



**LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJOS
PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS
DIREKTORIUS**

**ĮSAKYMAS
DĖL 2015–2020 M. LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS
KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS**

2015 m. rugsėjo 24 d. Nr. V(E)-19
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. lapkričio 30 d. įsakymu Nr. 3–457 „Dėl Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos nuostatų patvirtinimo“, 20.7 papunkčiu,

t v i r t i n u 2015–2020 m. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programą (pridedama).

Direktoriaus pavaduotojas,
laikinais einantis direktoriaus
pareigas

Egidijus Skrodenis

PATVIRTINTA

Lietuvos automobilių kelių direkcijos
prie Susisiekimo ministerijos
direktoriumi
2015 m. rugsėjo 24 d.
įsakymu Nr. V(E)-19

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

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. 2015–2020 m. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa (toliau – Programa) parengta, atsižvelgiant į darnios plėtros principus, esamą situaciją ir plėtros kryptis. Įgyvendinus Programą bus užtikrinta darnesnė valstybinės reikšmės kelių tinklo plėtra, padidės kelių transporto sektoriaus konkurencingumas ir bus efektyviau naudojami finansiniai ištekliai.
2. Programa yra vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentas, kuriame nustatyti strateginiai tikslai, uždaviniai ir priemonės jiems pasiekti.
3. Įgyvendinant Programą bus siekiama darnios valstybinės reikšmės kelių tinklo plėtros, užtikrinant būtiniausius gyventojų ir šalies ūkio susisiekimo poreikius, eismo saugą, valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo kokybišką priežiūrą, techninius parametrus, kokybinius rodiklius bei aplinkos ir visuomenės sveikatos apsaugą (2 priedas, 3 priedas).
4. Darni valstybinės reikšmės kelių plėtra ir priežiūra suprantama kaip efektyvi socialinio teisingumo, ekonominio vystymosi ir aplinkosaugos aspektų sąveika. Darni valstybinės reikšmės kelių tinklo plėtra didina keleivių ir krovinių judumą automobilių keliais ir gerina eismo saugą, užtikrina kelių tinklo prieinamumą gyventojams bei patikimą, protingą ir švarią kelionę valstybinės reikšmės kelių tinklo naudotojams.
5. Įgyvendinant Programą automobilių kelių transporto sektorius padės siekti nacionalinių aplinkos ir visuomenės sveikatos apsaugos tikslų, nustatytų šalies strateginiuose dokumentuose: klimato kaitos proceso švelninimo (šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) išmetimo mažinimo, energijos vartojimo automobilių transporte efektyvumo didinimo), lokalsios atmosferos oro kokybės gerinimo, aplinkos triukšmo mažinimo, efektyvaus gamtos išteklių naudojimo, kraštovaizdžio savitumo, biologinės įvairovės, vandens išteklių, kultūros paveldo išsaugojimo (4 priedas).
6. Programa parengta vadovaujantis šių strateginių dokumentų nuostatomis:

- Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“;
 - Valstybinės saugaus eismo plėtros 2011–2017 m. programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 2 d. nutarimu Nr. 257 „Dėl Valstybinės saugaus eismo plėtros 2001–2017 metų programos patvirtinimo“;
 - Lietuvos informacinės visuomenės plėtros 2014–2019 m. programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. kovo 12 d. nutarimu Nr. 244 „Dėl informacinės visuomenės plėtros 2014–2019 metų programos „Lietuvos Respublikos skaitmeninė darbotvarkė“ patvirtinimo“;
 - Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimu Nr. 1160 „Dėl Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“;
 - Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. lapkričio 6 d. nutarimu Nr. XI-2375 „Dėl Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijos patvirtinimo“;
 - Lietuvos sveikatos 2014–2025 m. programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Seimo 2014 m. birželio 26 d. nutarimu Nr. XII-964 „Dėl Lietuvos sveikatos 2014–2025 metų programos patvirtinimo“.
7. Rengiant programą taip pat vadovautasi pagrindiniais Europos Sąjungos transporto politikos dokumentais:
- 2011 m. Baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (KOM (2011) 144);
 - 2009 m. Europos Komisijos komunikatu „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“ (KOM (2009) 279);
 - 2007 m. Žaliaja knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (KOM (2007) 551) ir jos 2009 m. veiksmų planu (KOM (2009) 490);
 - 2009 m. Europos Komisijos komunikatu „TEN-T politikos peržiūra siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo, įgyvendinant bendrąją transporto politiką“ (KOM (2009) 44).

8. Programoje vartojamos sąvokos:

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 susisiekinimas kelių infrastruktūra, atsižvelgiant į poreikį ir ekonominę naudą.

Protinga kelionė – operatyvi ir laiku 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.

ITS – intelektinės transporto sistemos.

TEN-T – transeuropinis kelių tinklas.

II. LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS AUTOMOBILIŲ KELIŲ ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ

9. Pastaraisiais metais skyrus didelį dėmesį inžinerinių priemonių diegimui ir švietėjiškoms saugaus eismo gerinimo priemonėms, pavyko įgyvendinti Europos Sąjungos (toliau – ES) ministrų 2003 m. spalio 24 d. Veronoje (Italija) pasirašytos Veronos deklaracijos siekius 2001–2010 m. – bent 50 proc. sumažinti eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių. Per pastarąjį dešimtmetį Lietuvos keliuose žuvusiųjų skaičius sumažėjo 57,5 proc. Taip pat pavyko sumažinti juodųjų dėmių skaičių valstybinės reikšmės keliuose.
10. Eismo saugos problemos valstybinės reikšmės keliuose buvo sprendžiamos vykdamas saugumo patikras, gerinant kelių tinklo saugumo valdymą. Didelis dėmesys buvo skiriamas visuomenės saugiam elgesiui keliuose formuoti: organizuojami saugaus eismo seminarai, transliuojama reklama per televiziją ir radiją, rengiamos konferencijos, platinami lankstinukai bei literatūra eismo saugos klausimais. Saugaus eismo principai ir idėjos buvo skleidžiami mokyklose, organizuojant renginius vaikams ir rengiant susitikimus bendruomenėse.
11. 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–Kaunas–Klaipėda ruožo nuo Vilniaus iki Sitkūnų važiuojamoji dalis, likę valstybinės reikšmės keliai buvo prižiūrimi pagal III priežiūros lygį. Taip pat nepavyko

- išlaikyti bedefektės kelių ir tiltų priežiūros lygio – 2014 m. šis lygis sumažėjo iki 63 proc. ribos.
12. Sumažinus finansavimą labai sumažėjo kelių paviršiaus paprastojo remonto ir kelių su žvyro danga remonto darbų apimtys. 2009, 2010 ir 2012 m. dėl lėšų stygiaus iš viso nebuvo atlikta paviršiaus apdaro darbų. Tik 2011 ir 2013 m. buvo vykdomi paviršiaus apdaro darbai. 2011 m. buvo atlikta 600 km, 2013 m. – 215 km paviršiaus apdaro darbų, tačiau tokios darbų apimtys neužtikrina funkcinių kelių savybių ir nesustabdo kelio dangos būklės blogėjimo.
 13. 2014 m. dėl pavasario polaidžio sunkiojo transporto eismas buvo ribojamas 442 rajoninių kelių su žvyro danga ruožuose, kurių bendras ilgis – 3440 km (47 proc. bendro rajoninių kelių su žvyro danga ilgio). Dėl nepakankamo rajoninių kelių su žvyro danga taisymo finansavimo pastaraisiais metais atliekama tik apie 150 km žvyrkelių taisymo darbų per metus. Tikėtina, kad rajoninių kelių su žvyro danga būklė toliau blogės, todėl artimiausiais metais pavasario polaidžio laikotarpiu eismas bus ribojamas vis daugiau kelių su žvyro danga.
 14. Nuo 2005 m. buvo pradėti teisiškai registruoti keliai ir kelio infrastruktūros statiniai. Iki 2014 m. buvo inventorizuota tik apie 32,6 proc. valstybinės reikšmės kelių.
 15. Dėl nepakankamo automobilių kelių tinklo finansavimo (prasidėjus ekonominei krizei 2009 m. buvo labai sumažintas automobilių kelių tinklo finansavimas) ir blogėjančios valstybinės reikšmės kelių tinklo būklės yra stebima susisiekimo automobilių keliais blogėjimo tendencija.
 16. Magistraliniai keliai, kurių dangos būklė bloga, 2013 m. sudarė 27 proc. bendro magistralinių kelių ilgio, t. y. 6 proc. daugiau nei 2007 m. (21 proc.). Krašto kelių dangos būklė blogėja dar sparčiau – 2011 m. blogos dangos būklės krašto keliai sudarė 33 proc. bendro krašto kelių ilgio, t. y. net 12 proc. daugiau nei 2007 m. (21 proc.). Rajoninių kelių su asfalto danga būklė buvo ištirta 2012 m. ir jų bloga dangos būklė sudarė 23 proc. bendro rajoninių kelių su asfalto danga ilgio, bloga rajoninių kelių su žvyro danga būklė sudarė 87 proc. bendro rajoninių kelių su žvyro danga ilgio.
 17. Spartesnę krašto kelių dangos būklės blogėjimą lemia mažesnės investicijos ir nepakankamas dėmesys krašto bei rajoniniams keliams. Magistralinių kelių modernizavimui ir plėtrai skiriama gerokai daugiau lėšų nei krašto arba rajoniniams keliams. Didžiąją dalį lėšų, skirtų magistralinių kelių modernizavimui ir plėtrai, sudarė ES fondų paramos lėšos. Kapitalinio remonto, kelio dangos stiprinimo arba kelio rekonstravimo darbų krašto ir rajoniniuose keliuose buvo atliekama labai mažai, tai ir lėmė spartesnę kelio dangos būklės blogėjimą krašto ir rajoniniuose keliuose.

18. 2007–2013 m. didžiausias dėmesys buvo skiriamas TEN-T tinklo modernizavimo ir plėtros projektams. Bendrai finansuojant Kelių priežiūros ir plėtros programos ir Europos Sąjungos sanglaudos fondo lėšomis buvo įgyvendinta 19 projektų, kurių bendras kelių ilgis siekė 382 km. Buvo rekonstruota arba sustiprinta apie 22 proc. magistralinių kelių ilgio. 2007–2013 m. kelio dangos stiprinimo, kelio rekonstravimo darbų krašto ir rajoniniuose keliuose buvo atliekama labai mažai. Bendrai finansuojant Kelių priežiūros ir plėtros programos ir Europos regioninės plėtros fondo lėšomis buvo įgyvendinti tik 5 projektai, kurių bendras kelių ilgis siekė 178 km. Esant nepakankam finansavimui valstybinės reikšmės krašto kelių būklė labai pablogėjo, buvo rekonstruota arba sustiprinta tik apie 1 proc. krašto ir rajoninių kelių ilgio.
19. Didžioji dalis tiltų, viadukų ir estakadų valstybinės reikšmės keliuose yra geros būklės – 1102 vnt. (73,49 proc.), patenkinamos būklės – 328 vnt. (21,90 proc.), o blogos būklės – 69 vnt. (4,61 proc.), juos reikėtų rekonstruoti per artimiausius penkerius metus.
20. 2011 m. buvo įdiegti eismo stebėjimo įrenginiai valstybinės reikšmės keliuose, įkurtas Eismo informacijos centras ir sukurta Eismo informacinė sistema. Gerinant sistemos darbą 2013 m. valstybinės reikšmės keliuose buvo plėtojamas eismo stebėjimo ir valdymo įrenginių tinklas – suprojektuota ir įrengta 150 vnt. kelių oro sąlygų vaizdo kamerų. Šioje sistemoje bus panaudota informacija iš greičio matuoklių bei eismo intensyvumo skaitiklių apie eismo srautus.
21. 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 taisymo darbus, jų trukmę ir apylankas, eismo apribojimus dėl gamtinių sąlygų, pavojingas kliūtis bei eismo trikdžius.
22. Efektyvi kelių transporto sistema skatina ekonomikos augimą, tačiau neišvengiamai veikia aplinką tiek statybos ir modernizavimo, tiek kelių naudojimo metu. Neigiamo poveikio gamtinei ir gyvenamajai aplinkai prevencija įgyvendinama planavimo etape, atliekant privalomąsias strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ir planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo procedūras, kai nustatomas, apibūdinamas, įvertinamas potencialus poveikis aplinkai ir planuojamos aplinkosauginės priemonės siekiant išvengti, sumažinti arba kompensuoti reikšmingą neigiamą poveikį. Įgyvendinant planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo sprendinius, 2000–2013 m. laikotarpiu prie valstybinės reikšmės kelių iš viso įrengta 607,617 km apsauginių tinklo tvorų ir 13 požeminių perėjų laukiniams gyvūnams, 42 horizontalieji barjerai ir 74 nušokimo rampos kanopiniams gyvūnams, 14,365 km apsauginių sistemų varliagyviams, 6,024 km akustinių sienelių ir 218 įvairaus tipo paviršinių nuotekų valymo įrenginių.

III. LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS AUTOMOBILIŲ KELIŲ PLĖTROS KRYPTYS

23. Bendrasis darnaus automobilių kelių plėtros ir modernizavimo tikslas – suderinti aplinkosaugos, ekonominio ir socialinio vystymosi interesus, užtikrinant kiek įmanoma švaresnę ir sveikesnę aplinką, efektyvų gamtos išteklių naudojimą, visuotinę ekonominę visuomenės gerovę bei socialinės atskirties mažinimą.
24. Pagrindinės automobilių kelių plėtros kryptys, užtikrinsiančios darnią automobilių kelių tinklo plėtrą, yra saugi kelionė, judumas, patikima kelionė, kelių tinklo prieinamumas, protinga ir švari kelionė.
25. Programoje numatyta darni automobilių kelių tinklo plėtra bus pasiekta, tik suderinus judumo, eismo saugos, kelių tinklo priežiūros, kelių tinklo modernizavimo, plėtros, aplinkosaugos ir intelektinių transporto sistemos diegimo interesus.
26. Taikant eismo saugos gerinimo priemones (inžinerinių priemonių diegimas, eismo saugumo patikros, kelių tinklo saugumo valdymas, švietėjiška veikla) bus sukurta saugesnė automobilių kelių infrastruktūra, kuri užtikrins saugesnę kelionę. Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas skatins naudoti dviračius arba vaikščiojimą pėsčiomis, tai didins visuomenės judumą ir turės teigiamą įtaką žmonių sveikatingumui.
27. Valstybinės reikšmės automobilių kelių funkcinių savybių užtikrinimas (kelių tinklo nuolatinė priežiūra ir periodinis taisymas) kelių naudotojams leidžia išvengti nenumatytų situacijų kelyje, sukuriama patikima kelionės sąlyga.
28. Pagrindiniai esamo Lietuvos TEN-T tinklo infrastruktūros plėtros prioritetai – transporto koridorių Šiaurė–Pietūs ir Rytai–Vakarai plėtra ir modernizavimas.
29. Modernizuojant ir plėtojant Šiaurės–Pietų transporto koridorių labai svarbi kelio „Via Baltica“ plėtra ir modernizavimas. Šio transporto koridoriaus (I tarptautinio transporto koridoriaus) modernizavimas ir plėtra užtikrintų patogų Šiaurės Europos transporto sistemos sujungimą su Centrine ir Vakarų Europa bei Lietuvos automobilių kelių tinklo integraciją į ES šalių transporto sistemas.
30. Ne mažiau svarbus ir Rytų–Vakarų transporto koridoriaus modernizavimas ir plėtra, apimanti IXB tarptautinio transporto koridoriaus plėtrą Lietuvos teritorijoje (A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda). Ypač didelį dėmesį reikėtų skirti kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruožo Vilnius–Kaunas modernizavimui ir plėtrai, užtikrinant, kad šis svarbus kelio ruožas atitiktų automagistralėms keliamus techninius reikalavimus. Būtina įgyvendinti priemones, kurios panaikintų esamus transporto priemonių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros trūkumus ir

- užtikrintų aukštą eismo kokybės lygį ir eismo saugą kelyje. IXB tarptautinio transporto koridoriaus modernizavimas ir plėtra užtikrins saugesnį bei patogesnį krovinių pervežimą tarp logistikos centrų Vilniuje bei Kaune ir Klaipėdos jūrų uosto.
31. Būtina skirti didesnę dėmesį krašto ir rajoninių kelių plėtrai, kuri užtikrintų patogesnį ir saugesnį susisiekimą visoje Lietuvos teritorijoje, mažintų socialinę atskirtį ir ekonominius skirtumus tarp Lietuvos regionų.
 32. Atsižvelgiant į automobilių srautus ir jų sukeltą neigiamą poveikį gyventojų gyvenimo kokybei ir sveikatai, reikėtų tęsti miestų aplinkkelių plėtrą, ypač TEN-T kelių tinkle.
 33. ITS galima apibūdinti kaip pažangias informacines ir ryšio priemones, kuriomis siekiama teikti inovacines paslaugas, susijusias su kelių transporto eismo valdymu ir kontrole. Taip sudaromos sąlygos naudotojams operatyviai gauti reikalingą informaciją ir saugiau bei efektyviau naudotis kelių transporto tinklu.
 34. ITS diegimas ne tik leidžia teikti paslaugas kelių naudotojams, bet ir užtikrina kelių naudotojų kontrolę. Pasitelkus ITS galima kontroliuoti transporto priemonių apkrovą, greitį ir daromus pažeidimus.
 35. Įgyvendinant Programą automobilių kelių transporto sektorius prisidės prie aplinkos kokybės ir žmonių sveikatos gerinimo, siekiant nustatytų nacionalinių tikslų. Programoje numatytais priemonėmis kelių transporto sektoriuje siekiama užtikrinti energijos vartojimo efektyvumo didėjimą, ŠESD išsiskyrimo mažinimą, lokals oro kokybės gerinimą, tausų ir efektyvų gamtos išteklių naudojimą (4 priedas). Tai priemonės, gerinančios eismo sąlygas, didinančios kelių pralaidumą, trumpinančios kelionės laiką, mažinančios vidutines degalų sąnaudas (TEN-T kelių plėtra, miestų aplinkkelių tiesimas, kelių infrastruktūros modernizavimas, kelių techninių parametrų gerinimas, žvyrkelių asfaltavimas); priemonės, užtikrinančios geros kelių būklės palaikymą (kelių infrastruktūros rekonstravimas, remontas, tikslinga ir techninė priežiūra laiku); priemonės, skatinančios alternatyvių kelionės būdų plėtrą ir sveikatingumo gerinimą (pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas); eismo valdymo priemonių ir informacinių technologijų plėtra.
 36. Planuojant ir projektuojant kelių infrastruktūrą pagal galimybes būtina išvengti neigiamo poveikio gamtai ir gyvenamajai aplinkai; įgyvendinant kelių infrastruktūros modernizavimo arba plėtros projektus, diegiamos efektyviausios ir tinkamiausios neišvengiamą reikšmingą neigiamą poveikį mažinančios ir (arba) žalą kompensuojančios aplinkosauginės priemonės.
 37. Vadovaujantis Triukšmo valdymo įstatymu, sistemingai valdomas aplinkos triukšmas prie valstybinės reikšmės automobilių kelių, vykdomas strateginis aplinkos triukšmo kartografavimas, rengiami ir įgyvendinami pagrindinių kelių (kuriais važiuoja daugiau kaip 3 mln. automobilių per metus) triukšmo prevencijos veiksmų planai.

38. Vykdam mokslinius tyrimus kelių ir transporto srityse, tiesiant ir prižiūrint kelius diegiamos naujos technologijos, automatizuojamas eismo valdymas, siekiama inovatyvios automobilių kelių tinklo plėtros.

IV. PROGRAMOS TIKSLAI, UŽDAVINIAI IR PRIEMONĖS

39. Programos strateginis tikslas – užtikrinti būtiniausius gyventojų ir šalies ūkio susisiekimo poreikius.

40. Pirmas Programos tikslas – *didinti krovinių ir keleivių judumą, prižiūrint, modernizuojant ir plėtojant valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą* (3 priedas).

40.1. Pirmam Programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai ir priemonės:

40.1.1. 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:

40.1.1.1. modernizuoti ir plėtoti TEN-T tinklą;

40.1.1.2. modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelių tinklą visoje Lietuvos Respublikoje.

40.1.2. 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 dideles grupes: nuolatiniai darbai ir periodiniai darbai, kurie užtikrina funkcines valstybinės reikšmės kelių tinklo savybes:

40.1.2.1. vykdyti nuolatinę priežiūrą valstybinės reikšmės keliuose;

40.1.2.2. užtikrinti valstybinės reikšmės kelių funkcines savybes;

40.1.2.3. teisiškai įregistruoti valstybinės reikšmės kelių tinklą.

40.1.3. Trečias uždavinys – **plėtoti intelektines transporto sistemas ir paslaugas.** Intelektinės transporto sistemos ir paslaugos užtikrina kelių transporto sistemos prieinamumo kelių naudotojų poreikius, didina eismo saugą, gerina kelių transporto valdymą ir kontrolę:

40.1.3.1. diegti ITS ir kitas inovacijas;

40.1.3.2. plėtoti transporto informacinę infrastruktūrą.

41. Antras Programos tikslas – *didinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose.*

41.1. Antram Programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai ir priemonės:

41.1.1. 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:

41.1.1.1. diegti inžinerines eismo saugos priemones;

41.1.1.2. valdyti eismo saugą;

41.1.1.3. formuoti saugią visuomenės elgseną keliuose.

42. Trečias Programos tikslas – ***išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos kokybę bei visuomenės sveikatą.***

42.1. Trečiam Programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai ir priemonės:

42.1.1. 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:

42.1.1.1. valdyti kelių poveikį aplinkai ir visuomenės sveikatai;

42.1.1.2. tobulinti kelių poveikio aplinkai ir visuomenės sveikatai valdymą.

42.1.2. 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:

42.1.2.1. diegti technologiškai modernias ir efektyvias aplinkosaugines priemones;

42.1.2.2. prižiūrėti ir prireikus rekonstruoti įdiegtas aplinkosaugines priemones.

42.1.3. 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:

42.1.3.1. prisidėti prie ŠESD išsiskyrimo mažinimo ir energijos vartojimo efektyvumo didinimo.

43. Programos tikslų ir uždavinių įgyvendinimo kriterijai pateikiami Programos 1 priede.

V. PROGRAMOS ĮGYVENDINIMAS

44. Programą įgyvendina Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.

45. Programos įgyvendinimo stebėseną atlieka Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, kuri, pasibaigus metams, kartu su savo metine veiklos ataskaita teikia ir Programos įgyvendinimo ataskaitą.
 46. Programos įgyvendinimas finansuojamas iš Kelių priežiūros ir plėtros programos atitinkamų metų finansavimo lėšų, ES struktūrinės paramos fondų ir kitų teisėtai gautų lėšų.
 47. Atsižvelgiant į Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimą Programos tikslams, uždaviniams ir priemonėms įgyvendinti bus rengiamos trumpalaikės programos, kuriose bus numatomi konkretūs darbų kiekiai.
 48. 2015–2020 m. įgyvendinti siūlomų objektų sąrašas (5 priedas) ir jų grafinis vaizdas žemėlapiuose (6 priedas) pateikti Programos prieduose.
-

**2015–2020 M. LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS TIKSLŲ IR
UŽDAVINIŲ VERTINIMO KRITERIJŲ IR JŲ REIKŠMIŲ SĄRAŠAS**

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė 2020 m.
Strateginis tikslas – užtikrinti būtiniausius gyventojų ir šalies ūkio susisiekimo poreikius			
Pirmas 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	220
		Modernizuoti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelių tinklą visoje Lietuvos Respublikoje, km	720
1.2.	Užtikrinti valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo funkcines savybes	Vykdyti nuolatinę priežiūrą valstybinės reikšmės keliuose, km	21254
		Užtikrinti valstybinės reikšmės kelių funkcines savybes, km	1400
		Teisiškai įregistruoti valstybinės reikšmės kelių tinklą, proc.	100
1.3.	Plėtoti intelektines transporto sistemas bei paslaugas	Diegti ITS ir kitas inovacijas, vnt.	3
		Plėtoti transporto informacinę infrastruktūrą, vnt.	4
Antras Programos tikslas – didinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose			

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

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė 2020 m.
		efektyvias aplinkosaugines priemonės, įgyvendinti kelių plėtros ir modernizavimo projektai, vnt. Prižiūrėti ir prireikus rekonstruoti įdiegtas aplinkosaugines priemonės, rekonstruotos priemonės, vnt.	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, vnt.	Įgyvendinti projektai, mažinantys kelių transporto ŠESD išmetimą, didinantys energijos vartojimo efektyvumą