



LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS DĖL NACIONALINĖS SUSISIEKIMO PLĖTROS 2014–2022 METŲ PROGRAMOS PATVIRTINIMO

2013 m. gruodžio 18 d. Nr. 1253
Vilnius

Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a :

1. Patvirtinti Nacionalinę susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programą (pridedama).
2. Pasiūlyti savivaldybėms dalyvauti įgyvendinant Nacionalinę susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programą.
3. Pripažinti netekusiu galios Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimą Nr. 692 „Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“ (Žin., 2005, Nr. [79-2860](#)).

Ministras Pirmininkas

Algirdas Butkevičius

Susisiekimo ministras

Rimantas Sinkevičius

PATVIRTINTA
Lietuvos Respublikos Vyriausybės
2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253

NACIONALINĖ SUSISIEKIMO PLĖTROS 2014–2022 METŲ PROGRAMA

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa (toliau – Programa) parengta atsižvelgiant į susisiekimo sektoriaus teikiamą įvairiapusę naudą valstybei, visuomenei ir šalies ūkiui. Programos reikia norint darniai plėtoti Lietuvos susisiekimo sistemą, efektyviai valdyti valstybės išteklius ir didinti susisiekimo sektoriaus konkurencingumą.

2. Programa yra vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentas, kuriame nustatytas strateginis tikslas, kiti tikslai ir uždaviniai šiems tikslams pasiekti, taip pat jų vertinimo kriterijai ir Programą įgyvendinančios institucijos. Programoje išanalizuotos susisiekimo sektoriaus – transporto (kelių, geležinkelių, jūrų ir vidaus vandenų, oro), logistikos ir pašto – plėtros perspektyvos. Be to, Programoje akcentuojami horizontalieji susisiekimo srities plėtros prioritetai – transporto daugiarūšiškumas, integralus miestų transportas, intelektinių transporto sistemų taikymas visoms transporto rūšims ir energijos efektyvumo didinimas transporto sektoriuje (taip pat ir mažiau aplinką teršiančio transporto plėtra).

3. Įgyvendinant Programą bus siekiama Lietuvoje sukurti modernią ir darnią susisiekimo sistemą, kurios techniniai parametrai, sauga ir saugumas, poveikis aplinkai ir teikiamų paslaugų kokybė prilygs pirmaujančių Europos Sąjungos (toliau – ES) valstybių narių susisiekimo sistemoms. Efektyviai sąveikaudama su kaimyninių valstybių susisiekimo sistemomis, ji užtikrins darnią verslo plėtrą, prekybinius ryšius, o Lietuvos gyventojams suteiks galimybę saugiai, greitai ir patogiai susisiekti su svarbiausiais Europos turizmo, kultūros ir verslo centrais.

4. Darni susisiekimo sistema suprantama kaip efektyvi socialinių, kultūrinių, ekonominių ir ekologinių darnios plėtros aspektų sąveika. Siekiant užtikrinti ekonominį augimą, būtina efektyviai plėsti susisiekimo infrastruktūrą tiek nacionaliniu, tiek ir tarptautiniu mastu, atsižvelgiant į visus darnios plėtros aspektus. Gera susisiekimo sistema užtikrina glaudžius kultūrinius ir socialinius sąsijus, didina gyventojų judumą, plečia tarptautinį bendradarbiavimą ir turizmą, gerina verslo sąlygas ir skatina jo plėtrą. Taip pat siekiama mažinti neigiamą transporto poveikį supančiai aplinkai ir žmogui.

5. Šiuolaikinė susisiekimo sistemos politika turi remtis ilgalaikiu požiūriu, pagrįstu atsakomybe ateinančioms kartoms, todėl Programoje daug dėmesio skiriama ir globaliems iššūkiams – klimato kaitos problemoms, energijos vartojimo efektyvumo didinimui, judumo paklausos valdymui ir naujų judumo įpročių formavimui, tarptautinių prekybos srautų formavimuisi ir logistikos svarbos augimui.

6. Eismo saugos didinimo nuostatos pateiktos Valstybinėje saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 2 d. nutarimu Nr. 257 (Žin., 2011, Nr. [29-1368](#)).

7. Informacinės visuomenės plėtros nuostatos pateiktos Lietuvos informacinės visuomenės plėtros 2011–2019 metų programoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 301 (Žin., 2011, Nr. [33-1547](#)).

8. Programa parengta vadovaujantis Valstybės pažangos strategijos „Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“, patvirtintos Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. gegužės 15 d. nutarimu Nr. XI-2015 (Žin., 2012, Nr. [61-3050](#)), 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. lapkričio 28 d. nutarimu Nr. 1482 (Žin., 2012, Nr. [144-7430](#)), Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimu Nr. 1160 (Žin., 2003, Nr. [89-4029](#); 2009, Nr. [121-5215](#)), Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. lapkričio 6 d. nutarimu Nr. XI-2375 (Žin., 2012, Nr. [133-6762](#)), nuostatomis, 2012 metais parengta Nacionalinės susisiekimo sistemos plėtros programos projekto strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita. Rengiant Programą vadovautasi ir pagrindiniais ES transporto politikos dokumentais – ES ekonomikos augimo strategija „Europa 2020“, 2011 m. baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (KOM (2011) 144), 2009 m. Europos Komisijos komunikatu „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, 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).

9. Programoje vartojamos sąvokos apibrėžtos Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme (Žin., 1991, Nr. [30-804](#); 2002, Nr. [29-1034](#)), kituose teisės aktuose, reglamentuojančiuose susisiekimo sektoriaus ir su juo susijusių veiklą.

II. PROGRAMOS TIKSLAI, UŽDAVINIAI, VERTINIMO KRITERIJAI IR JŲ REIKŠMĖS

10. Programos strateginis tikslas – sukurti konkurencingą, modernią, darnią ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Pasiekus strateginį tikslą, susisiekimo sistema užtikrintų kokybišką, efektyvų, nepertraukiamą ir darnų visuomenės narių judumą ir prekių transportavimą, aukštos kokybės logistikos ir pašto paslaugas.

11. Pirmasis Programos tikslas – modernizuoti ir plėtoti Lietuvos susisiekimo infrastruktūrą:

11.1. Šio tikslo siekiama, nes susisiekimo sistema yra vienas svarbiausių šalies ūkio sektorių ir susisiekimo infrastruktūros plėtra tiesiogiai veikia valstybės ekonominę raidą. Investicijos į valstybės infrastruktūrą yra ilgalaikės ir turi būti kryptingos, kad užtikrintų šalies

integraciją į tarptautinius transporto, logistikos, pašto tinklus ir tarnautų visos visuomenės gerovei.

11.2. Susisiekimo sistema yra viena iš labiausiai integruotų į Europos rinką Lietuvos ūkio šakų, turinti labai didelę reikšmę šalies ekonomikai. Transporto indėlis į ekonomikos augimą prasideda nuo efektyvios transporto infrastruktūros investicinių projektų. Tai didina transporto pajėgumus, efektyvumą, patikimumą ir paslaugų lygį, mažina transportavimo pinigines ir laiko sąnaudas, užtikrina eismo saugą, transporto saugumą, mažina avaringumą ir taršą. Visa tai didina gamybos produktyvumą ir ekonomikos konkurencingumą. Lietuvos susisiekimo sektoriuje daugiausia dėmesio buvo ir yra skiriama infrastruktūros modernizavimui, šiai sričiai skirtos ir didžiausios investicijos. Nepakankamai kokybiška, nesaugi, technologiškai atsilikusi ir neefektyvi susisiekimo infrastruktūra lėmė tokį investicijų pobūdį.

11.3. Šiuo metu vis dar reikia investicijų į kiekvienos rūšies transporto infrastruktūros modernizavimą. Dėl kasmet mažėjančio kelių tinklo finansavimo ir blogėjančios kelių tinklo būklės susisiekimas automobilių keliais su kitomis ES valstybėmis narėmis prastas ir atsilieka nuo Vakarų Europos pagal greičio, eismo saugos, saugumo ir patogumo kriterijus, be to, net ne visi didieji miestai turi aplinkkelius. Tai lemia didelius tranzitinius asmeninių ir krovinių automobilių srautus miestuose. Nors šiuo metu tiesiami aplinkkeliai, kai kuriais atvejais jie daugiau atliks miesto greitkelių funkcijas, tačiau netaps tikraisiais miestų aplinkkeliais, kai nereikia įvažiuoti į miestų teritorijas.

11.4. Nors palaipsniui atnaujinama, tačiau iš esmės fiziškai susidėvėjusi geležinkelių infrastruktūra, be to, pamatiniai techniniai geležinkelių infrastruktūros parametrai (pavyzdžiui, posūkių spinduliai) riboja greitį daugelyje ruožų, todėl viršutinės infrastruktūros dalies (bėgių, pabėgių, ryšių sistemų) modernizavimas iš esmės neišsprendžia greičio problemos. Labai mažai išplėtotas elektrifikuotų geležinkelio linijų tinklas. Lietuvos geležinkelių tinkle yra tik 122 kilometrai elektrifikuotų geležinkelio kelių, tai yra du vietinės reikšmės keleivių vežimo geležinkelių transporto maršrutai: Naujoji Vilnia–Vilnius–Kaunas ir Vilnius–Trakai. Tikslinga plėsti turimą elektrifikuotų geležinkelio kelių tinklą (elektrifikuoti geležinkelių linijas Vilnius–Minskas ir Vilnius–Klaipėda), siekiant išplėsti keleivių vežimo galimybes ir sukurti sąlygas vežti krovinius elektrifikuotomis geležinkelių linijomis tausojant aplinką.

11.5. Nepakankamai veiksminga Lietuvos geležinkelių tinklo ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto sąveika – per menkai išplėstas geležinkelių tinklas uoste, todėl tik labai maža dalis konteinerių į uostą ir iš jo vežami geležinkeliais, dėl to uostamiestyje padidėja krovinių automobilių srautas. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste neišnaudojamos konteinerių ir generalinių krovinių terminalų galimybės – dėl per mažo gylio akvatorijos negalima priimti konteinerinių laivų, kurių talpa apie 6000 TEU (sąlyginis konteinerinis vienetas), iš dalies pakraunami generalinių krovinių laivai, tai riboja galimybes konkuruoti su giliavandeniais uostais, galinčiais priimti BALTMAX ir PANAMAX tipo laivus, taigi būtų tikslinga pastatyti išorinį giliavandenį jūrų uostą ir taip užtikrinti galimybę priimti didesnės grimzlės laivus. Laivybos Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste saugumas – vienas svarbiausių uosto tikslų, siekiant tinkamai ir kokybiškai teikti laivų aprūpinimo paslaugas uoste, o neturint operatyvių

priemonių, kurios padėtų palaikyti projektinius gylius prie krantinių, nuolat kyla rizika į uostą atplaukiantiems laivams. Uoste įrengta nauja suskystintų gamtinių dujų terminalo infrastruktūra, didėja laivų parametrai (gylis, plotis, bendrasis tonažas), taigi būtina užtikrinti laivybos uoste saugumą – modernizuoti esamą ir sukurti naują infrastruktūrą, kuri būtų pritaikyta aprūpinti naujos kartos didesnius laivus. Griežtėjant aplinkosaugos reikalavimams, reikia įdiegti aplinkosaugos priemones ir infrastruktūrą.

11.6. Vidaus vandenų transporto infrastruktūra prastos būklės, pasenusi ir dažnai netinkama naudoti, dabartinių reikalavimų neatitinka vidaus vandenų uostai, todėl nepanaudojama daug rekreacinių, pramoginių, turistinių, krovinių ir susisiekimo galimybių, per menka vidaus vandenų ir kitų rūšių transporto sąveika. Taigi būtina kompleksiskai plėtoti valstybinės reikšmės vidaus vandenų infrastruktūrą.

11.7. Būtina koordinuotai atnaujinti tarptautinių transeuropinio transporto (toliau – TEN-T) tinklo oro uostų veiklai būtiną infrastruktūrą, užtikrinti efektyvų ir darnų jos naudojimą, gerinti aplinkosaugos, skrydžių saugos ir aviacijos saugumą ir plėtoti pajėgumus. Orlaivių riedėjimo takai ir oro uostų peronų dangą susidėvėję. Reikia atnaujinti Vilniaus oro uosto kilimo ir tūpimo taką ir signalines žiburių sistemas, taip pat būtina įdiegti naujausius ES teisės aktų reikalavimus atitinkančią aviacijos saugumo įrangą, modernizuoti visų oro uostų perimetrų aptvėrimo sistemas, kai kuriuose iš jų atnaujinti teritorijos aplinkkelius, kintantiems poreikiams pritaikyti terminalų infrastruktūrą. Be to, pasenusi šalies bendrosios aviacijos aerodromų infrastruktūra – labai prasti ar visai neįrengti privažiuojamieji keliai, orlaivių peronai, gruntiniai ar asfaltuoti kilimo ir tūpimo takai, trūksta skrydžių valdymo ar navigacijos įrangos.

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

11.9. Lietuva turi pasinaudoti galimybe savo transporto tinklo elementus tinkamai integruoti į pagrindinį (angl. *core*) ir bendrąjį (angl. *comprehensive*) TEN-T tinklus. Tuo tikslu būtina plėtoti esamą Lietuvos TEN-T tinklą, kurį sudaro 1 617 kilometrų kelių, 1 100 kilometrų geležinkelio kelių, 278 kilometrai vidaus vandens kelių, Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai, Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, ir siekti, kad per TEN-T tinklo peržiūrą padidėjęs tinklas būtų efektyviai plėtojamas.

11.10. Pagrindiniai Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros prioritetai yra transporto koridorių Šiaurė–Pietūs ir Rytai–Vakarai plėtra.

11.11. Plėtojant Šiaurės–Pietų transporto koridorių siekiama užtikrinti, kad 2004 metais į prioritetinių ES projektų sąrašą įtrauktas geležinkelių projektas „Rail Baltica“ (ašis Varšuva–Kaunas–Ryga–Talinas–Helsinkis) būtų toliau įgyvendinamas. Labai svarbi yra ir kelio „Via

Baltica“ (I tarptautinis transporto koridorius), kelio „Via/Rail Hanseatica“ ir geležinkelio (IA tarptautinis transporto koridorius) plėtra. Šie projektai leidžia saugiai ir patogiai sausuma geografiškai sujungti Šiaurės Europos transporto sistemą su Centrine ir Vakarų Europa per Lenkiją ir Kaliningrado sritį. Projektas „Rail Baltica“ ypač svarbus kaip alternatyva taršesniai ir ne tokiam saugiam susisiekimui kelių transportu, jis sudarytų konkurencingas sąlygas vežti keleivius ir krovinius. Lietuva iš esmės neturi sąveikios geležinkelių sistemos su Vakarų Europa, kurioje veikia europinio standarto vėžės sistema. Turėdama galimybę vežti krovinius plačiosios ir europinės vėžės geležinkelių, Lietuva galėtų plėtoti logistikos paslaugas steigiamame Kauno viešajame logistikos centre. Efektyvus susisiekimas geležinkeliais gerintų Lietuvos pasiekiamumą, sudarytų sąlygas patogiai ir greitai pasiekti Baltijos jūros regiono valstybių administracinius, kultūrinius ir politinius centrus, leistų įgyvendinti ES TEN-T tinklo politikos nuostatas – sujungti ES valstybių narių sostines (tai neišvengiama būtinybė), o Lietuvai – pasinaudoti Europos Komisijos kuriamo Europos geležinkelio koridoriaus Nr. VIII (Roterdamas / Antverpenas–Kaunas) ir Baltijos–Adrijos koridoriaus galimybėmis.

11.12. Rytų–Vakarų transporto koridoriaus (naudojant Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir viešuosius logistikos centrus Klaipėdoje, Kaune, Vilniuje) infrastruktūros plėtra labai svarbi, kad Lietuvos keliai atsidurtų tarp pirmaujančių tranzitinių magistralių ES ir Rytų (įskaitant Aziją) prekybiniais mainams. Rytų–Vakarų krypties infrastruktūros plėtra leistų įsiliesti į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Danijos, Švedijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių narių TEN-T tinklus. Rytų–Vakarų koridoriaus Lietuvos dalies infrastruktūros kompleksas apima Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir jo privažiuojamųjų kelių infrastruktūrą, IXB tarptautinio transporto koridoriaus automobilių kelių ruožą (kuris taip pat yra Europos kelių E85 (Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Lyda–Černovcai–Bukareštas–Aleksandropolis), E28 (Berlynas–Gdanskas–Kaliningradas–Marijampolė–Prienai–Vilnius–Minskas) dalis ir Lietuvoje driekiasi 344 kilometrus) ir IXB tarptautinio transporto koridoriaus geležinkelių ruožą (Lietuvos valstybės siena su Baltarusija (Kenos geležinkelio stotis)–Klaipėdos valstybinis jūrų uostas dalis Lietuvoje driekiasi 412 kilometrų) ir yra svarbi jungiamoji ir sudedamoji kelių ir geležinkelių tarptautinių transporto tinklų grandis, padedanti įgyvendinti valstybės strateginius interesus ir politikos tikslus ir daranti didelį poveikį valstybės ekonominiam, socialiniam ir politiniam gyvenimui. Rytų–Vakarų transporto koridorius – vienas iš svarbiausių įvairiarūšio transporto plėtos projektų Lietuvoje. Prijungus šį koridorių prie Transsibiro magistralės (Rusija), suformuojama sausumos kelio alternatyva kroviniams vežti vandens transportu tarp Azijos ir Europos. Be to, koridorių sujungus su konteinerinio šaudyklinio traukinio „Vikingas“ trasa, sukuriama aplenkianti Rusijos teritoriją sausumos kelias tarp Europos ir Azijos.

11.13. Pirmajam Programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai:

11.13.1. Plėtoti ir modernizuoti transeuropinės, valstybinės ir vietinės reikšmės kelių transporto infrastruktūrą (modernizuoti automagistralės, gerinti jungtis su tarptautiniais koridoriais, toliau rekonstruoti krašto ir rajoninius kelius, plėtoti miestų ir miestelių aplinkkelius, diegti eismo saugos ir aplinkosaugos priemones).

11.13.2. Modernizuoti ir plėsti tarptautinės ir vietinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (modernizuoti signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginius, jungiamąsias linijas, tiesti naujus kelius I geležinkelio transporto koridoriuje ir antruosius kelius IX geležinkelio transporto koridoriuje, elektrifikuoti IXB geležinkelio transporto koridoriaus geležinkelių linijas).

11.13.3. Modernizuoti ir plėsti jūrų transporto infrastruktūrą (rekonstruoti molus, gilinti ir platinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įplaukos kanalą, gilinti Malkų įlanką, pastatyti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krantines ir įrengti infrastruktūrą didesniems laivams priimti, atstatyti Šventosios valstybinį jūrų uostą ir mažųjų ir pramoginių laivų prieplauką, vykdyti išorinio giliavandens jūrų uosto statybos parengiamuosius darbus).

11.13.4. Modernizuoti ir plėsti vidaus vandenų transporto infrastruktūrą (užtikrinti kompleksinę vidaus vandenų kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis ir kitų valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių plėtrą, pastatyti Marvelės krovininę prieplauką Kaune ir prireikus kitose vietose).

11.13.5. Modernizuoti ir plėsti oro transporto infrastruktūrą (modernizuoti ir plėtoti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų riedėjimo, kilimo ir tūpimo takus, peronus, orlaivių aikšteles, skrydžių valdymo centro įrangą, bendrosios aviacijos aerodromus, diegti aplinkosaugos priemones).

11.13.6. Modernizuoti ir plėtoti pasienio kontrolės punktus prie išorinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus, ES muitų teisės aktus ir tarptautinius saugumo reikalavimus, taikant ir inovatyvius sprendimus.

12. Antrasis Programos tikslas – gerinti transporto ir logistikos veiklos paslaugų kokybę ir didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, plėtoti intelektines transporto sistemas ir paslaugas (toliau – ITS):

12.1. Šio tikslo siekiama, nes kasmet vidutiniškai apie 30 procentų transporto sektoriaus pajamų gaunama atliekant krovinių tvarkymo, sandėliavimo ir logistikos operacijas. Tai labai svarbus skaičius, rodantis, kad pajamos gaunamos ne tik už vežimą, kurio didžioji dalis sąnaudų susidaro dėl importuotų iškastinių energetikos šaltinių, bet ir už šalyje sukurtas papildomas paslaugas, kur vyrauja nacionaliniai išteklių (žmogiškieji išteklių, infrastruktūra).

12.2. Lietuva įsikūrusi Baltijos jūros regiono centre tarp Vakarų Europos ir Rytų šalių rinkų ir žinoma kaip tranzito šalis. Plėtojant pasaulinę prekybą, Lietuva iš kitų Europos valstybių išsiskiria tam tikrais pranašumais – gerai išplėtotą infrastruktūrą ir išugdyti ilgalaikio darbo su Rytais ir Vakarais įgūdžiai užtikrina gerą tarpusavio ryšį su ES transporto sistema. Norint būti patraukliausia regione tranzito ir logistikos valstybe ir išlaikyti lyderio pozicijas, vien šių pranašumų neužtenka, reikia ieškoti modernių sprendimų.

12.3. Beje, be Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, šalyje nėra kitų daugiarūšio transporto krovinių kaimelių – krovinių srautus koncentruojančios pramoninės teritorijos, kuriose veikia daug transporto, logistikos ir susijusių paslaugų operatorių. Šalyje vyksta sparti vienerūšiam (kelių) transportui pritaikytų paskirstymo sandėlių ir terminalų, kurie klaidingai vadinami logistikos centrais, plėtra. Sandėliai įkuriama šalia pagrindinių magistralių, tačiau nėra teritorinės

koncentracijos požymių. Sunku įgyvendinti vieną iš pagrindinių ES transporto politikos krypčių – užtikrinti darnią sąveiką tarp transporto rūšių ir plėtoti įvairiarūšio transporto sprendimus ir krovinių vežimą geležinkeliais, nes šis transportas pranašesnis už kelių transportą ekologiniu ir saugumo požiūriais. Valstybės iniciatyva priimtas sprendimas šalia tarptautinių transporto koridorių, pramoninių teritorijų ir pagrindinių transporto mazgų steigti viešuosius logistikos centrus, kuriuose būtų bent po vieną įvairiarūšio transporto terminalą konteineriams perkrauti ir sandėliuoti ir logistikos parką, kuriame įmonės teiktų įvairias papildomas paslaugas.

12.4. Lietuvoje tokie projektai įgyvendinami pirmą kartą. Viešųjų logistikos centrų steigimo eiliškumas turėtų būti pagrįstas ekonominiais skaičiavimais, atsižvelgiant į transporto ir krovinių srautus, jų koncentraciją ir sąveiką, be to, žemės paėmimo visuomenės poreikiams galimybes. Tikimasi, kad įkūrus logistikos centrus bus efektyviai naudojamos visos geležinkelių, kelių, vandens ir oro transporto galimybės ir nuosekliai įgyvendinama ES transporto politika – iki 2030 metų 30 procentų daugiau kaip 300 kilometrų ilgio keliais vežamų krovinių turėtų būti vežama kitų rūšių transportu (geležinkelių arba vandens transportu), o iki 2050 metų šis skaičius turėtų būti didesnis kaip 50 procentų, pavyzdžiui, Kauno viešajame logistikos centre užtikrinus skirtingų geležinkelio vėžių techninę sąveiką, būtų sudarytos galimybės atsirasti naujoms logistikos grandinėms. Tai leistų diversifikuoti krovinių gabenimo kryptis. Kaimyninės šalys plėtoja transporto projektus, kurių dalis iš esmės konkuruoja su Lietuvos tranzito ir logistikos sistema. Šiuo metu didelė dalis tranzitinių krovinių rytų–vakarų kryptimi gabenami per Lietuvą, tačiau jeigu nebus įgyvendinami numatyti projektai, ilgainiui gali susiformuoti naujos krovinių srautų tarp rytų ir vakarų ašys ir ateityje šie srautai Lietuvą gali aplenkti.

12.5. Lietuva turi tinkamai pasirengti tiek technologiškai, tiek teisiškai priimti jau dabar kuriamas ir pradedamas diegti modernias transporto technologijas. Manoma, kad jau šį dešimtmetį transporte bus pradėtos plačiai naudoti robotinės ir automatizuotos sistemos (kibermobiliai, bepiločiai lėktuvai, bepiločiai metro, autonominiai autobusai ir panašiai), plėtojamos personalinio greitojo transportavimo sistemos, jau dabar skatinama plačiau taikyti radijo dažnių (RFID) ir biometrines technologijas, be abejo, bus daugiau naudojama alternatyviųjų degalų, ekologiškų transporto priemonių. Nors tokios technologijos didina eismo saugą, energijos vartojimo efektyvumą, leidžia geriau naudoti erdvę, lengvina eismo valdymą, nes jis automatizuojamas, tačiau meta ir naujus iššūkius – infrastruktūros pritaikymo išlaidos, visuomenės pasipriešinimas, galimas asmens privatumo pažeidimas.

12.6. ITS neišvengiamai tampa tolesnio transporto progreso įrankiu, kurio paskirtis – didinti susisiekimo sistemos prieinamumą visų rūšių transportui (specialiųjų poreikių turintiems žmonėms), mažinti eismo srautų pasiskirstymo netolygumus, didinti transporto saugumą ir eismo saugą, mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai, gerinti transporto informacijos, valdymo ir kontrolės sistemą. Jau dabar kuriama intelektinė infrastruktūra, intelektinės transporto priemonės, plačiai naudojamos sąveikiosios intelektinės transporto paslaugos ir technologijos. Interoperabilumo tarp ES valstybių narių klausimai gali tapti rimtu iššūkiu, todėl Lietuvai būtina integruotis į europines ITS struktūras, rengti ITS specialistus, plėtoti ITS tyrimus, bendradarbiauti su *Ertico-ITS Europe* ir kitomis ITS asocijuotomis struktūromis.

12.7. Labai svarbu užtikrinti ITS ir paslaugų srities atvirumą naujovėms. Informacinės ir elektroninių ryšių technologijos turi padėti valdyti paprastai tarpusavyje nesuderinamus veiksnius, pavyzdžiui, transporto priemones, apkrovą ir maršrutus, ir taip gerinti eismo saugą ir mažinti transporto priemonių spūstis, vežimo laiką ir kuro vartojimą. Kad vietos nustatymo duomenys būtų reikalaujamo tikslumo, o aprėptis reikiama, teks naudoti pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (GNSS) ir pasaulines vietos nustatymo sistemas (GPS, „Gallileo“, „Glonas“).

12.8. Antrajam Programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai:

12.8.1. Sukurti ir plėtoti viešųjų logistikos centrų infrastruktūrą (išorės transporto infrastruktūrą – pastatyti įvairiarūšius terminalus ir nutiesti kelius ir geležinkelius).

12.8.2. Vykdyti aktyvią tarptautinę transporto politiką siekiant, kad šalies ūkiui tektų kuo didesnė globalios (Europos ir Azijos prekybos ašies) ir regioninės (Baltijos jūros) rinkų transportavimo ir logistikos paslaugų dalis.

12.8.3. Plėtoti tranzitą ir didinti su juo susijusių papildomų pridėtinę vertę kuriančių paslaugų patrauklumą, atsižvelgiant į Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, pranašumus ir privataus ir valstybinio kapitalo įmonių poreikius.

12.8.4. Plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą su Baltijos jūros regiono valstybėmis.

12.8.5. Stiprinti Baltijos jūros ir Juodosios jūros jungtis ir tarptautinį bendradarbiavimą transporto politikos srityje.

12.8.6. Diegti ITS ir kitas inovacijas.

12.8.7. Skatinti tarpinstitucinį ir viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą diegiant ITS paslaugas.

12.8.8. Plėtoti Lietuvos transporto informacinę infrastruktūrą ir siekti, kad ji atitiktų ES valstybių narių transporto informacinę infrastruktūrą.

13. Trečiasis Programos tikslas – skatinti darnų judumą ir viešojo transporto plėtrą:

13.1. Lietuvos miestų transporto sistemos susiduria su sunkiais iššūkiais – siekiant užtikrinti darnią plėtrą, gana sunku suderinti miestų ekonominę plėtrą ir susisiekimo galimybes, gerinti gyvenimo kokybę ir saugoti aplinką. Viena iš pagrindinių problemų – spūstys miestuose, kurios neigiamai veikia ekonomiką, socialinę gerovę, sveikatą ir aplinką. Savivalda stengiasi mažinti neigiamą spūsčių poveikį, tačiau stinga bendro ir kompleksinio požiūrio. Kol kas dar deramai neįgyvendinami 2007 m. žaliojoje knygoje (KOM (2007) 551) ir 2009 m. jos veiksmų plane (KOM (2009) 490) siūlomi sprendimai, pavyzdžiui, plėtoti pėsčiųjų ir dviračių transporto infrastruktūrą, integruotą daugiarūšį viešąjį transportą, diegti kombinuoto transporto keliones, sparčiau diegti ITS ir paslaugas, išskirti ar koncentruoti už miesto ribų sandėlius.

13.2. Atkūrusi nepriklausomybę Lietuva susiduria su daugelį Europos didmiesčių palietusiais urbanizacijos iššūkiais. Nenuosekli miestų ir priemiesčių plėtra, naujų verslo centrų ir gyvenamųjų rajonų kūrimas daro neigiamą įtaką transporto sistemai – daugėja asmeninių automobilių, viešasis transportas nesugeba užtikrinti gyventojų judumo poreikių. Vis dar per retai vadovaujamasi moderniais efektyvaus teritorijų planavimo ir judumo paklausos valdymo principais, daugumos miestų transporto sistemos plėtojamos nekoordinuotai, miestų

savivaldybės neturi darnaus judumo mieste planų (angl. *Sustainable Urban Mobility Plans*), vyrauja stichinė privataus transporto plėtra. 2011 m. baltojoje knygoje (KOM (2011) 144) pabrėžiama, kad judumo ribojimas nėra išeitis. Esminiai sprendimai slypi efektyviame judumo paklausos valdyme, kuris plačiai netaikomas daugelyje Lietuvos savivaldybių, o toliau vykdoma neefektyvi reagavimo į judumo paklausą politika – plečiami keliai ir gatvės, didinama automobilių statymo vietų, miestai vis labiau pritaikomi ne pėstiesiems, dviratininkams ar viešojo transporto keleiviams, bet automobilininkams. Numatoma, kad urbanizacijos lygis 2030 metais ES miestuose pasieks 78 procentus, todėl dar labiau prireiks racionalesnio erdvinio planavimo, judumo paklausos valdymo, darnesnių elgsenos pokyčių formavimo, didesnės elektroninių paslaugų įvairovės, aplinkosaugos ir eismo saugos problemų sprendimo urbanizuotose vietovėse.

13.3. Didžiuosiuose šalies miestuose privačiu automobiliu dažniausiai važiuoja vienas asmuo, dėl to didėja automobilių spūstys, daugėja neigiamų jų padarinių. Didžioji dalis autobusų parkų priklauso savivaldybėms. Dėl labai prastos jų ekonominės būklės (tai lemia ir augančius įsiskolinimus) atnaujinti parkus pačių įmonių lėšomis neįmanoma. Ribotos galimybės atnaujinti viešąjį kelių transportą dar labiau skatina naudotis privačiu transportu. Daugėja automobilių, prastėja eismo sąlygos, ribotas gatvių pralaidumas, nelankstus įstaigų darbo grafikas, nekoordinuotas eismo organizavimas – dėl to didėja automobilių spūstys ne tik centrinėse miestų dalyse, bet ir pagrindinėse kelių transporto arterijose, miestų prieigose.

13.4. Daugelyje Lietuvos miestų kol kas nevykdoma racionali mažiau nuo automobilių priklausomo gyvenimo būdo skatinimo politika. Itin trūksta Vakarų Europoje populiarių efektyvaus dalijimosi bendrų automobilių parkų (angl. *Car-sharing*), bendrų kasdienių kelionių automobiliu pavežant bendrakeleivius (angl. *Car-pooling*, *Ride-sharing*) arba viešųjų dviračių sistemų (angl. *Bike-sharing*) iniciatyvų, nėra kryptingo požiūrio, kaip spręsti automobilių statymo problemas. Iš esmės dar niekas nediegia požiūrio, kad į miestų centrus automobiliais būtų važiuojama rečiau. Jeigu miesto centre įrengiama daugiau stovėjimo aikštelių, tikėtina, kad ilgainiui automobilių eismas tik intensyvės. Kai kurie Lietuvos miestai naudoja ekonomines priemones, pavyzdžiui, nustato diferencijuotą mokestį už stovėjimą miesto centre ir įveda nemokamą stovėjimą miesto pakraštyje. Tačiau jeigu būtų sukurta patogi infrastruktūra palikti automobilį ar dviratį specialioje stovėjimo aikštelėje šalia viešojo transporto terminalų ir toliau važiuoti viešuoju transportu, tai skatintų derinti asmeninį ir bendrąjį transportą, tai yra naudotis transporto kombinuotomis paslaugomis.

13.5. Lietuvoje iki šiol nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotoms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti. Tolimojo susisiekimo privatūs ir savivaldybėms priklausantys vežėjai diegia savo individualias kompiuterizuotas elektronines bilietų pardavimo sistemas, o tarpinėse maršruto autobusų stotyse nusipirkti bilietus keleiviams darosi neįmanoma. Taigi didėjantis tolimųjų kelionių poreikis tenkinamas ne viešuoju transportu, o asmeniniais automobiliais.

13.6. Trečiajam Programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai:

13.6.1. Užtikrinti miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų dermę ir didesnę jų sąveiką su privačiu transportu.

13.6.2. Skatinti dviračių transporto infrastruktūros plėtrą miestuose – kurti vientiso dviračių tinklo sistemas ir siekti, kad pėsčiųjų ir dviračių tinklo plėtra būtų izoliuota nuo tiesioginio transporto eismo.

13.6.3. Skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą – atnaujinti transporto priemones, diegti viešojo transporto pirmumo sistemas, plačiau taikyti ITS sprendimus.

14. Ketvirtasis Programos tikslas – didinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir mažinti neigiamą poveikį aplinkai:

14.1. 2011 m. baltojoje knygoje (KOM (2011) 144) numatytas tikslas – iki 2050 metų transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, palyginti su 1990 metais, sumažinti bent 60 procentų – itin ambicingas. Siekiama, kad iki 2030 metų, palyginti su 2008 metais, transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų būtų išmetama 20 procentų mažiau. Vertinant energijos vartojimą Lietuvos transporto sektoriuje, pažymėtina, kad šis sektorius vis dar visiškai priklausomas nuo iškastinio kuro, kurio vartojama vis daugiau. Vyrauja kelių transportas, ir kelių transporto priemonių išmetamo CO₂ sparčiai daugėja. Sparčiai daugėja ir transporto priemonių – nuo 1995 iki 2012 metų jų padvigubėjo. Sparčiausiai gausėjo lengvųjų automobilių, per nurodytą laikotarpį jų padidėjo 2,4 karto, ir puspriekabių vilkikų, kurių padaugėjo 3,4 karto. Šių transporto priemonių gausėja ne tik dėl nuolat intensyvėjančių prekių srautų ir gerėjančios gyventojų ekonominės būklės, tačiau ir dėl to, kad neribojamas taršių transporto priemonių naudojimas. Taigi Lietuvos bendroji energijos vartojimo efektyvumo politika turi apimti ir transporto sektorių.

14.2. Permainų būtinybė transporto sektoriuje didinant energijos efektyvumą numatyta 2006 m. spalio 19 d. Europos Komisijos komunikate „Efektyvaus energijos vartojimo veiksmų planas: išnaudoti potencialą“ (KOM (2006) 545). Jame pabrėžiama, kad transporto sektorius užima svarbią vietą Europos ekonomikoje ir šiame sektoriuje suvartojama beveik 20 procentų visos pirminės energijos. 98 procentus šio sektoriaus suvartojamos energijos sudaro iškastinis kuras. Kadangi transporto sektorius energijos suvartojimo požiūriu yra greičiausiai augantis sektorius, jis – didžiausias šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro importo šaltinis. 2008 m. lapkričio 11 d. Europos Komisijos komunikate „Energijos vartojimo efektyvumas – pasiekti 20 procentų rodiklį“ (KOM (2008) 772) pabrėžiama, kad dar esama daug galimybių taupyti energiją: pramonėje – 19 procentų, transporte – 20 procentų, namų ūkyje, paslaugų srityje – 30 procentų. Dokumente taip pat nurodoma, kad transporto srityje būtina tobulinti neišplėtotą energijos vartojimo efektyvumo skatinimo požiūriu infrastruktūrą ir didinti šio sektoriaus įsipareigojimus imtis veiksmų šioje srityje. Todėl transporto sektoriuje būtina veikti įvairiapusiškai ir nuosekliai, įtraukiant įvairius subjektus, įskaitant valstybės ir savivaldybės institucijas, infrastruktūros planuotojus, vežėjus ir visuomenę, kadangi pigiausia, konkurencingiausia, švariausia ir saugiausia energijos forma yra sutaupyta energija.

14.3. Nepagerinus viešojo kelių transporto eismo organizavimo ir viešojo transporto būklės, visuomenė ir toliau nebus skatinama keisti judumo miestuose įpročių, dėl to didėjantys kelių automobilių transporto srantai gali labai pabloginti Lietuvos miestų aplinkos oro kokybę, didinti neigiamą poveikį aplinkai, taip pat spartinti kelių būklės blogėjimą.

14.4. Siekiant užtikrinti darnų kelių tinklo valdymą ir plėtrą, būtina išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos akustinę kokybę, mažinti reikšmingą neigiamą poveikį žmonių sveikatai, laukiniams gyvūnams ir varliagyviams, svarbu išlaikyti ir tobulinti esamą triukšmo prevencijos praktiką planuojant naujus ir rekonstruojant esamus automobilių kelių ruožus, teikti pagrindinių kelių pirminę ir suvestinę triukšmo valdymo informaciją apskritims, savivaldybėms, visuomenei ir tobulinti inžinerinius sprendinius, susijusius su triukšmo mažinimu, saugant šalia kelių esančius paviršinius vandenis būtina pasiekti, kad išleidžiamų paviršinių nuotekų teršalų koncentracijos neviršytų leidžiamų dydžių.

14.5. Kuriant ekonomiškai efektyvią transporto sistemą, būtina suderinti visų rūšių transporto plėtrą, teikti pirmenybę mažesnei neigiamą poveikį aplinkai darančiam transportui, didinti energinį transporto sektoriaus efektyvumą, naudoti daugiau alternatyviųjų ir mažiau aplinką teršiančių degalų ir taip mažinti aplinkos taršą. Būtina skatinti elektromobilių plėtrą Lietuvoje, plėtoti elektromobilių įkrovimo punktų tinklą, valstybinio ir viešojo sektorių automobilius nuosekliai keisti elektra arba alternatyviaisiais degalais varomu transportu.

14.6. Ketvirtajam Programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai:

14.6.1. Ekonominėmis administracinėmis priemonėmis skatinti efektyvesnę energijos išteklių ir energijos vartojimą transporto sektoriuje.

14.6.2. Ugdyti miestuose darnaus judumo kultūrą, į efektyvų energijos vartojimą ir taupymą transporte orientuotą visuomenės elgseną, skatinti ekologiškai vairuoti kelių transporto priemones tiek profesionalius, tiek pradedančius vairuotojus, diegti ekonomiško geležinkelių riedmenų valdymo įgūdžius geležinkelių transporte.

14.6.3. Didinti energijos vartojimo efektyvumą transporto priemonėse ir infrastruktūroje ir naudojantis ja.

14.6.4. Apsaugoti kraštovaizdį, gyvąją gamtą, biologinę įvairovę, Baltijos jūrą, požeminį ir paviršinį vandenį, plėtojant sausumos ir vandens kelius ir planuojant jų plėtrą, užtikrinti atitiktį „Natura 2000“ tinklo ir kitų saugomų teritorijų ir rūšių apsaugos režimo reikalavimams, kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą, mažinti transporto priemonių neigiamą poveikį laukiniams gyvūnams ir varliagyviams, saugoti šalia kelių esančius paviršinius vandenis.

14.6.5. Išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos akustinę kokybę, mažinti reikšmingą neigiamą poveikį žmonių sveikatai, efektyviai valdant ir kontroliuojant triukšmą prisidėti prie žmonių sveikatos ir gyvenimo kokybės gerinimo, siekiant darniai valdyti ir plėtoti valstybinės reikšmės automobilių kelių ir valstybinės reikšmės magistralinių geležinkelio kelių tinklą.

14.6.6. Skatinti alternatyviųjų degalų ir technologijų naudojimą.

15. Penktasis Programos tikslas – užtikrinti efektyvią pašto plėtrą:

15.1. Siekiama, kad pašto paslaugų naudotojams (tiek Lietuvos, tiek visos ES mastu) būtų teikiamos kokybiškos nenutrūkstamos universaliosios pašto paslaugos (toliau – UPP). Atsižvelgiant į ES teisės aktus, Lietuvoje pašto rinka liberalizuota nuo 2013 m. sausio 1 d., todėl visi pašto paslaugos teikėjai turi vienodas konkurencines sąlygas teikti paslaugas pašto paslaugos naudotojams.

15.2. Liberalios rinkos sąlygomis stiprėja konkurencija miestuose, kuriuose siūlomi itin maži teikiamų paslaugų tarifai, o kaimuose pašto paslaugas teikia vienintelis UPP teikėjas, įpareigotas teikti UPP visoje Lietuvoje. Dėl to UPP teikėjas, praradęs rinkos dalis miestuose ir paslaugas teikiantis tik kaime, gali dirbti nuostolingai. Be to, UPP teikėjo turima perteklinė pašto tinklo infrastruktūra lemia UPP teikimo sąnaudų didėjimą. Būtina optimizuoti veiklą, diegti naujas technologijas, todėl reikia mažinti darbo vietų.

15.3. Atsižvelgiant į socialinę pašto svarbą, akcinės bendrovės Lietuvos pašto akcijos nuosavybės teise turi priklausyti valstybei. Akcinė bendrovė Lietuvos paštas turi skatinti skaidrų bendradarbiavimą su privačiomis šios srities bendrovėmis, užtikrindamas, kad bus teikiamos ne tik pašto, bet ir pašto su pridėtine verte, logistikos, finansinio tarpininkavimo, reklamos ir kitos paslaugos, lanksčiai ir greitai prisitaikoma prie rinkos pokyčių. Siekiant skatinti informacijos sklaidą kaimo gyvenamosiose vietovėse ir sudaryti galimybę kaimo gyvenamųjų vietovių prenumeratoriams užsiprenumeruoti leidinius ir už jų pristatymą mokėti prieinamą kainą, nuo 2012 m. sausio 1 d. UPP teikėjas įpareigotas pristatyti periodinius leidinius kaimo gyvenamųjų vietovių prenumeratoriams ne didesniais tarifais už tuos, kuriuos patvirtino Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Aptartas ir galimų nuostolingų periodinių leidinių pristatymo kaimo gyvenamųjų vietovių prenumeratoriams paslaugų kompensavimo mechanizmas, nuostolius kompensuoti numatyta iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšų.

15.4. Globalizacijos ir konvergencijos sąlygomis ypač daug dėmesio turi būti skiriama atitikčiai pašto siuntų saugumo, paslaugų teikimo kokybės reikalavimams ir standartams, įvertinant ir mažinant įvairių procesų neigiamą poveikį aplinkai. Būtina optimizuoti pašto siuntų vežimo ir rūšiavimo procesus, kompiuterizuoti visas pašto paslaugų teikimo vietas. Atsižvelgiant į sparčią informacinių ir ryšių technologijų plėtrą, reikia ieškoti vis naujų paslaugų ar jų teikimo būdų, kurie tenkintų kintančius pašto paslaugų naudotojų poreikius, įprastos pašto paslaugos turi būti vis labiau orientuotos į elektronines paslaugas.

15.5. Įgyvendinant vieno langelio principą, sukurta elektroninių siuntų informacinė sistema, kuri sudaro galimybę valstybės institucijoms ir įstaigoms keistis tarpusavyje ir su fiziniiais ir juridiniais asmenimis elektroninėmis siuntomis. Taip palaipsniui sumažės popierinių dokumentų apyvarta, nepristatytų gavėjams siuntų, o siunčiamus dokumentus bus galima pasirašyti elektroniniu parašu. Vis daugėjant elektroninių siuntų, tikimasi, kad sumažės įprastų pašto paslaugų, nes pašto paslaugų naudotojai siųs elektronines siuntas. Mažėjant įprastų pašto paslaugų, sparčiai plinta siuntinių pristatymas, siejamas su elektroninės prekybos plėtra ne tik šalies, bet ir tarptautiniu mastu.

15.6. Šeštajam Programos tikslui pasiekti numatomi šie uždaviniai:

15.6.1. Užtikrinti kokybišką UPP, atitinkančių socialinius, ekonominius ir technologinius paslaugų naudotojų poreikius, teikimą liberalioje pašto paslaugų rinkoje.

15.6.2. Užtikrinti efektyvų pašto infrastruktūros funkcionavimą visoje Lietuvos teritorijoje.

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

III. PROGRAMOS ĮGYVENDINIMAS

17. Programos įgyvendinimą koordinuoja Susisiekimo ministerija.

18. Įgyvendinant Programą dalyvauja Susisiekimo ministerija, jos reguliavimo srities įstaigos ir įmonės. Įgyvendinant Programą taip pat siūloma dalyvauti savivaldybėms.

19. Programos tikslams ir uždaviniams įgyvendinti bus rengiamas susisiekimo ministro įsakymu tvirtinamas veiksmų planas, kuriame numatomos konkrečios priemonės, lėšų poreikis priemonėms įgyvendinti ir atsakingos institucijos.

20. Pasienio kontrolės punktai bus plėtojami pagal Pasienio kontrolės punktų plėtros tarpinstitucinį veiklos planą, tvirtinamą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu.

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

22. Programos įgyvendinimas finansuojamas iš Lietuvos Respublikos atitinkamų metų biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme institucijoms, atsakingoms už Programos įgyvendinimą, patvirtintų bendrųjų asignavimų, ES struktūrinių fondų ir kitų teisėtai gautų lėšų.

Nacionalinės susisiekimo plėtros
2014–2022 metų programos
priedas

**NACIONALINĖS SUSISIEKIMO PLĖTROS 2014–2022 METŲ PROGRAMOS TIKSLŲ IR UŽDAVINIŲ VERTINIMO KRITERIJAI
IR JŲ REIKŠMĖS**

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
Strateginis tikslas – sukurti konkurencingą, modernią, darnią ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą						
		keleivių vežimo visų rūšių transportu augimas, mln. keleivių (procentais)	395,0 (100)	399,0 (101)	405,0 (103)	Susisiekimo ministerija
		transporto paslaugų eksporto augimas, mln. litų (procentais)	9 540 (100)	10 500 (110)	11 400 (119,5)	
		transporto ir saugojimo sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę, procentais	12,7	13,2	13,6	
		pašto paslaugų rinkos pagrįstų skundų skaičiaus mažėjimas, vienetais	3 544	3 461	3 389	
Tikslas – modernizuoti ir plėtoti Lietuvos susisiekimo infrastruktūrą						
		kroviniai, vežami visų rūšių transportu, mln. tonų	105,9	113,0	118,5	Susisiekimo ministerija
		krovinių krova Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, mln. tonų	35,2	40,0	50,0	
		kasmetinis keleivių srautas oro uostuose, mln. keleivių	3,2	4,0	4,6	

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
1.	Plėtoti ir modernizuoti transeuropinės, valstybinės ir vietinės reikšmės kelių transporto infrastruktūrą (modernizuoti automagistralės, gerinti jungtis su tarptautiniais koridoriais, toliau rekonstruoti krašto ir rajoninius kelių, plėtoti miestų ir miestelių aplinkkelius, diegti eismo saugos ir aplinkosaugos priemonės)	valstybinės reikšmės kelių rekonstravimas, kilometrais	184	775	1 433	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
		nutiesti valstybinės reikšmės keliuose aplinkkeliai, vienetais	1	5	12	
		TEN-T keliuose rekonstruotos sankryžos, vienetais	1	8	23	
2.	Modernizuoti ir plėsti tarptautinės ir vietinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (modernizuoti signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginius, jungiamąsias linijas, tiesti naujus kelių I geležinkelio transporto koridoriuje ir antruosius kelių IX geležinkelio transporto koridoriuje, elektrifikuoti IXB geležinkelio transporto koridoriaus geležinkelių linijas)	nutiestų naujų (taip pat ir antrųjų geležinkelio kelių) ir rekonstruotų geležinkelio kelių ilgis, kilometrais	18	119	321	Susisiekimo ministerija, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“
		elektrifikuotų geležinkelio kelių ilgis, kilometrais	122	150	314	
3.	Modernizuoti ir plėsti jūrų transporto infrastruktūrą (rekonstruoti molus, gilinti ir platinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įplaukos kanalą, gilinti Malkų įlanką, pastatyti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krantines ir įrengti infrastruktūrą didesniems laivams priimti, atstatyti Šventosios valstybinį jūrų uostą ir mažųjų ir pramoginių laivų prieplauką, vykdyti išorinio giliavandens jūrų uosto statybos parengiamuosius darbus)	rekonstruota ar įrengta molų, vienetais	–	4	4	Susisiekimo ministerija, valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
		rekonstruota ar įrengta naujų krantinių, metrais	3 628	4 214	4 214	
		gilinta uosto akvatorija, mln. kub. metrų iškasto grunto	3,7	9,2	9,2	
4.	Modernizuoti ir plėsti vidaus vandenų transporto infrastruktūrą (užtikrinti kompleksinę vidaus vandenų kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis ir kitų valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių plėtrą, pastatyti Marvelės krovininę prieplauką Kaune ir prireikus kitose vietose)	pagerinto vidaus vandenų kelio ilgis, kilometrais	18	38	58	Susisiekimo ministerija, valstybės įmonė Vidaus vandens kelių direkcija
		pastatytos prieplaukos, vienetais	–	1	1	
5.	Modernizuoti ir plėsti oro transporto infrastruktūrą (modernizuoti ir plėtoti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų riedėjimo, kilimo ir tūpimo takus, peronus, orlaivių aikštes, skrydžių valdymo centro įrangą, bendrosios aviacijos aerodromus, diegti aplinkosaugos priemonės)	modernizuoti riedėjimo takai, vienetais	–	2	3	Susisiekimo ministerija, valstybės įmonės Tarptautinis Vilniaus oro uostas, „Kauno aerouostas“, Tarptautinis Palangos oro uostas, „Oro navigacija“
		rekonstruoti kilimo ir tūpimo takai, vienetais	–	1	2	
		rekonstruoti peronai, vienetais	–	1	2	
		įrengta nauja skrydžių valdymo sistema, vienetais	–	1	1	

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
6.	Modernizuoti ir plėtoti pasienio kontrolės punktus prie išorinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus, ES muitų teisės aktus ir tarptautinius saugumo reikalavimus, taikant ir inovatyvius sprendimus	rekonstruoti pasienio kontrolės punktai, vienetais	1	8	16	Susisiekimo ministerija, Pasienio kontrolės punktų direkcija prie Susisiekimo ministerijos
Tikslas – gerinti transporto ir logistikos veiklos paslaugų kokybę ir didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, plėtoti intelektines transporto sistemas ir paslaugas						
		transporto paslaugų mokėjimo balansas, mln. litų	3 059	3 250	3 400	Susisiekimo ministerija
		pridėtinė vertė, tenkanti vienai faktiškai dirbtai valandai transporto sektoriuje, to meto kainomis, litais	72,7	74,5	76,9	
		žuvusiųjų skaičiaus transporto sektoriuje mažėjimas, vienetais	322	242	161	
7.	Sukurti ir plėtoti viešųjų logistikos centrų infrastruktūrą (išorės transporto infrastruktūrą – pastatyti įvairiarūšius terminalus ir nutiesti kelius ir geležinkelius)	pastatyti įvairiarūšiai terminalai, vienetais	–	3	4	Susisiekimo ministerija
8.	Vykdyti aktyvią tarptautinę transporto politiką siekiant, kad šalies ūkiui tektų kuo didesnė globalios (Europos–Azijos prekybos ašies) ir regioninės (Baltijos jūros) rinkų transportavimo ir logistikos paslaugų dalis	kombinuoti maršrutai, vienetais	4	5	6	Susisiekimo ministerija
9.	Plėtoti tranzitą ir didinti su juo susijusių papildomų pridėtinę vertę kuriančių paslaugų patrauklumą, atsižvelgiant į Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, pranašumus ir privataus ir valstybinio kapitalo įmonių poreikius	pasienio kontrolės punktų projektinis pralaidumas, automobilių skaičius per parą	12 120	13 120	15 200	Susisiekimo ministerija, Pasienio kontrolės punktų direkcija prie Susisiekimo ministerijos
10.	Plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą su Baltijos jūros regiono valstybėmis	Europos geležinkelio Nr. VIII koridoriuje dalyvaujančios valstybės, vienetais	–	6	8	Susisiekimo ministerija
11.	Stiprinti Baltijos jūros ir Juodosios jūros jungtis ir tarptautinį bendradarbiavimą transporto politikos srityje	įgyvendinant mišriojo traukinio „Vikings“ projektą dalyvaujančios valstybės, vienetais	4	5	6	Susisiekimo ministerija

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
12.	Diegti ITS ir kitas inovacijas	įdiegti ITS ir kitų inovacijų projektai, vienetais	1	2	5	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
13.	Skatinti tarpinstitucinį ir viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą diegiant ITS paslaugas	valstybinės reikšmės kelių ir kelių eismo informacinių sistemų išplėtimas iki nacionalinio lygio, vienetais	–	1	2	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
14.	Plėtoti Lietuvos transporto informacinę infrastruktūrą ir siekti, kad ji atitiktų ES valstybių narių transporto informacinę infrastruktūrą	įdiegtos ITS paslaugos, vienetais	1	2	8	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“, valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
Tikslas – skatinti darnų judumą ir viešojo transporto plėtrą						
		keleiviai, vežami geležinkelių transportu, tūkst. keleivių	4 802,1	5 301,9	5 800	Susisiekimo ministerija
		keleiviai, vežami kelių transportu (autobusais, troleibusais), tūkst. keleivių	387 533,2	397 440	407 300	
15.	Užtikrinti miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų dermę ir efektyvesnę sąveiką su privačiu transportu	miestai, turintys kombinuotas viešojo ir privataus transporto sąveikos sistemas (angl. <i>Park&Ride</i>) ar kitų automobilių statymo sistemas, vienetais	–	2	4	Susisiekimo ministerija
		visą keleivinį transportą apimančios informacinės sistemos sukūrimas, vienetais	–	1	1	

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
16.	Skatinti dviračių transporto infrastruktūros plėtrą miestuose – kurti vientiso dviračių tinklo sistemas ir siekti, kad pėsčiųjų ir dviračių tinklo plėtra būtų izoliuota nuo tiesioginio transporto eismo	dviračių takų penkiuose didžiuosiuose miestuose ilgis, kilometrais šalia valstybinės reikšmės kelių nutiestų naujų izoliuotų pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis, kilometrais	399,3 24,3	420 74,3	440 124,3	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
17.	Skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą – atnaujinti transporto priemonės, diegti viešojo transporto pirmumo sistemas, plačiau taikyti ITS sprendimus	keleiviai, vežami autobusais reguliariaisiais reisais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais, mln. keleivių	234,9	239,5	244,0	Susisiekimo ministerija
Tikslas – didinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir mažinti neigiamą poveikį aplinkai						
		per metus suvartota degalų (didėti turėtų ne daugiau kaip 5 procentais per metus), tūkst. tonų parduota naujų elektromobilių (įskaitant hibridinius ir įkraunamus hibridinius automobilius), vienetais	1 486,6 56	1 897,3 3 procentai parduodamų naujų automobilių	2 421,5 6 procentai parduodamų naujų automobilių	Susisiekimo ministerija
18.	Ekonominėmis administracinėmis priemonėmis skatinti efektyvesnę energijos išteklių ir energijos vartojimą transporto sektoriuje	įdiegta komercinio transporto elektroninė mokesčių sistema, atsižvelgiant į nuvažiuotą atstumą, vienetais per metus suvartota automobilių benzino ir dyzelino (didėti turėtų ne daugiau kaip 5 procentais per metus), tūkst. tonų	– 1 279,6	– 1 633,1	1 2 084,3	Susisiekimo ministerija
19.	Ugdyti miestuose darnaus judumo kultūrą, į efektyvų energijos vartojimą ir taupymą transporte orientuotą visuomenės elgseną, skatinti ekologiškai vairuoti kelių transporto priemones tiek profesionalius, tiek ir pradedančius vairuotojus, diegti ekonomišką geležinkelių riedmenų valdymo įgūdžius geležinkelių transporte	darnaus judumo planai, vienetais parengta naujų vairuotojų, išklausiusių ekologiško vairavimo mokymo kursą, tūkstančiais įdiegtos ekonomišką geležinkelių riedmenų valdymo įgūdžių geležinkelių transporte sistemos, vienetais	1 30 –	5 180 –	10 330 1	Susisiekimo ministerija

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
20.	Didinti energijos vartojimo efektyvumą transporto priemonėse ir infrastruktūroje ir naudojantis ja	objektų (sankryžų, pėsčiųjų perėjų) apšvietimo įrenginių, turinčių vėjo turbinas, saulės panelius ir akumuliatorius, įrengimas, vienetais naujos kartos dyzelinių traukinių skaičius, vienetais naujos kartos elektrinių traukinių skaičius, vienetais	4	11	22	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“
			–	6	9	
			–	4	4	
21.	Apsaugoti kraštovaizdį, gyvąją gamtą, biologinę įvairovę, Baltijos jūrą, požeminį ir paviršinį vandenį, plėtojant sausumos ir vandens kelius ir planuojant jų plėtrą, užtikrinti atitiktį „Natura 2000“ tinklo ir kitų saugomų teritorijų ir rūšių apsaugos režimo reikalavimams, kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą, mažinti transporto priemonių neigiamą poveikį laukiniams gyvūnams ir varliagyviams, saugoti šalia kelių esančius paviršinius vandenis	įrengta tinklo tvorelė varliagyviams apsaugoti keliuose, kilometrais pastatyta tinklo tvora laukiniams gyvūnams apsaugoti keliuose, kilometrais šalia valstybinės reikšmės kelių įrengti paviršinių nuotekų valymo įrenginiai – kietųjų dalelių sėdintuvai, smėliagaudės, vienetais pastatytos tinklo tvorelės laukiniams gyvūnams apsaugoti šalia geležinkelio kelių, kilometrais Kuršių nerijoje pastatyta apsauginė sienelė (ar kita alternatyvi priemonė, apsauganti „Natura 2000“ teritoriją pagilinus ir praplatinus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalą iki maksimalių galimų parametrų), kilometrais	2,9	7,9	12,0	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“, valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
			9,2	50,0	74,0	
			9	30	60	
			–	50	68	
			–	–	11	

Eil. Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo kriterijaus reikšmė			Atsakinga institucija
			2012 metų	2017 metų	2022 metų	
22.	Išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos akustinę kokybę, mažinti reikšmingą neigiamą poveikį žmonių sveikatai, efektyviai valdant ir kontroliuojant triukšmą prisidėti prie žmonių sveikatos ir gyvenimo kokybės gerinimo, siekiant darniai valdyti ir plėtoti valstybinės reikšmės automobilių kelių ir valstybinės reikšmės magistralinių geležinkelio kelių tinklą	šalia valstybinės reikšmės kelių įrengtos triukšmo slopinimo sienelės, kilometrais šalia valstybinės reikšmės magistralinių geležinkelio kelių įrengtos triukšmo slopinimo sienelės, kilometrais	1,1 –	3,4 41	5,5 41	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“
23.	Skatinti alternatyviųjų degalų ir technologijų naudojimą	viešojo įkrovimo ir alternatyviųjų degalų pildymo punktai, vienetais	3	100 (lėto elektromobilių įkrovimo punktai) 5 (greito elektromobilių įkrovimo punktai)	250 (lėto elektromobilių įkrovimo punktai) 20 (greito elektromobilių įkrovimo punktai)	Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
Tikslas – užtikrinti efektyvią pašto plėtrą						
		bendrojo vidaus produkto dalis, kurią sudaro pašto paslaugų pajamos, procentais	0,27	0,32	0,38	Susisiekimo ministerija
24.	Užtikrinti kokybiškų UPP, atitinkančių socialinius, ekonominius ir technologinius paslaugų naudotojų poreikius, teikimą liberalioje pašto paslaugų rinkoje	pagrįstų pašto paslaugų vartotojų skundų dėl UPP skaičiaus mažėjimas, procentais	10	8	4	Susisiekimo ministerija, akcinė bendrovė Lietuvos paštas
25.	Užtikrinti efektyvų pašto infrastruktūros funkcionavimą visoje Lietuvos teritorijoje	optimalus UPP teikimo vietų skaičius, vienetais	836	750	500	Susisiekimo ministerija, akcinė bendrovė Lietuvos paštas