (ar) dviračių takus), dalis, proc.	35	30	20	10	SM (LAKD)
2.1.	Uždavinys – sukurti efektyvią kelių infrastruktūros valdymo sistemą					
P-2-1-1	Rekonstruoto pagal kelių funkcinio suskirstymo metodiką kelio ilgis, km	240	300	325	350	SM (LAKD)
2.2.	Uždavinys – sušvelninti eismo įvykių pasekmes, tobulinant kelių infrastruktūrą					
P-2-2-1	Susidūrimų, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, įvažiavę į priešpriešinę eismo juostą, skaičius	216	200	192	168	SM (LAKD)

Kriterijaus kodas	Vertinimo kriterijus	Vertinimo kriterijaus reikšmės				Už įgyvendinimą atsakinga institucija
		2017 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	
P-2-2-2	Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, motorinei transporto priemonei nuvažiavus nuo kelio, skaičius	540	520	510	480	SM (LAKD)
2.3.	Uždavinys – tobulinant kelių infrastruktūrą, sumažinti žuvusių pėsčiųjų ir dviratininkų skaičių					
P-2-3-1	Žuvusių pėsčiųjų skaičius, sukūrus saugią aplinką pėstiesiems	69	50	40	30	SM (LAKD)
P-2-3-2	Žuvusių dviratininkų skaičius, sukūrus saugią aplinką dviratininkams	13	11	10	7	SM (LAKD)
P-2-3-3	Magistraliniuose keliuose žuvusių pėsčiųjų ir dviratininkų skaičius, įrengus alternatyvią infrastruktūrą, proc.	20	17	15	10	SM (LAKD)
P-2-3-4	Valstybinės reikšmės keliuose nutiestų pėsčiųjų ir (ar) dviračių takų ilgis, km	1 240	1260	1 280	1 320	SM (LAKD)
P-2-3-5	Valstybinės reikšmės keliuose įrengtų pėsčiųjų perėjų atitikties nustatytiems reikalavimams dalis, proc.	40	60	80	100	SM (LAKD)
P-2-3-6	Žuvusiųjų nesaugiose magistralinių ir krašto kelių sankryžose, jas rekonstravus, skaičius	32	31	30	28	SM (LAKD)
2.4.	Uždavinys – sumažinti eismo įvykių, įvykstančių dėl susidūrimo su laukiniais gyvūnais, skaičių					
P-2-4-1	Valstybinės reikšmės keliuose įvykusių susidūrimų su gyvūnais, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai, skaičius	27	25	20	18	SM (LAKD)
P-2-4-2	Įrengtų tvorų nuo laukinių gyvūnų ilgis, km	850	890	930	970	SM (LAKD)
2.5.	Uždavinys - diegti šiuolaikiškas eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemas					
P-2-5-1	Valstybinės reikšmės keliuose įdiegtų vidutinio greičio kontrolės sistemų skaičius	0	130	150	170	SM (LAKD)

Kriterijaus kodas	Vertinimo kriterijus	Vertinimo kriterijaus reikšmės				Už įgyvendinimą atsakinga institucija
		2017 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	
P-2-5-2	Valstybinės reikšmės keliuose įdiegtų stacionarių greičio kontrolės sistemų skaičius	150	70	10	150	SM (LAKD)
P-2-5-3	Valstybinės reikšmės keliuose įdiegtų neleistino priešpriešinio lenkimo fiksavimo ruožų skaičius, bandomųjų ruožų vnt.	0	0	0	1	SM (LAKD)
P-2-5-4	Valstybinės reikšmės keliuose įdiegtų daigafunkcių pažeidimų fiksavimo sistemų skaičius	3	3	3	3	SM (LAKD)
3.	Tikslas – SUMAŽINTI EISME DALYVAUJANČIŲ TECHNIŠKAI NETVARKINGŲ KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SKAIČIŲ					
R-3-1	Eisme dalyvaujančių techniškai tvarkingų transporto priemonių dalis (privalomosios techninės apžiūros metu nustatytų techniškai tvarkingų transporto priemonių skaičius nuo visų į privalomąją techninę apžiūrą atvykusių transporto priemonių skaičiaus), proc.	60	65	70	75	SM (LTSA), VRM (PD)
3.1.	Uždavinys – vykdyti efektyvesnę eisme dalyvaujančių kelių transporto priemonių kontrolę					
P-3-1-1	Patikrintų krovininių ir keleivinių kelių transporto priemonių kelyje skaičius	5 800	6 000	6 250	6 500	SM (LTSA), VRM (PD),
P-3-1-2	Patikrintų transporto priemonių, kurios viršijo didžiausiuosius leidžiamus naudojantis keliais transporto priemonės ar jų junginio techninius parametrus ir kurioms uždrausta toliau važiuoti, dalis, proc.	100	100	100	100	SM (LTSA), VRM (PD)
4.	Tikslas – EFEKTYVIAU GELBĖTI EISMO DALYVIUS PO EISMO ĮVYKIŲ					
R-4-1	Būtiniosios medicinos pagalbos vidutinė atvykimo į eismo įvykio vietą trukmė, min.	17	15	12	10	SAM
4.1.	Uždavinys – gerinti būtiniosios medicinos pagalbos suteikimo po eismo įvykių kokybę					

Kriterijaus kodas	Vertinimo kriterijus	Vertinimo kriterijaus reikšmės				Už įgyvendinimą atsakinga institucija
		2017 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	
P-4-1-1	Po eismo įvykių medikų priežiūroje mirusiųjų skaičius, ne daugiau kaip	27	24	12	10	SAM
4.2.	Uždavinys – aprūpinti gelbėjimo tarnybas šiuolaikiška gelbėjimo įranga ir žmogiškaisiais ištekliais					
P-4-2-1	Gelbėjimo tarnybų, aprūpintų šiuolaikiška gelbėjimo įranga, skaičius	13	15	40	80	SAM
P-4-2-2	Gelbėjimo tarnybų bendrų pratybų skaičius			10		SAM, VRM (PAGD, PD)
P-4-2-3	Gelbėjimo tarnybų vairuotojų, kėlusių kvalifikaciją, skaičius			50		SAM, VRM (PAGD, PD)
P-4-2-4	Atnaujintos būtinosios medicinos pagalbos, skirtos nukentėjusiesiems po eismo įvykių gelbėti, įrangos dalis, proc.			30		SAM
5.	Tikslas – EFEKTYVIAU VALDYTI EISMO ĮVYKIŲ RIZIKAS					
5.1.	Uždavinys – kaupti ir analizuoti duomenis apie eismo įvykius, kuriuose nukentėjo eismo dalyviai					
P-5-1-1	Eismo įvykių informacinės sistemos atnaujinimų dalis, proc.	50	60	70	80	SM (LTSA), SM (LAKD)
P-5-1-2	MAIS 3+ metodo diegimo Lietuvoje praktinių galimybių įvertinimas pagal atliktą analizę, proc.			60	70	SAM
5.2.	Uždavinys – pašalinti nustatytas pirmines eismo įvykių priežastis					
P-5-2-1	Surinktos apibendrintos informacijos apie eismo įvykius pasidalijimo su kitomis institucijomis dalis, proc.	30	40	50	70	VRM (PD), SM (LTSA), SM (LAKD)
P-5-2-2	Ištirtų eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, dalis, proc.	75	80	85	90	SM (LTSA)
P-5-2-3	Įgyvendintų rekomendacijų dėl saugaus eismo gerinimo dalis, proc.	68	70	72	74	SM (LTSA)

<i>Kriterijaus kodas</i>	<i>Vertinimo kriterijus</i>	<i>Vertinimo kriterijaus reikšmės</i>				<i>Už įgyvendinimą atsakinga institucija</i>
		<i>2017 m.</i>	<i>2020 m.</i>	<i>2021 m.</i>	<i>2022 m.</i>	
P-5-2-4	Sąmoningos ir saugaus eismo kultūrą pripažįstančios visuomenės dalies padidėjimas, proc.	2	2	2	2	SM (LTSA), SM (LAKD)

* SANTRUMPOS:

Susisiekimo ministerija – SM; Vidaus reikalų ministerija – VRM; Švietimo, mokslo ir sporto ministerija – ŠMSM; Sveikatos apsaugos ministerija – SAM; Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos – LAKD; Lietuvos transporto saugos administracija – LTSA; Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos – PD; Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos – PAGD; Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos – IRD.

** Institucijos, kurioms rekomenduojama vykdyti priemones.
