



# LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

## NUTARIMAS DĖL NACIONALINĖS SUSISIEKIMO PLĖTROS PROGRAMOS PATVIRTINIMO

2011 m.                      d. Nr.  
Vilnius

Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a :

1. Patvirtinti Nacionalinę susisieikimo plėtros programą (pridedama).
2. Pasiūlyti įgyvendinant Nacionalinę susisieikimo plėtros programą dalyvauti ir savivaldybėms.
3. Įpareigoti Susisieikimo ministeriją parengti ir patvirtinti Nacionalinės susisieikimo plėtros programos Priemonių planą 2011-2013 metams.
4. Pripažinti netekusiu galios Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimą Nr. 692 „Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos“ (Žin., 2005, Nr. 79–2860).

Ministras Pirmininkas

Andrius Kubilius

Susisieikimo ministras

Eligijus Masiulis

## NACIONALINĖ SUSISIEKIMO PLĖTROS PROGRAMA

### I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Nacionalinė susisiekimo plėtros programa (toliau vadinama – Programa) yra vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentas, nustatantis Lietuvos susisiekimo sektoriaus viziją iki 2030 metų, misiją, plėtros prioritetus, tikslus, uždavinius ir siektinus rezultatus iki 2020 metų. Programa reikalinga norint darniai vystyti Lietuvos susisiekimo sistemą, efektyviai valdyti valstybės išteklius ir didinti susisiekimo sektoriaus konkurencingumą.

2. Darni susisiekimo sistema suprantama kaip efektyvi socialinių, kultūrinių, ekonominių ir ekologinių darnios plėtros aspektų sąveika. Ekonominiam augimui užtikrinti būtina efektyviai plėsti susisiekimo infrastruktūrą, tiek nacionaliniu, tiek ir tarptautiniu mastu atsižvelgiant į visus darnaus vystymo aspektus. Gera susisiekimo sistema užtikrina tarprius kultūrinius ir socialinius saitus, didina gyventojų judumą, mažina atokumą, plečia tarptautinį bendradarbiavimą ir turizmą, gerina verslo sąlygas ir paskatina jo diversifikaciją. Tuo pačiu darnia plėtra siekiama mažinti neigiamą transporto poveikį supančiai aplinkai ir žmogui.

3. Šiuolaikinė susisiekimo sistemos politika turi remtis ilgalaikiu integruotu požiūriu, pagrįstu atsakomybe ateinančioms kartoms. Todėl šioje Programoje skiriamas didelis dėmesys ir globaliesiems iššūkiams – klimato kaitos problemoms, sparčiam technologiniam vystymuisi, energijos vartojimo efektyvumo didinimui, mobilumo paklausos valdymui ir naujų mobilumo įpročių formavimui, tarptautinių prekybos srautų formavimuisi ir logistikos reikšmės augimui.

4. Ligi šiol nebuvo vieningo strateginio dokumento numatančio darnią Lietuvos transporto sistemos plėtrą. Europos Komisija atkreipia dėmesį į darnios transporto sistemos kūrimo būtinybę, atspindint šiuos aspektus: ekonominį tvarumą (darną), t.y. transporto sistemos vaidmenį užtikrinant ekonominę gerovę bei nedarbo mažinimą; aplinkos tvarumą (darną), t.y. klimato kaitos proceso stabdymą mažinant šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, lokalinės transporto taršos mažinimą, triukšmo mažinimą, jautrių zonų apsaugojimą nuo neigiamo transporto poveikio; socialinį tvarumą (darną), t.y. tragiškų ir sveikatai keliančių grėsmę eismo įvykių mažinimą ir eliminavimą, transporto sistemos prieinamumą, socialinės sanglaudos didinimą mažinant socialinę ir teritorinę atskirtį, visuomenės (bendruomenės) įtraukimą į transporto planavimo procesus, keleivių teisių į aukštos kokybės transporto paslaugas užtikrinimą bei aukštų kokybės standartų dirbantiems transporto sektoriuje užtikrinimą arba išlaikymą.

5. Rengiant Programą buvo vadovautasi Lietuvos 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategija, patvirtinta Europos Komisijos 2007 m. balandžio 26 d. sprendimu (K (2007) 1808 galutinis), Nacionaline darnaus vystymosi strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. rugšėjo 16 d. nutarimu Nr. 1247 (Žin., 2009, Nr. 121-5215) bei Strateginio planavimo metodika, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. birželio 6 d. nutarimu Nr. 827 (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. rugpjūčio 25 d. nutarimo Nr. 1220 redakcija).

6. Programoje įvertintos ir atspindimos pagrindinės Ūkio ministerijos užsakymu atliktų taikomųjų mokslinio tyrimo darbų „Lietuvos ūkio (ekonomikos) raidos išvalga pagal regionines ir pasaulio tendencijas“ (2007 m.) ir "Lietuvos ūkio plėtros iki 2020 metų ilgalaikė strategija" (2007 m.) nuostatos susisiekiimo srityje.

7. Remiantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės sprendimais, šioje Programoje perkeltos pagrindinės tarpinstitucinės Energijos išteklių ir energijos vartojimo efektyvumo didinimo transporto sektoriuje 2009–2020 metų programos, parengtos remiantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 11 d. nutarimu Nr. 443 patvirtinta Nacionaline energijos vartojimo efektyvumo didinimo 2006–2010 metų programa (Žin., 2006, Nr. 54-1956).

8. Programa taip pat remiasi pagrindiniais ES transporto politikos dokumentais – 2007 m. žaliaja knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (KOM (2007) 551), 2009 m. Europos Komisijos komunikatu „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“ (KOM (2009) 279), Pasaulio sveikatos organizacijos chartija "Transportas, aplinka ir sveikata", (2005 m sveikatos apsaugos, aplinkos ir susisiekiimo ministrų įsakymas Nr.V-564/D1-339/3-312 (Žin., 2005, Nr.87-3276), „Europa 2020“ strategija bei Europos Komisijos baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (KOM (2011) 144 galutinis).

9. Programoje perkeltos aktualios bei atnaujintos Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 692 (Žin., 2005, Nr. 79–2860), nuostatos. Pastaroji nustoja galioti, patvirtinus šią Programą.

10. Programoje išanalizuotos susisiekiimo sektoriaus – transporto (kelių, geležinkelių, vandens ir oro), logistikos, elektroninių ryšių ir pašto – plėtros perspektyvos.

11. Be kita ko, šioje Programoje akcentuojami horizontalūs plėtros prioritetai susisiekiimo srityje – eismo sauga, multimodalumas (įskaitant intermodalinę sąveiką ir kombinuotus vežimus), integralus miestų transportas, intelektinių transporto sistemų taikymas visuose transporto rūšyse bei energijos efektyvumo didinimas transporto sektoriuje (įskaitant draugiško aplinkai transporto plėtrą).

12. Programos priemonių planuose bus pateiktos priemonės, numatytos konkrečioms laikotarpiais. Priemonių planai (trimečiai) tvirtinami susisiekiimo ministro įsakymu.

13. Programoje naudojamos sąvokos:

**B+R sistema** – dviračių laikymo aikštelė integruota kartu su keleiviniu terminalu (autobusų, troleibusų, LRT, tramvajų, metro, traukinių ir pan. stotelėmis, stotimis), skirta palikti dviratį ir tęsti kelionę viešuoju transportu.

**Eko-vairavimas** – saugaus, ekologiško ir ekonomiško transporto priemonės vairavimo (kelių transporte) ar valdymo (geležinkelių transporte) stilius.

**Elektromobilumas** - elektrinių transporto priemonių (elektromobilių) naudojimas. Elektromobiliais priimta vadinti elektros variklį turinčius dviračius, motorolius, motociklus, lengvuosius ir krovininius automobilius.

**Daugiarūšis (multimodalinis) transportas** – krovinių ar keleivių vežimas dvejomis ar daugiau transporto rūšių.

**eSauga** – pažangių elektroninių infrastruktūrinių ir vidinių transporto priemonių paketas, rekomenduojamas Europos Komisijos eismo saugai gerinti (eSafety).

**Intelektinės transporto sistemos** – sistemos, kuriose naudojamos informacinės ir ryšių technologijos ir kurios taikomos eismui ir judumui valdyti geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandenų transporte, įskaitant infrastruktūrą, transporto priemones ir naudotojus, taip pat sąsajoms tarp atskirų transporto rūšių užtikrinti.

**Įvairiarūšis (intermodalinis) terminalas** – kroviniame transporte – vieta pritaikyta įvairiarūšių transportavimo vienetų perkrovimui ir sandėliavimui. Keleiviniame transporte – integruotas įvairiarūšis terminalas, kuriame sudarytos sąlygos su minimaliomis laiko sąnaudomis pakeisti transporto rūšį ar priemonę ir toliau tęsti kelionę.

**Įvairiarūšis (intermodalinis) transportavimas** – to paties krovos vieneto vežimas dvejomis ar daugiau transporto rūšimis, neperkraunant paties krovinio turinio, o tik keičiant transporto rūšį.

**Lengvasis miesto traukinys/geležinkelis (LRT)** (angl. *Light Rail Transit*) – eismo pirmumą didžiojoje arba visoje maršruto dalyje turinti elektrinė bėginė miesto viešojo transporto rūšis. LRT sąvokai priskiriamos ir buvusios tramvajų sistemos (bendrojo srauto su kitu kelių transportu sistemos), konvertuotos (atskirtos nuo bendro srauto kelių transporto) į LRT sistemas, taip pat elektrinės vieno bėgio nukreipiamosios sistemos (GLT – angl. *guided light transit*).

**Logistikos centras** – nepriklausomų kompanijų ir įstaigų, vykdančių krovinių vežimo, ekspedijavimo bei pagalbinę su tuo susijusią veiklą (sandėliavimas, krovinių aptarnavimas, remontas ir kitos paslaugos), teritorinis vienetas, kurio sudėtyje yra bent vienas įvairiarūšis (intermodalinis) terminalas.

**Mišrusis (kombinuotas) transportavimas** – tai įvairiarūšis (intermodalinis) transportavimas, kai didžiąją maršruto dalį vežama geležinkeliais, vidaus vandenų ar jūrų transportu, o bet kokia pradinė ar galinė maršruto dalis, maksimaliai trumpiausia, įveikiama kelių transportu.

**Nulinė vizija** – saugaus eismo koncepcija, paremta visišku žūčių eismo įvykiuose eliminavimu.

**Paskirstymo (distribucijos) centras (židinys)** – centrinė vieta skirta krovinių surinkimui, rūšiavimui, perkrovimui ir paskirstymui aptarnaujant tam tikrą teritoriją.

**P+R sistema** – privačių automobilių stovėjimo aikštelė integruota kartu su keleiviniu terminalu (autobusų, troleibusų, LRT, tramvajų metro, traukinių stotelėmis, stotimis), skirta palikti automobilį ir tęsti kelionę viešuoju transportu.

**Sausumos uostas** – žemyninėje dalyje esantis įvairiarūšis (intermodalinis) terminalas, tarnaujantis krovinių paskirstymui į susietą jūrų uostą.

**Susiekimo sistema** – sausumos ir vandens kelių, elektroninių ryšių ir pašto, eismo valdymo bei intelektinių transporto sistemų, jais susijusių statinių (tarp jų ir pastatų), specialiai įrengtų teritorijų ir įrenginių bei konstrukcijų, visuma, skirta transporto, logistikos, elektroninių ryšių ir pašto veiklai užtikrinti.

**Vieningas bilietas** – multimodalinė integrali viešojo transporto bilieto sistema, leidžianti keliauti vienodo tipo (dažniausiai ir vienodo tarifo) bilietu visomis viešojo transporto rūšimis. Į šią sąvoką neįeina kombinuotas (mišrus) bilietas, skirtas keliauti aviakompanijų lėktuvais ir traukinių arba autobusu.

**Viešasis logistikos centras (krovinių kaimelis)** – nepriklausomų kompanijų ir įstaigų, vykdančių krovinių vežimo, ekspedijavimo bei pagalbinę su tuo susijusią veiklą (sandėliavimas, krovinių aptarnavimas, remontas ir kitos paslaugos), teritorinis vienetas užtikrinantis konkurencingas veiklos sąlygas visoms kompanijoms ir įstaigoms, kurio sudėtyje yra bent vienas įvairiarūšis (intermodalinis) terminalas.

**Viešasis transportas** – keleivių vežimas kelių, geležinkelių ar vandens transporto priemonėmis nustatytu maršrutu, įprastai taikant diferencijuoto įkainio (tarifo) sistemas keleiviams ir teikiant subsidijas transporto operatoriams. Ši sąvoka neapima skrydžių lėktuvais, tačiau kai kuriais atvejais gali apimti paratransporto, maršrutinių taksi, viešųjų dviračių, efektyvaus dalijimosi automobiliu (angl. *car-sharing*) sistemas.

**Zalieji koridoriai** – Europos Komisijos propaguojama efektyvių intermodalinių transporto koridorių koncepcija, pagrįsta krovinių transportavimu didžiojoje gabenimo dalyje naudojant ekologišką transporto rūšį.

## Lietuvos susisiekimo sistemos esamos būklės analizė

14. Susisiekimo, o ypač – transporto – sistema yra viena iš labiausiai integruotų į Europos rinką Lietuvos ekonomikos šakų, turinti labai didelę reikšmę šalies ekonomikai. Transporto indėlis į ekonomikos augimą prasideda nuo efektyvios transporto infrastruktūros investicinių projektų. Tai padidina transporto pajėgumus, efektyvumą, patikimumą ir aptarnavimo lygį, sumažina transportavimo piniginius ir laiko kaštus ir leidžia geriau dislokuoti pramonę. Visa tai didina gamybos produktyvumą ir ekonomikos konkurencingumą.

15. Lietuvos susisiekimo sektoriuje didžiausias dėmesys ir investicijos buvo ir yra skiriamos infrastruktūros modernizavimui. Nepakankamai kokybiška, saugi, pralaidi, technologiškai atsilikusi ir efektyvi susisiekimo infrastruktūra būtent ir lėmė tokį investicijų pobūdį. Nors šios „kietųjų“ investicijų tendencijos išliks ir ateityje, tačiau kur kas didesnis dėmesys bus skiriamas vadinamosios „minkštosioms“ priemonėms, pavyzdžiui, judumo paklausos valdymui, ITS potencialo panaudojimui eismo srautų valdyme, maršrutų planavime, logistikoje.

16. Nuo susisiekimo sistemos efektyvumo priklauso ekonomikos augimas, tačiau priklausomai nuo valstybės išsivystymo lygio, dominuojančių pramonės šakų, transporto indėlis į ekonomiką gali skirtis. Šalyse, kurios susikoncentravusios į aukštasias technologijas ir kuriose didelę dalį BVP generuoja aukštos pridėtinės vertės produkcija, transporto paslaugos gali turėti mažesnę įtaką ekonomikai.

17. Vertinant ES mastu - vienas iš 2001 m. transporto politikos baltosios knygos tikslų – atsieti transporto sektoriaus plėtrą nuo BVP augimo, nebuvo pasiektas dėl labai išaugusios pasaulinės prekybos ir stiprėjančios išsiplėtusios ES integracijos per pastarąjį dešimtmetį. Krovinio transporto sektoriaus augimas siejamas ir su ekonomine praktika – gamyba koncentruojama ir taip sudaromos sąlygos naudotis masto ekonomijos, gamybos perkėlimo, pristatymo reikiamu laiku (JIT (angl. *Just In Time*) privalumais. Dėl to sumažėjo sąnaudos ir pavojingų medžiagų išmetimas į aplinką kituose sektoriuose, tačiau poveikis transporto sektoriui buvo priešingas – čia neigiamas transporto poveikis padidėjo.

18. Nors energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje taip pat didėja, tačiau padidėjęs našumas nepakankamai panaudojamas bendroms degalų sąnaudoms mažinti ir jo neužtenka, kad būtų persverta intensyvesnės transporto sektoriaus veiklos daroma žala. ES padaryta nedidelė pažanga ir pereinant prie našesnių transporto rūšių, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybos vystymą, nors reikia pripažinti, kad šioje srityje įvyko tam tikrų pokyčių ir kad santykinis geležinkelių transporto populiarumo mažėjimas sustabdytas, o kai kuriose ES valstybėse išgyvena ir tikrą pakilimą, ypač vertinant greitųjų traukinių tinklo plėtrą. Iš atliktų tyrimų matyti, kad pastaraisiais metais daugelyje ES miestų gerokai padaugėjo dviračių transporto populiarumas, sparčiai gerėja viešojo transporto kokybė. Vertinant Lietuvos mastu – į minėtas tendencijas reikia atkreipti dėmesį ir koordinuoti Lietuvos transporto politiką su bendrąja ES transporto politika. Tai atspindima ir šioje Programoje.

19. Kasmet vidutiniškai apie 30 procentų pajamų transporte generuoja su krovinių tvarkymu ir sandėliavimu bei logistika susijusios operacijos. Tai labai reikšmingas skaičius, rodantis, kad pajamos gaunamos ne tik už vežimą, kurio procese didžiąją dalį kaštų generuoja importuoti iškastiniai energetiniai šaltiniai, bet ir už šalyje sukurtas papildomas paslaugas, kur dominuoja nacionaliniai resursai (žmogiškieji ištekliai, infrastruktūra).

20. Integruoti multimodaliniai transporto koridoriai, leidžiantys efektyviai panaudoti kelių, geležinkelių, jūrų greitkelių ar oro kelius išlieka svarbia ES ir Lietuvos transporto politikos dalimi. Visgi ES dėl didėjančios klimato atšilimo ir gresiančių padarinių vis daugiau dėmesio skiriama klimato atšilimą sukeliančių dujų emisijos mažinimui, ypač CO<sub>2</sub>, todėl tai taip pat vienas šios Programos prioritetų. Siekiama griežtinti reikalavimus tiek transporto pramonės technologiniame lygmenyje, (traukos ir variklių technologijos, riedėjimo technologijos, alternatyvūs kuro šaltiniai), tiek ir skatinant efektyvesnę transporto paslaugų

organizavimą (intelektinės transporto technologijos, Europos palydovinė sistema Galileo, efektyvios logistikos sprendimai).

21. Šiuolaikinė transporto sistema – tai sudėtinga, nuo daugelio veiksnių priklausanti sistema, susijusi su gyvenviečių plėtra ir kūrimu ir vartojimo modeliais, gamybos organizavimu ir galimybe naudotis infrastruktūra. Kadangi transporto sektorius labai sudėtingas, bet koks ketinimas jį paveikti turėtų būti pagrįstas ilgalaikė darnaus žmonių ir prekių mobilumo vizija. Labai svarbu ir tai, kad struktūrinė politika yra įgyvendinama planingai ir nuosekliai, taigi ji turi būti suplanuota gerokai iš anksto. ES siekia transporto politiką pagrįsti kelis dešimtmečius aprėpiančia transporto sistemos vizija. Nepaisant to, kuris iš galimų transporto ateities scenarijų pasirodys realiausias, Europos Komisija skatina akcentuoti transporto sistemos plėtrą tokiu būdu, kad į aplinką būtų išmetama kuo mažiau anglies dioksido, t.y. skatinamas efektyvesnis transporto sistemos vystymasis energijos vartojimo efektyvumo aspektu. Ligi šiol Lietuvos transporto sistemos plėtra daugiausia būdavo grindžiama technologinio ir infrastruktūrinio atsilikimo transporto sektoriuje mažinimu. Ši Programa numato integruotas nuostatas, užtikrinančias, kad transporto sektoriaus plėtra apimtų efektyvesnio energijos vartojimo aspektus.

22. Lietuvos miestų transporto sistemos susiduria su sunkiais iššūkiais – darniai plėtrai užtikrinti gana sunku suderinti miestų ekonominę plėtrą ir prieinamumo galimybes bei tuo pat metu pagerinti gyvenimo kokybę bei apsaugoti aplinką. Viena iš pagrindinių problemų yra spūstys miestuose. Spūstys neigiamai veikia ekonomiką, socialinę sferą, sveikatą ir aplinką; dėl jų nyksta antropogeninė aplinka. Dažnai spūstys veikia Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pralaidumą, mažina logistikos sistemos efektyvumą. Savivaldos stengiasi mažinti neigiamą spūsčių poveikį, tačiau stinga vieningo ir kompleksinio požiūrio. Kol kas dar nėra deramai išnaudojami 2007 m. EK miestų transporto žaliojoje knygoje (KOM (2007) 551 galutinis) ir 2009 m. jos veiksmų plane siūlomi (KOM(2009) 490) sprendimai, pavyzdžiui, pėsčiųjų ir dviračių transporto infrastruktūros plėtra, integruotas multimodalinis viešasis transportas, kombinuotojo transporto kelionės (panaudojant P+R bei B+R sistemas), spartesnis intelektinių transporto sistemų ir paslaugų diegimas, logistikos centrų iškėlimas ar koncentravimas už miesto ribų. Be to, ligi šiol miestai neturėjo nacionalinės vieningos plėtros vizijos; ši Programa – pirmasis strateginio pobūdžio ilgalaikės trukmės planavimo dokumentas, integruojantis ir miestų transporto plėtros nuostatus.

23. Vertinant energijos vartojimą transporto sektoriuje, pažymėtina, kad šis sektorius vis dar yra visiškai priklausomas nuo iškastinio kuro, kurio vartojimas didėja. Dominuojanti transporto rūšis yra kelių transportas, ir CO<sub>2</sub> išmetimai, susiję su šia transporto rūšimi, sparčiai auga. Taip pat sparčiai didėja ir transporto priemonių skaičius – nuo 1995 m. iki 2008 m. kelių transporto priemonių skaičius padvigubėjo. Sparčiausiai augo lengvųjų automobilių skaičius, kuris per nurodytą laikotarpį padidėjo 2,2 karto, ir puspriekabių vilkikų skaičius, kuris išaugo 2,8 karto. Šių transporto priemonių kiekio augimą galima paaiškinti ne tik didėjančiu prekių judėjimu bei gerėjančia gyventojų ekonomine padėtimi, tačiau ir instrumentų transporto priemonių parko formavimui nebuvimu, t.y. instrumentų taršių transporto priemonių ribojimui taikymu.

24. Per atkurtos nepriklausomybės laikotarpį Lietuvoje išryškėjo daugumą Europos didmiesčių palietusios urbanizacijos iššūkiai transporto sistemai. Padirka miestų ir jų priemiesčių plėtra, naujų verslo centrų ir gyvenamųjų rajonų kūrimasis, itin neigiamai įtakojo transporto sistemos veiklą - išaugo asmeninių automobilių poreikis, viešasis transportas nebesugebėjo užtikrinti gyventojų mobilumo poreikių. Planuojama, kad urbanizacijos lygis ES miestuose pasieks 78 proc. 2030 metais, taip išryškindamas dar didesnę racionalių erdvinio planavimo, mobilumo paklausos valdymo, aplinkosauginių ir eismo saugos problemų sprendimo urbanizuotose vietovėse poreikį. Lietuva taip pat turi pasirėngti priimti šiuos iššūkius, todėl ši Programa, Europos Komisijos žaliosios miestų transporto knygos pavyzdžiu, integruoja ir miestų transporto plėtros politiką.

25. Daugelyje Lietuvos miestų kol kas nėra vykdoma 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 į automobilių statymo problemų sprendimą. Iš esmės dar nėra įdiegtas požiūris, kad į miestų centrus automobiliais būtų važiuojama rečiau. Jei miesto centre įrengiama daugiau stovėjimo aikštelių, ilgainiui tikėtina, kad automobilių eismas tik suintensyvės. Kai kurie Lietuvos miestai naudoja ekonominius instrumentus, pavyzdžiui, diferencijuotą mokestį už stovėjimą miesto centre bei nemokamą stovėjimą miesto pakraštyje. Tačiau jeigu būtų patogi infrastruktūra palikti automobilį ar dviratį stovėjimo aikštelėje ir tęsti kelionę viešuoju transportu įdiegus P+R ir B+R sistemą, būtų daugiau paskatų derinti asmeninį ir bendrąjį transportą, t.y. kombinuotoms kelionėms atlikti.

26. Nors sulaukę senyvo amžiaus žmonės paprastai keliauja mažiau nei keliavo būdami jauni, šiandien pagyvenę žmonės, palyginti su jų tėvais, keliauja daugiau. Manoma, kad ši tendencija išliks, nes gerėja žmonių sveikata, daugėja kelionių galimybių ir lengviau bendraujama užsienio kalbomis. Dėl visuomenės senėjimo daugiau dėmesio teks skirti tam, kad teikiant transporto paslaugas būtų užtikrinamas juntamas saugumas bei patikimumas ir riboto judrumo keleiviams tinkami sprendimai. Be to, visuomenė, kurioje yra daugiau senyvo amžiaus žmonių, privalės skirti daugiau viešųjų išteklių pensijoms mokėti ir sveikatos priežiūrai bei slaugai užtikrinti. Dėl senėjimo poveikio valstybės finansams daugės transporto infrastruktūros pasiūlos bei priežiūros sunkumų ir viešajam transportui liks mažiau viešųjų lėšų. Gali pritrūkti darbo jėgos ir įgūdžių, o dėl to gali dar labiau padidėti jau dabar kai kuriose transporto sektoriaus srityse juntamo kvalifikuotos darbo jėgos trūkumo problema.

27. Daugumos miestų transporto sistemos vystomos nekoordinuotai. Jei vietinis transportas ir toliau liks vien tik savivaldos atsakomybėje, o savivaldybės ir jų žinioje esančios institucijos silpnai bendradarbiaus su nacionalinėmis institucijomis, nebus integruotų keleivinio transporto vystymo strategijų, keleivinių vietinio ir tolimojo susisiekimo integravimas (skirtingos transporto rūšys, tvarkaraščiai, infrastruktūra, bilietų sistemos) bus neįgyvendintas. Tai ir toliau sąlygos naudojimosi asmeniniams automobiliais plėtrą, transporto kamščiai didžiuosiuose šalies miestuose didės, tuo pačiu didės ir neigiamas transporto poveikis aplinkai urbanizuotose vietovėse. Miestai neturi pasirengę darnaus judumo mieste planų, dominuoja stichinė privataus transporto plėtra;

28. Didžiuosiuose šalies miestuose privačių automobilių užpildymo koeficientas artėja prie vieneto, o tai lemia didėjančias automobilių spūstis ir jų atnešamus neigiamus padarinius. Autobusų parkai, didžiąja dalimi priklauso savivaldybėms. Dėl labai prastos autobusų parkų ekonominės būklės, kas sąlygoja ir augančius įsiskolinimus, atnaujinti parkus pačių įmonių lėšomis yra neįmanoma. Be to, ne visi didieji šalies miestai turi aplinkkelius. Ypatingai ilgai užsitęsė Vilniaus aplinkkelio statyba. Tai lemia didelius tranzitinius tiek asmeninių automobilių, tiek ir krovininių automobilių srautus miestuose. Nors aplinkkelių įrengimas yra suplanuotas ir pradėtas, kai kuriais atvejais šie aplinkkeliai daugiau atliks miesto greitkelių funkcijas, tačiau netaps tikraisiais miestų apvažiavimais neįvažiuojant į paties miesto teritorijas;

29. Lietuva tapo „kraštine“ valstybe naudotų automobilių importui ir reeksportui ir tokiu būdu kai kurios ES šalys išsprendžia naudotų automobilių atsikratymo klausimą. Atsižvelgiant į 2000 m. rugsėjo 18 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/53/EB šalys privalo užtikrinti, kad netinkamos eksploatuoti transporto priemonės būtų tvarkomos, tokiu būdu Lietuvai tenka ši brangiai kainuojanti prievolė; nepagerinus viešojo kelių transporto eismo organizavimo ir viešojo transporto būklės, visuomenė ir toliau nebus skatinama keisti mobilumo miestuose įpročių, dėl to didėjantys kelių autotransporto srautai

gali labai pabloginti Lietuvos miestų aplinkos oro kokybę, didinti neigiamą poveikį aplinkai, taip pat paspartinti kelių būklės blogėjimą.

30. Ribotos galimybės atnaujinti viešąjį kelių transportą gali dar labiau skatinti naudotis privačiu transportu. Daugėja automobilių, sunkėja eismo sąlygos, ribotas gatvių pralaidumas, nelankstus įstaigų darbo grafikas, komplikuotas eismo organizavimas, dėl to didėja automobilių spūstys ne tik centrinėse miestų dalyse, bet ir pagrindinėse kelių transporto arterijose, miestų priegose. Masinio susibūrimo objektų (prekybos centrų, laisvalaikio objektų) statyba tam nepritaikytose vietose dar labiau sunkina susisiekimo būklę mieste, kuria naujas spūsčių zonas, sukelia ilgalaikes ir sunkiai įveikiamas pasekmes aplinkai ir gyventojų sveikatai. Šias problemas taip pat paaštrina padrika miestų plėtra stichiškai kuriantis priemiesčiams, naujoms gyvenamosios vietovėms, sodų bendrijų urbanizavimasis. Dar nepakankamai taikomi modernūs efektyvaus teritorijų planavimo ir mobilumo paklausos valdymo principai;

31. Lietuvos iki šiol nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti; autobusų stotys (ypač mažesnių miestų ir miestelių) yra fiziškai ir moraliai nusidėvėjusios, neatitinka šiuolaikiškų kokybės reikalavimų; tolimajame susisiekime dirbantys tiek privatūs, tiek ir savivaldybėms priklausantys vežėjai diegia savo individualias kompiuterizuotas internetines bilietų pardavimo sistemas, o tarpinėse maršruto autobusų stotyse nusipirkti bilietus keleiviams tampa neįmanoma. Tuo būdu augantis mobilumo tolimuoju transportu poreikis realizuojamas ne viešuoju transportu, o augančiomis kelionėmis asmeniniais automobiliais; miestų autobusų parkai, didžiąja dalimi aptarnaujantys vietinį (miesto ir priemiesčio) susisiekimą yra fiziškai ir moraliai pasenę ir susidėvėję. Seni autobusai teršia aplinką, yra nesaugūs ir yra nepatrauklūs vartotojams.

32. 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 suvartoja beveik 20 % visos pirminės energijos. 98 % šio sektoriaus suvartojamos energijos sudaro iškastinis kuras. Kadangi transporto sektorius energijos suvartojimo požiūriu yra greičiausiai augantis sektorius, jis yra 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 % rodiklį“ (KOM(2008) 772) pabrėžiama, kad dar esama daug galimybių taupyti energiją: pramonėje – 19 %, transporte – 20 %, namų ūkyje, paslaugų srityje – 30 %. Dokumente taip pat nurodoma, kad transporto srityje būtina tobulinti neišplėtotą energijos vartojimo efektyvumo skatinimo atžvilgiu infrastruktūrą ir didinti šio sektoriaus išpareigojimus imtis veiksmų šioje srityje. Todėl transporto sektoriuje būtina veikti įvairiapusiškai ir nuosekliai, įtraukiant įvairius subjektus, įskaitant valstybės ir savivaldybės institucijas, infrastruktūros planuotojus, vežėjus bei visuomenę, kadangi pigiausia, konkurencingiausia, švariausia ir saugiausia energijos forma išlieka sutaupyta energija.

33. Šiuo metu Europos Sąjungoje darniam vystymuisi, įskaitant darnų vystymąsi energetikoje bei transporte, skiriama ypač daug dėmesio. Dėl akivaizdžių priežasčių energijos taupymas turėtų būti vienas iš prioritetų visose srityse, taip pat ir transporte. Viena iš pagrindinių priežasčių – būtinybė užtikrinti pirminės iš gamtinių šaltinių gautos energijos tiekimo saugumą, nes šiuo metu energetinė priklausomybė nuo išorinių tiekėjų jau siekia 70 procentų ir turi tendenciją didėti. Kita priežastis – aplinkosauginiai aspektai, nes tiek energijos gamyba, tiek ir vartojimas (įskaitant vartojimą transporto sektoriuje) sudaro 94 procentus visų CO<sub>2</sub> emisijų.

34. Tradicinės pašto paslaugos, kurių didžiąją dalį sudaro pašto korespondencijos paslaugos, užleidžia vietą logistikos ir finansų paslaugoms. Didėjanti šių paslaugų paklausa rodo Europos Sąjungos ekonomikos pažangą ir didėjančią gyventojų perkamąją galią. Lietuvai esant sudėtine Europos Sąjungos ekonomikos dalimi numatomos analogiškos

galimybės. Vidurio ir Rytų Europos valstybių pašto rinkos augimas gali būti tiesiogiai susijęs su BVP augimu. Lietuvoje BVP vienam gyventojui ir laiškų skaičius vienam gyventojui, palyginant su valstybėmis kandidatėmis, yra nedidelis, todėl tikėtina, kad didėjant BVP gana sparčiai turėtų daugėti paštu siunčiamų laiškų ir siuntų. Europoje lėtai didėja tradicinių pašto paslaugų apimtys, pašto rinkos dalyviai stambėja jungdamiesi tarpusavyje arba įsigydami kitus rinkos dalyvius, atsiranda papildomų paslaugų (pvz., logistikos), esami įkainiai išlaikomi dėl didėjančios masto ekonomijos. Šiuo požiūriu Lietuvos paštui yra galimybė taip pat glaudžiau integruotis į tarptautinio pašto tinklus siekiant padidinti konkurencingumą. Stambieji pašto paslaugų rinkos dalyviai didina įtaką tarptautinėje rinkoje, norėdami įgyti didesnę vartotojų pasitikėjimą ir užsitikrinti savo verslo plėtrą. Mažesnių Europos šalių valstybės pašto įmonės, kurios neturi užtekintai lėšų intensyviai plėtrai, siekia pakliūti į didelių pašto įmonių globą dviem būdais – per privatizaciją arba pasirašydamos strateginės partnerystės sutartis. Tikėtina, kad strateginio partnerio atėjimas į Lietuvą turėtų būti siejamas su valstybės paštu. Strateginio partnerio atėjimas galėtų padidinti naujus tarptautinio pašto siuntų srautus, suteiktų galimybę gauti ir tinkamai naudoti papildomus finansinius išteklius. Išskirtinė stiprioji nacionalinio pašto sektoriaus savybė, galinti padėti priimti rinkos globalizavimo iššūkius, yra ta, kad Lietuva galėtų būti patraukli strateginiam partneriui geografiškai gerai išplėtotą valstybės pašto infrastruktūra;

### **Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros kryptys ir potencialas**

35. Pagrindiniai Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros prioritetai yra transporto koridorius Šiaurė–Pietūs ir koridorius Rytai–Vakarai plėtotė.

35.1. Plėtojant koridorių Šiaurė–Pietūs strateginis tikslas yra užtikrinti, kad 2004 metais tarp prioritetinių ES projektų įtrauktas geležinkelio projektas „Rail Baltica ašis Varšuva-Kaunas-Ryga-Talinas-Helsinkis“ būtų toliau įgyvendinamas. Labai svarbi yra ir Via Baltica kelio (I TEN-T koridorius) bei Via Hanseatica kelio (IA koridorius) plėtra. Šie projektai sudaro sąlygas saugiu ir patogiu sausumo susisiekimu geografiškai sujungti šiaurinę Europos transporto sistemą su centrinę ir vakarų Europa per Lenkiją ir Kaliningrado sritį. „Rail Baltica“ projektas ypač svarbus plėtojant alternatyvų susisiekimą taršesniai ir ne tokiam saugiam kelių transportui bei sudaryti konkurencingas sąlygas keleivių ir krovinių vežimui. Lietuva iš esmės neturi sąveikios geležinkelių sistemos su vakarų Europa, kurioje veikia Europinio standarto vėžės sistema. Tačiau turėdama galimybę vežti krovinius plačiosios ir europinės vėžės geležinkeliu iki europinės vėžės bus nutiesta iki Kauno (artimoje ir vidutinio laikotarpio perspektyvoje numatoma europinės vėžės statyba iki Kauno ir plačiosios vėžės rekonstrukcija nuo Kauno iki Lietuvos/Latvijos sienos), Lietuva gali pasinaudoti šia ypatybe plėtojant logistikos paslaugas steigiamame Kauno viešajame logistikos centre. Keleivių vežimo atveju, efektyvus susisiekimas geležinkeliais gerintų turistinių Lietuvos pasiekiamumą, sudaryti sąlygas patogiai ir greitai pasiekti Baltijos jūros regiono valstybių administracinius, kultūrinius ir politinius centrus. Tolesnė „Rail Baltica“ plėtros stadija turėtų apimti europinės vėžės tiesimą nuo Kauno iki Talino (ilgalaikėje, 15-20 perspektyvoje). Tokiu atveju, visos Baltijos šalys būtų sujungtos su Lenkija europine geležinkelio vėže, ir taip tiesiogiai pasiekiamos traukiniais iš vakarų ir vidurio Europos. Pabrėžtina, kad natūrali šio geležinkelio tąsa per Lenkiją yra vakarų šalys (Berlyno kryptis), taip pat vidurio Europa (Čekija, Slovakija, Balkanų šalys).

35.2. Rytai – Vakarai koridorius (panaudojant Klaipėdos uostą, bei viešuosius logistikos centrus Klaipėdoje, Kaune, Vilniuje) infrastruktūros plėtra yra labai svarbi siekiant atsistoti tarp pirmaujančių tranzitinių magistralių Europos Sąjungos ir Rytų (įskaitant Aziją) prekybiniam mainams. Infrastruktūros Rytų–Vakarų kryptimi plėtotė leistų įsikomponuoti į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Danijos, Švedijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių transeuropinius tinklus. Lietuvos transporto ir ekonomikos strateginius interesus

labiausiai atitiktų Baltijos jūroje šiaurės–pietų kryptimi formuojami jūrų greitkeliai išnaudojant trumpųjų nuotolių laivybos potencialą. Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies infrastruktūros kompleksas (uostas, keliai, geležinkeliai) 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) ir E28 (Berlynas–Gdanskas–Kaliningradas–Marijampolė–Prienai–Vilnius–Minskas) dalis ir Lietuvoje tęsiasi 344 km, kirsdamas šalies teritoriją rytų–vakarų kryptimi) bei IXB tarptautinio transporto koridoriaus geležinkelių ruožą (Lietuvos valstybės siena su Baltarusija (Kenos geležinkelio stotis)–Klaipėdos uostas, šis ruožas Lietuvoje tęsiasi 412 km) ir yra svarbi jungiamoji ir sudedamoji kelių ir geležinkelių transporto tinklų grandis, įeinanti į bendrą ES transporto tinklą, padedanti įgyvendinti valstybės strateginius interesus ir politikos tikslus ir daranti didelę įtaką valstybės ekonominiam, socialiniam ir politiniam gyvenimui. Rytų–Vakarų transporto koridorius yra vienas iš svarbiausių intermodalinio transporto plėtros projektų Lietuvoje. Rytų–Vakarų transporto koridorius yra regioninis projektas, kuris natūraliai papildo svarbiausias tarptautines transporto ir logistikos grandines. Prijungus šį koridorių prie Transsibiro magistralės (Rusija), suformuojama sausumos kelio alternatyva kroviniui transportui tarp Azijos ir Europos. Be to, Rytų–Vakarų transporto koridorių sujungus su konteinerinio šaudyklinio traukinio „Vikings“ trasa, sukuriamas sausumos kelias tarp Europos ir Azijos, aplenkiant Rusijos teritoriją.

36. Transporto sektorius turi būti plėtojamas įvertinant globalinių iššūkių tendencijas – energijos kainų pokyčius, gamybos ir logistikos paslaugų delokalizacijos arba koncentravimo kryptis, migracijos (plačiąją prasme, įvertinant ir švytuoklinę migraciją) įtaką transporto procesams, pastoviai ir stabiliai augančiam turizmo paslaugų poreikiui, galimam gyventojų senėjimui ir poreikiui pritaikyti transporto sistemą žmonėms su ribotu judamumu ar kitais specialiaisiais poreikiais, nuotolinio judumo paslaugų (ypač tele-darbo) plėtrai bei darnumo su mus supančia aplinka siekimui;

37. Visa susisiekimo infrastruktūra turi būti kuriama, prižiūrima ir naujinama taip, kad būtų prieinama visiems. Saugesnė ir patikimesnė miestų aplinka skatintų naudotis viešuoju transportu bei dviračiais ir vaikščioti pėsčiomis, o tai ne tik padėtų išspręsti transporto spūsčių problemas ir sumažinti taršos lygį, bet ir turėtų teigiamos įtakos žmonių sveikatingumui bei gerovei.

38. Svarbu tobulinti teisinę bazę, įgalinančią skaidriai taikyti viešojo ir privataus kapitalo partnerystės (PPP) modelį įgyvendinant susisiekimo infrastruktūrinius projektus. Pastarųjų metų praktika PPP rodo, kad susisiekimo sektorius išlaiko didžiausią potencialą pritraukiant privačias lėšas tarp visų sektorių (apie 60 proc. visų PPP projektų vertės vidutiniškai kasmet tenka susisiekimo sektoriui). PPP principo taikymas aktualus tiek didiesiems projektams, kuriems įgyvendinti nėra galimybės valstybės biudžeto lėšomis, tiek ir mažesnės vertės projektams, kuriems taip pat trūksta lėšų, tačiau jie gali būti patrauklūs privatiems investuotojams.

39. Atsižvelgiant į Europos ir daugelio kitų šalių patirtį, automobilių kelių tinklo planavimą ir plėtrą vykdyti įvertinant kelių paskirtį. Lietuvoje patvirtintame kelių techniniame reglamente KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ išskiriami trijų paskirčių keliai: tranzitiniai keliai – kuriuose sudaromos sąlygos automobiliams važiuoti greitai ir netrikdomai; skirstomieji keliai – kai sankryžose eismas paskirstomas tarp skirtingų teritorijų ir zonų; privažiuojamieji keliai – kai sudaromos sąlygos nuovažomis privažiuoti prie sodybų, laukų ir kitų teritorijų. Kelio paskirtis susijusi su eismo kokybės lygiu (aukštas, vidutinis minimalus). Aukšto kokybės lygio (tranzitiniuose) keliuose: leidžiamas ne didesnis kaip 110/130 km/h greitis; draudžiamas pėsčiųjų, dviračių, traktorių ir kitų lėtaeigių transporto priemonių eismas; būtina įrengti sustojimo juostas; priešingų krypčių transporto srautai atskirti skiriamąja juosta ir/arba apsauginiu atitvaru; rengiamos tik skirtingo lygio sankryžos; nerengiami apsisukimai

kertant skiriamąją juostą viename lygyje; nerengiamos sankryžos su vietiniais ir rajoniniais keliais; nerengiamos nuovažos; nerengiamos autobusų sustojimų aikštelės. Vidutinio kokybės lygio (skirstomuosiuose) keliuose: leidžiamas ne didesnis kaip 90 km/h greitis; rengiamos žiedo tipo, šviesoforais reguliuojamos, arba paprastos sankryžos; esant eismo intensyvumui daugiau kaip 10 000 aut./parą draudžiamas pėsčiųjų ir dviračių eismas, nerengiamos sankryžos su vietinės reikšmės keliais; ribojamos nuovažos. Minimalaus kokybės lygio (privažiavimo) keliuose: leidžiamas ne didesnis 70 km/h greitis; pėsčiųjų ir dviračių eismas vyksta ta pačia kelio danga; rengiamos paprastos sankryžos; nuovažos mažai ribojamos.

40. Prasminga būtų optimizuoti keleivinio transporto lengvatų sistemą, lengvatoms skiriamas biudžeto lėšas naudojant tik socialiai remtinoms gyventojų grupėms. Tuo pačiu užtikrinti, kad viešasis transportas būtų teikiamas gyventojams reikiamu kokybės lygiu ir apimtimis, o esant nerentabiliems „socialiniams maršrutams“ užtikrinti kompensacinio mechanizmo vežėjams įgyvendinimą.

41. Pažymėtina, kad siekiant skatinti augimą ir ilgalaikę konvergenciją su kitomis ES teritorijomis, stambios infrastruktūros investicijos reikalingos atsiliekančių regionų transporto, aplinkosaugos ir energijos sektoriuose, ypač naujosiose valstybėse narėse. Investicijos į infrastruktūrą yra vienos stabiliausių, ypač tuomet kai pasaulio ekonomika rodo siūbavimo požymius, energetinių resursų kainos keičiasi kelis kartus per metus, finansinės krizės kelia bankroto grėsmę atskiroms demokratinėms valstybėms, didėja įtampa tarp atskirų geopolitinių regionų. Investicijos į infrastruktūrą, o ypač į susisiekimo infrastruktūrą užtikrina ilgalaikę grąžą per dabartinės ir ateities kartų gerovę.

42. Turi būti pakankamai rūpinamasi pralaidumo trikdžių, susidarančių ne dėl infrastruktūrinių priežasčių, šalinimu, nors tokie trikdžiai dažnai yra pagrindinė gaisraties priežastis, ypač prie valstybių sienų. Būtina skatinti efektyvų bendradarbiavimą siekiant išvengti pralaidumo trukdžių išorinėje ES sienoje, pavyzdžiui, harmonizuojant muitinės procedūras.

43. Atkreiptinas dėmesys į multimodalinio ir intermodalinio transporto naudą. Skirtingų transporto rūšių derinimas ne tik mažina krovinių vežimo sąnaudas ir didina transporto paslaugų lankstumą, bet ir mažiau kenkia ekologiškai ir socialinei aplinkai. Būtina siekti, kad Lietuvoje kurtųsi konkurencingas logistikos sektorius, kuriantis didelę pridėtinę vertę ir naujų darbo vietų poreikį.

44. ES valstybėse transporto infrastruktūros plėtros poreikį sąlygoja 2 svarbiausieji veiksniai – mobilumo poreikis ir automobilizacijos augimas (keleiviniame transporte) bei prekybos bei pramonės augimas (kroviniame transporte). Didelis dėmesys kreipiamas į privačią ir viešąją partnerystę infrastruktūros objektų statyboje. Lietuvai šie aspektai taip pat išliks labai aktualūs.

45. Visos Europos transporto koridorių ir regionų sistema buvo nustatyta dviejų Kretoje (1994 m.) ir Helsinkyje (1997 m.) vykusių transporto ministrų konferencijų metu, siekiant sujungti ES–15 su tuometinėmis kaimyninėmis šalimis. Po 2004 m. ir 2007 m. plėtros didžioji šių transporto koridorių dalis (būtent I, IV, V, VI ir VII) atsirado Europos aukšto lygio pareigūnų grupės „Platesnei Europai“ nustatytame penkių TEN-T jungčių su kaimyninėmis šalimis ašių sąraše. Lietuvai svarbiausia – Šiaurinė ašis. Šiuo požiūriu labai svarbu užtikrinti Lietuvos transporto infrastruktūros integralumą su Šiaurės ašimi plėtojant koridorių rytai–vakarai, efektyviai panaudojant ES bei tarptautinių finansinių institucijų paramą. Kadangi, Šiaurinė ašis gana plačiai apima infrastruktūrą jungiančią ES su rytų kaimynais, Lietuvai svarbu, kad šiaurinės ašies fragmentas, kuris driekiasi per Lietuvą būtų ir toliau vienu pagrindinių tranzitinių transporto koridorių Rytų–Vakarų kryptimi. Tuo pačiu, Lietuva turi siekti tinkamai pasinaudoti pridėtinės vertės paslaugų kūrimu šio koridoriaus krovinių srautams aptarnauti steigiant viešuosius logistikos centrus.

46. Intelektinių transporto sistemų ir paslaugų srityje labai svarbu užtikrinti atvirumą naujovėms, ypač akcentuojant energijos vartojimo efektyvumą naudojant tokias pažangias

technologijas. Informacinės ir elektroninių ryšių technologijos turi tarnauti valdant paprastai tarpusavyje nesuderinamus veiksnius, pavyzdžiui, transporto priemones, apkrovą ir maršrutus, ir tokiu būdu pagerinti saugumą ir sumažinti transporto priemonių spūstis, gabenimo laiką bei kuro suvartojimą. Kad vietos nustatymo duomenys būtų reikalaujamo tikslumo, o aprėptis reikiama, reikės naudoti pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (GNSS), pasaulinę vietos nustatymo sistemą (GPS), o artimiausioje ateityje – Europos palydovinę navigacijos sistemą *Gallileo*, kuri bus dar tikslesnė, o galimybės ja naudotis didesnės.

47. Lietuva turi tinkamai pasirengti tiek technologiškai, tiek teisiškai, priimti jau dabar kuriamas ir pradedamas diegti inovatyvias transporto technologijas. Ateinančiame dešimtmetyje prognozuojamas platus robotinių ir automatizuotų sistemų panaudojimas transporte (kibermobiliai, bepiločiai lėktuvai, bepiločiai metro, automatizuoti autobusai ir t.t.), personalinio greitojo transportavimo sistemų (PRT) plėtojimas, jau dabar skatinamas platesnis radijo dažnių (RFID), biometrinių technologijų taikymas, neabejotinai augs alternatyvių degalų naudojimas ir ekologiškų transporto priemonių plitimas. Nors tokios technologijos ženkliai padidina eismo saugą, energijos vartojimo efektyvumą, geresnį erdvės panaudojimą, palengvina eismo valdymą jį automatizuojant, tačiau sukelia ir naujus iššūkius: išlaidas infrastruktūros pritaikymui, atsimuša į viešosios nuomonės pasipriešinimą, gali pažeisti asmens privatumą ir kt.

48. ITS neišvengiamai tampa tolesniu transporto progreso įrankiu, jau dabar kuriama intelektinė („protinga“) infrastruktūra, intelektinės (išmaniosios) transporto priemonės, plačiai naudojamos sąveikiosios intelektinės transporto paslaugos ir technologijos. Interoperabilumo klausimai tarp atskirų ES šalių gali tapti rimtu iššūkiu, todėl Lietuvai būtina integruotis į Europines ITS struktūras, rengti ITS specialistus, plėtoti ITS tyrimus, plačiai bendradarbiauti su Ertico-ITS Europe, kitomis ITS asociacijomis. Artimiausiu metu, būtina sukurti efektyvią multimodalinę nacionalinę ITS asociaciją, buriančią pagrindines ITS sistemas diegiančias, kuriančias, gaminančias įmones ir institucijas.

49. Lietuva turi pasinaudoti galimybėmis plėtoti transporto ir logistikos verslą pietiniame Baltijos jūros subregione bei didinti jo reikšmę aptarnaujant pasaulinės prekybos srautus. Tam tikslui būtina skatinti nuoseklią regiono ekonominę plėtrą, identifikuoti ir eliminuoti pagrindinius barjerus, kliudančius diegti intermodalinio transporto sprendimus ir verslo koncepcijas, skatinti transporto rūšių persiskirstymą (plėtoti trumpų jūrinių nuotolių laivybą bei jūrų greitkelius), didinti intelektinių transporto sistemų ir paslaugų panaudojimo tikslumą.

50. Kuriant ekonomiškai efektyvią transporto sistemą, būtina suderinti visų transporto rūšių plėtrą, teikti pirmenybę mažesnei neigiamą poveikį aplinkai darančiam transportui, didinti energinio transporto sektoriaus efektyvumą, naudoti daugiau alternatyvių ir mažiau – aplinką teršiančių degalų, mažinti aplinkos taršą.

51. Siekiant prisidėti sprendžiant skaitmeninės atskirties tarp miesto ir kaimiškųjų vietovių problemą ir iš esmės paspartinti žinių ir informacinės visuomenės vystymąsi Lietuvoje, kad gyventojai turėtų vienodas galimybes naudotis informacinės visuomenės teikiamaomis galimybėmis, vystyti plačiajuosčio tinklo infrastruktūrą.

52. Technologinė pažanga ir aplinkos apsaugos iššūkiai atveria galimybes plėsti pašto paslaugų spektrą naudojant naujoves ir sparčiau diegti naujas pašto paslaugas. Nauji informacinių technologijų sprendimai, duomenų valdymas, naudotojų valdoma technika, spausdinimo technologijos skatins siuntėjo kaštus taupančių paslaugų plėtrą ir spartins korespondencijos siuntų ir reklaminių pašto siuntų konvergenciją. Naudojimas išmaniosiomis adresų duomenų bazėmis skatins siųsti daugiau reklaminių pašto. Naudodamiesi mišriu paštu, smulkieji ir vidutinieji siuntėjai išvengs pašto korespondencijos rengimo ir turės galimybę taupyti. Europos Sąjungos valstybių pašto sektoriuje pastebima didėjanti paslaugų įvairovė ir jų apimtys persiskirstymas.

53. Būtina užtikrinti, kad pašto klientams (tiek Lietuvos, tiek visos ES mastu) būtų teikiamos kokybiškos nenutrūkstamos universaliosios pašto paslaugos. Tikslas siektinas apdairiai palaipti stiprinant konkurenciją pašto rinkose siekiant gerinti pašto paslaugų veiksmingumą, kokybę ir pasirinkimą. Galutinis konkurencijos didinimo tikslas – palaipti mažinant monopoliją, pašto rinkos dalyviams suteikiant laiko pritaikyti organizacines struktūras prie naujos situacijos visiškai atverti rinką. Universalios pašto paslaugos suprantamos, kaip galimybė naudotis paslaugų spektru (laiškai, paketai, įvertintosios ir registruotosios siuntos, kitos pašto siuntos). Šios paslaugos turi būti teikiamos atitinkant prieinamo kainų lygio, fizinio prieinamumo ir kokybės reikalavimus. Liberalizuotoje pašto rinkoje valstybės pašto konkurentai veiklą stengiasi plėtoti tankiai apgyvendintose vietovėse, išnaudodami masto ekonomiją, kuri riboja tarifų, kartu ir valstybės pajamų, didėjimą. Tai savo ruožtu mažina valstybės galimybes subsidijuoti universaliąsias pašto paslaugas, todėl kyla pavojus, kad gali sutrikti universaliųjų pašto paslaugų prieinamumas, kad minėtosios paslaugos būtų teikiamos už visiems vartotojams prieinamą kainą, neatsižvelgiant į jų geografinę padėtį. Neigiama pašto rinkos liberalizavimo pasekmė gali būti rinkos dalyvių smulkėjimas, t.y. rinkos dalyviai stengsis dirbti efektyviau pasirinkdami pelningiausias sritis ir teikdami nedaug paslaugų. Daug smulkių rinkos dalyvių mažintų valstybės galimybes juos kontroliuoti ir užtikrinti jų veiklos skaidrumą. Dėl nepakankamos rinkos dalyvių priežiūros gali prastėti jų teikiamų pašto paslaugų, ypač universaliųjų, kokybė. Lietuvos paštas turi tapti integralia ES pašto sistemos dalis, o teikiamų paslaugų vartotojiškos savybės turi būti analogiškos kitų ES šalių pašto paslaugų vartotojiškom savybėm. Siektina sukurti vienodą ES pašto paslaugų lygį, vienodus patekimo į rinką kriterijus, sertifikavimo ir licencijavimo ir leidimų išdavimo sistemą, kuri leistų susiformuoti vieningai ES pašto vidaus rinkai.

## **Susisiekimo sistemos plėtros stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė**

54. Susisiekimo sistemos Stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių (SSGG) analizės objektas – numatyti tolesnius susisiekimo sistemos plėtros tikslus ir priemones, kad Lietuvos susisiekimo sektorius būtų konkurencingas, tenkintų didėjančius poreikius tiek Lietuvos vidaus, tiek bendroje išsiplėtusios ES susisiekimo paslaugų rinkoje. SSGG analizės tikslas – numatyti tolesnius transporto ir logistikos, pašto bei elektroninių ryšių sistemos plėtros tikslus ir priemones.

55. Bendrosios susisiekimo sektoriaus stiprybės: Susisiekimo sektoriaus dalis bendrosios pridėtinės vertės struktūroje kasmet sudaro apie 13 %, vien transporto (ir sandėliavimo) sektoriaus dalis bendrosios pridėtinės vertės struktūroje kasmet siekia apie 10 proc. Transporto paslaugų sektoriaus eksportas vidutiniškai sudaro apie 60 proc. viso šalies paslaugų eksporto, o transporto ir pašto paslaugų eksportas vidutiniškai siekia apie 7 proc. viso šalies BVP; Transportas yra apskritai viena iš nedaugelio šalies ūkio šakų, kur eksportas viršija importą. Šiuo požiūriu transportas daro didžiulį indėlį mažinant šalies importo – eksporto balanso deficitą. Dėl šios priežasties investicijos į transporto infrastruktūrą yra visiškai pateisinamos. Investicijomis turi būti užtikrinamas tolesnis transporto sektoriaus pajamų augimas, iš esmės nulemtas natūrinių jos rodiklių augimu, kurį suformuoja didėjantis krovinių vežimas kelių transportu ir geležinkeliais; kvalifikuotas transporto sektoriaus mokslinių tyrimų potencialas integruotas į Europos transporto tyrimų tinklus ir dalyvaujantis bendruose tarptautinėse programose ir projektuose; efektyvi transporto specialistų rengimo sistema apimanti tiek aukštąsias universitetines, tiek ir neuniversitetines mokyklas; palyginti didelis turizmo vystymo potencialas (kurį sudaro ežerai, upės, Nemuno upės slėnio zona, Kuršių marios ir kita); biodegalų gamyba ir naudojimas atitinka šioje srityje pirmaujančių ES valstybių narių rodiklius.

56. Bendrosios susisiekimo sektoriaus silpnybės: Ne visose susisiekimo srityse yra bendrai priimtose metodikos planų ir projektų ekonominiame, socialiniame ir ekologiniame poveikiui vertinti, kuri atitiktų geriausios tarptautinės praktikos normas arba ji nėra tinkamai panaudojama; neparengta teisinė bazė, reglamentuojanti transporto infrastruktūros modernizavimo ir plėtros mechanizmą taikant privataus ir viešojo kapitalo partnerystės principus, o taip pat nėra efektyvios teisinės bazės nevilkinant paimti visuomenės poreikiams žemę, reikalingą valstybinės reikšmės transporto infrastruktūros objektų statybai ar rekonstrukcijai; itin lėtai plėtojamos inovatyvios mobilumo paklausos valdymo koncepcijos; pastarųjų dešimtmečių padrika miestų plėtra į priemiesčius sąlygojo sudėtingas krovinių ir keleivinio transporto plėtros sąlygas.

57. Bendrosios susisiekimo sektoriaus galimybės: sudaryti sąlygas įvairių valdžios institucijų (ministerijų, savivaldybių, inspekcijų ir kt.), tiesiogiai susijusių su transporto sistema, sąveikai stiprinti ir efektyvinti jų bendradarbiavimą su verslą atstovaujančiomis organizacijomis (PPA rūmais, Lietuvos intermodalinio transporto technologijų platforma (LITTP), asociacijomis INFOBALT, LINPRA ir kt.); plačiau taikyti privataus ir viešojo kapitalo partnerystės principus (PPP) finansuojant transporto infrastruktūrą, taip suteikiant investiciniams projektams didesnę efektyvumą, skaidrumą bei kaštų ekonomiją; visuose transporto sektoriuose plačiau diegti intelektines transporto sistemas ir paslaugas; sukurti efektyvią transporto specialistų rengimo sistemą, įskaitant mokslinės įrangos atnaujinimą ir aprūpinimą, apimančią tiek aukštąsias universitetines, tiek ir neuniversitetines mokyklas.

58. Bendrosios susisiekimo sektoriaus grėsmės: kompleksinio požiūrio ir nuoseklios susisiekimo politikos vykdymo, ypač - didelio masto infrastruktūrinių projektų atveju, nebuvimas; technologinis atsilikimas, inovatyvumo stoka; nacionalinio, regioninio ir vietinio (savivaldų) lygmens susisiekimo politikos nesuderinamumas; auganti tarptautinė konkurencija; specialistų trūkumas.

## Multimodalinio transporto ir logistikos sektorius

59. Stiprybės: Transporto ir logistikos sektorius sukuria apie dešimtadalį Lietuvos Bendrojo vidaus produkto, bei yra tarp pirmaujančių šakų Lietuvos paslaugų eksporto srityje; privačiomis lėšomis išplėtos prekių sandėliavimo ir logistikos bei paskirstymo paslaugos bei infrastruktūra – terminalai, sandėliai, paskirstymo centrai, aprūpinti moderniomis krovos, prekių sekimo, žymėjimo, atrinkimo, pakavimo technologijomis; pakankamai gerai panaudojamas mišraus (kombinuotojo) transporto potencialas; tarp ES 30 prioritetinių Transeuropinio tinklo plėtotės projektų įtrauktas projektas „Rail Baltica ašis“, (Varšuva – Kaunas – Ryga – Talinas – Helsinkis) bei Jūrų greitkelių projektas, kurios sudedamąja dalimi yra ir Baltijos jūros greitkelis; palanki tranzitui ir žaliųjų koridorių skatinimui rytų – vakarų kryptimi geografinė šalies padėtis – šalies teritoriją kerta vienas iš penkių Transeuropinio tinklo plėtotės į ES kaimynines šalis prioritetinių ašių – Šiaurinė ašis, kryptingai vystomas IXB transporto koridorius, kertantis Lietuvą Vakarų – Rytų kryptimi.

60. Silpnybės: Keleiviniame transporte praktiškai nėra sąveikos tarp tolimojo ir vietinio susisiekimo autobusais, geležinkeliais ir lėktuvais. Reikalinga sukurti mechanizmą keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti; nėra plėtojamos vieningos bilietų sistemos miestuose, nėra sukurta multimodalinės eismo informacijos ir maršrutų planavimo sistema; šalyje silpnai išplėta atskirų keleivinių transporto rūšių sąveika; be Klaipėdos uosto, šalyje nėra kito daugiarūšio transporto krovinių kaimelio, kurie suprantami, kaip pramoninės teritorijos koncentruojančios krovinių srautus, kuriose veikia daug transporto ir logistikos bei susijusių paslaugų operatorių; nėra sukurto transporto išorinių kaštų vertinimo mechanizmo ir teisinės bazės jam įgyvendinti.

61. Galimybės: išnaudoti tranzitinius srautų pritraukimo galimybes, kurti svarbius regioninius logistikos centrus; užtikrinti Lietuvos transporto sistemos integralumą su ES senbuvių šalių transporto sistemomis, plėtojant ir modernizuojant Transeuropinio transporto tinklo (TEN) infrastruktūrą ir jos sąveiką su Europos aukšto lygio pareigūnų grupės „Platesnei Europai“ patvirtinta Šiaurės ašimi; įvertinant Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės geografinius ir geopolitinius privalumus, siekti padidinti tranzito bei su juo susijusių papildomų pridėtinę vertę generuojančių paslaugų patrauklumą ir išnaudojant plėtros galimybes; įsteigti šalia didžiųjų miestų – Kauno, Klaipėdos, Vilniaus, pagal poreikį ir Panevėžio ir/arba Šiaulių modernius viešuosius daugiarūšio transporto logistikos centrus (krovinių miestelius). Tokie centrai galėtų turėti aiškią funkcinę paskirtį – tarnauti kaip sausieji uostai, intermodaliniai terminalai ar paskirstymo centrai; vystant intermodalinio transporto sistemą tikslinga geriau išnaudoti ir esamus infrastruktūros pajėgumus (pavyzdžiui, Palemono geležinkelio mazgą ir kt.); vykdyti aktyvią transporto politiką siekiant, kad šalies transporto sektorius užimtų kuo platesnį transportavimo ir logistikos paslaugų segmentą globalioje (Europos – Azijos prekybos ašies) ir regioninėje (Baltijos jūros) rinkose; sukurti vieningą informacinę sistemą, apimančią keleivių gabenimą įvairiomis transporto rūšimis.

62. Grėsmės: šalyje vyksta sparti vienaarūšiam (kelių) transportui pritaikytų paskirstymo sandėlių ir terminalų, kurie dažniausiai pavadinami logistikos centrais, plėtra; sandėliai įkuriami prie pagrindinių magistralių, tačiau nėra teritorinės koncentracijos požymių, o priešingai yra gana didelis išsibarstymo lygis. Nesant krovinių koncentracijos, sudėtinga įgyvendinti vieną pagrindinių ES transporto politikos kryptį – užtikrinti darnią sąveiką tarp transporto rūšių ir plėtoti intermodalinius sprendimus bei krovinių vežimą geležinkeliais, kurie yra žymiai pranašesni už kelių transportą ekologiniu ir saugumo požiūriais; kaimyninės šalys vysto transporto projektus, kurių dalis iš esmės yra konkuruojantys Lietuvos tranzito sistemai. Ilgainiui gali susiformuoti naujos ašys krovinių srautui tarp rytų ir vakarų. Šiuo metu didelė dalis tranzitinių krovinių rytų-vakarų kryptimi vyksta per Lietuvą, tačiau ateityje gali aplenkti, jie nebus savalaikiai įgyvendinami numatyti projektai.

Miestų transporto sektorius.

63. Stiprybės: Lietuvos miestai nacionaliniu mastu išlaikė regioninio vystymosi proporcingumą, gamybinį potencialą. Tai sudaro prielaidas efektyviems susisiekimo ryšiams plėtoti; sparti aplinkkelių plėtra ir tranzitinių srautų valdymas leido daugeliui miestų išvengti neigiamo tranzitinio transporto poveikio padarinių.

64. Silpnybės: Miestų gatvės savo techniniais parametrais nepritaikytos intensyviai transporto eismui, o augant asmeninių automobilių skaičiui ir jų naudojimui tai sukelia neigiamus padarinius tokius, kaip eismo spūstys, eismo įvykiai, triukšmas, atmosferos ir dirvožemio tarša, gyvenamosios aplinkos suskaidymas komunikaciniais koridoriais. Šitaip sąlygojamas fizinis ir psichologinis diskomfortas, teritorijos poreikis eismui, transporto priemonių stovėjimui ir saugojimui, aplinkos pokyčiai; miestuose trūksta viešojo ir privataus transporto sąveikos, didelė priklausomybė nuo asmeninių automobilių; nekoordinuotai vystoma dviračių transporto infrastruktūra, žemos kokybės infrastruktūra žmonėms su specialiaisiais poreikiais.

65. Galimybės: užbaigti aplinkkelius; taikyti efektyvias eismo pažeidimų kontrolės sistemas miestuose; ilgalaikėje perspektyvoje miestų viešosiose transporto sistemose įdiegti visiško arba dalinio eismo prioriteto (lengvojo metro (LRRT), lengvojo miesto traukinio (LRT), greitųjų autobusų (BRT, GLT) sistemas, plėtoti paratransportą, integruoti geležinkelių ir vidaus vandens transportą į viešąjį susisiekimą; sukurti multimodalinę keleivinio transporto sistemą diegiant vieningo bilieto sistemą, gerinant intermodalinių keleivinių terminalų funkcionalumą, didinti viešojo ir privataus transporto sąveiką diegiant P+R ir B+R aikštes, sukurti multimodalinę viešojo transporto informacinę sistemą; skatinti lankstaus darbo grafiko įdiegimą miestuose, susiduriančiose su eismo spūsčių problemomis; naudoti judumo paklausos valdymo priemones, papildyti teritorijų planavimą reglamentuojančius teisės aktus principais, kuriais būtų užtikrinama darnaus judumo plėtra Lietuvos miestuose; nustatyti Lietuvos miestų teritorijų planavimo tikslus – suteikti bevariklio ir viešojo transporto prioritetą miestų susisiekimo sistemose; įgyvendinti darnaus judumo politiką miestuose, skatinant gyventojus ekonomiškiau ir ekologiškiau keliauti; didelį potencialą turi bendro dviračių (Bike Sharing) bei automobilių parko naudojimosi sistemos (angl. Car Sharing), efektyvesnis transporto priemonių panaudojimas pavezant pakeleivius (Ride Sharing), įvairių kelionių alternatyvų, mažinančių naudojimąsi automobiliu, skatinimas kompensaciniais ar reguliaciniais mechanizmais; siekti subalansuotos susisiekimo sistemos plėtros miesto-priemiesčio zonose, rengiant principines transporto eismo organizavimo schemas, maksimaliai išlaikant esamų valstybinių kelių funkcijas ir eismo saugą, neleidžiant tiesioginio jų užstatymo kontakto.

66. Grėsmės: eismo spūstys ir su jomis susijusios ekonominės ir ekologinės problemos ir toliau bus aktualios miestuose, jei teritorijų planavimas bus nukreiptas į žmonių traukos centrų (didžiulių parduotuvių, pramogų centrų) koncentravimąsi miestų centruose, prieš tai iš esmės neišsprendus viešojo susisiekimo klausimo. Yra grėsmė, kad komerciniam prekybininkų interesui nustelbus viešąjį, susisiekimas kai kurių didmiesčių gatvėse taps paralyžiuotas; miestų transporto sistemose nediegiant kompleksinių sprendimų (pėsčiųjų ir dviračių zonos, saugi dviračių laikymo infrastruktūra, B+R sistema, automobilių greičio ribojimas bendrame sraute su dviratininkais, kt.) liks neišnaudotas bevariklio ekologiško transporto (dviračiai, riedučiai, įvairūs riedžiai) vystymo potencialas ir jo teigiamas poveikis aplinkai ir žmogaus sveikatai; bevariklio transporto plėtrą ribos nesaugi infrastruktūra ir pavojingi vairavimo įpročiai; per mažas dėmesys dviratininkų mobilumo kultūros didinimui ilgalaikėje perspektyvoje gali paskatinti pavojingus (nesaugius) dviratininkų vairavimo įpročius.

## Kelių transporto sektorius

67. Stiprybės: Lietuvos krovinių vežėjai plačiai išplėtoję paslaugas Vakarų Europoje ir yra konkurencingi Vakarų Europos kelių transporto vežėjams; išplėtotas automobilių kelių tinklas, kurio pagrindinės arterijos yra Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) dalys, geros kokybės jų priežiūros ir remonto sistema; kryptingai vystomas I (Via Baltica) ir IA (Via Hanseatica) transporto koridoriai, kas leidžia efektyviai vystyti transporto ir logistikos paslaugas kelių sektoriuje.

68. Silpnybės: Prastas susisiekimas automobilių keliais ir geležinkeliais per Lenkiją su kitomis ES valstybėmis. Per Lenkiją vyksta daug automobilių, tačiau keliai nėra saugūs, tranzitui per Lenkiją nėra ištisos automagistralės su atskirtomis priešpriešinėmis eismo juostomis. Susisiekimas šiuo požiūriu daug atsilieka nuo Vakarų Europos vertinant greičio, eismo saugos, saugumo ir patogumo kriterijais; ne visi didieji miestai turi aplinkkelius.

69. Galimybės: siekiant sumažinti miestų oro taršą, triukšmą ir eismo įvykių riziką, tęsti automobilių kelių tinklo plėtrą, tiesti aplinkkelius, asfaltuoti žvyrkelius, diegti automatizuotas eismo valdymo sistemas; transporto poveikį aplinkai galima mažinti skatinant transporto priemonių modernizavimą, diegiant pažangias transportavimo proceso valdymo, stebėsenos ir kontrolės technologijas, didinant transporto priemonių įkrovumą, mažinant „tuščią“ transporto priemonių ridą, optimizuojant maršrutus, mažinant eismo spūstis, optimizuojant techninį greitį didinant kelių pralaidumą, esant galimybei parenkant draugiškesnę aplinkai transporto priemonę ar net transporto rūšį; išnaudoti eismo saugos didinimo galimybes sparčiau modernizuojant eismo valdymo ir kontrolės sistemas, didinant gatvių ir kelių pralaidumą, diegiant efektyvų šviesoforų valdymą; gerinant eismo saugą, svarbu laiku užkirsti kelią eismo įvykių priežastims, o ne tik kovoti su pasekmėmis, todėl būtina formuoti atitinkamą eismo dalyvių elgseną ir visuomenės netoleranciją eismo taisyklių pažeidėjams; itin svarbus intelektinių transporto sistemų vaidmuo gerinant eismo saugą – infrastruktūrinių ir transporto priemonių pažangių sistemų taikymas (kintamos eismo informacijos (dinaminiai) ženklai, elektroninės vairavimo asistavimo sistemos, e-skambutis, kt), taškinių ir sektoriinių greičio matuoklių diegimas greičio viršijimo prevencijai, vaizdo kamerų eismui stebėti įrengimas ir t.t.; siekti efektyviai bendradarbiauti su kitomis įstaigomis, atsakingomis už eismo dalyvių švietimą ir kontrolę, bei su visuomeninėmis organizacijomis; saugaus eismo srityje būtina remtis gerąja praktika (ypač Skandinavijos valstybių) įgyvendinant nulinės vizijos programas bei įgyvendinant Europos Komisijos eSaugos iniciatyvos rekomendacijas; diegti kompleksinius eismo saugos sprendimus (technologinius, eismo dalyvių kultūros ugdymo, švietimo stiprinimo, kontrolės efektyvinimo ir kt.), viena veiksmingesnių priemonių turėtų būti konkrečios tarpžinybinės vidutinės trukmės eismo saugos programos kelių ir geležinkelių srityje; skatinti elektra varomų, hibridinių automobilių ir kitų alternatyviomis degalų rūšimis varomų automobilių plėtrą bei užtikrinti jai reikalingą infrastruktūrą.

70. Grėsmės: Lengvųjų transporto priemonių skaičius auga dideliais tempais ir sudaro 81 % viso transporto priemonių parko (2000 m. - 1065415 vnt., o 2009 m. - 1726462 vnt.), o lengvųjų transporto priemonių parko struktūra negerėja - apie 60 % transporto priemonių neatitinka jokio EURO emisijos standarto, 2008 m. įregistruotų M1 klasės automobilių amžiaus vidurkis buvo 16,4 metų (2007 m. – 16,6 metų). Lietuvos keliuose vis dar didelis, ypač lengvųjų automobilių, avaringumas. Didžioji dalis tragiškai pasibaigusių eismo įvykių priežasčių lengvai sugrupuojama į kelias pagrindines, tačiau prevencinės priemonės tik labai iš dalies patenkina lūkesčius. Pagrindinės problemų grupės yra pėsčiųjų sauga, eismo įvykiai dėl greičio viršijimo ir neblaivių asmenų; konkurencingai Europoje veikiantis, transporto priemonių parką atsinaujinęs privatus krovinių kelių transporto vežimų ir ekspedijavimo sektorius.

## Oro transporto sektorius

71. Stiprybės: Lietuvos oro eismo vadybos sistema yra integralus Europos oro eismo vadybos tinklo elementas. Europos tinklas formuojamas iš kelių tarpsnių, numatančių dinaminį oro erdvės panaudojimą ir jo pralaidumo balansavimą (sinchronizavimą), oro kelių tinklo optimizavimą bei skrydžių valdymo procedūrų unifikavimą. Europos oro eismo vadybos tinklo plėtros procesai nukreipti į Europos naujos kartos oro eismo vadybos sistemos kūrimą diegiant Bendro Europos dangaus koncepciją pagal SESAR programą; Lietuvos oro eismo vadybos sistema, ryšių, navigacijos ir stebėjimo priemonės bei sistemos leidžia užtikrinti reikiamą Lietuvos Respublikos ir jai deleguotos oro erdvės pralaidumą bei lanksčiai reaguoti į oro vežėjų ir karinių orlaivių operatorių augančius poreikius. Taip pat nesudaromas neigiamas tinklinis efektas Europos oro eismo vadybos tinklui, negeneruojamas skrydžių užlaikymas nei Lietuvos nei Europos valdomoje oro erdvėje, turimas pakankamas potencialas prisitaikyti prie prognozuojamų kintančių skrydžių srautų.

72. Silpnybės: Lietuvoje nėra bazinio oro vežėjo; Lietuvos tarptautiniai oro uostai skrydžių geografija nusileidžia kaimyninių regionų oro uostams; Tarptautinio Vilniaus oro uosto keleivių terminalo atvykimo sektorius yra kultūros paveldo objektas, todėl ribotos šio terminalo dalies modernizavimo ir praplėtimo galimybės; vis labiau griežtėjantys aplinkosauginiai reikalavimai riboja skrydžių intensyvavimo galimybes, kas ypač susiję su triukšmo lygiu oro uosto prieigose, atsižvelgiant į orlaivių kilimo ir tūpimo trajektorijas; trūksta koordinacijos priemonių, leisiančių bendrai oro uostams, oro navigacinių paslaugų teikėjams ir avialinijoms keistis informacija ir spręsti su skrydžiais ir aplinkosauga susijusius klausimus.

73. Galimybės: modernizuota ir išplėsta Tarptautinių Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų infrastruktūra suteikia galimybę pritraukti naujas oro linijų bendroves bei didinti aptarnaujamų keleivių ir krovinių skaičių bei plėsti aktyvaus veikimo zoną už Lietuvos ribų Centrinės ir Rytų Europos lygiu; nuolat didėjantis keleivių skaičius bei teikiamų paslaugų spektras sudaro sąlygas plėsti oro uostų infrastruktūrą bei gerinti keleivių aptarnavimo kokybę, skatinti tranzitinių krovinių srautų augimą; esant dideliems laiko tarpams tarp skrydžių, galima intensyvinti skrydžius į ir iš Lietuvos tarptautinių oro uostų, pritraukiant naujas oro linijų bendroves; oro transporto poveikį aplinkai mažinti skatinant oro transporto priemonių modernizavimą, diegiant pažangias oro eismo vadybos, stebėsenos, kontrolės bei informacijos vadybos technologijas, racionaliai tvarkant maršrutus bei oro kelių tinklą, optimizuojant orlaivių skrydžių režimus, įgyvendinant SESAR ir „Clean Sky“ programas; panaudoti bendrąją aviaciją oro taksi ir turizmo tikslams; aiškiai pozicionuojant tris Lietuvos TEN-T tarptautinius oro uostus ir sudarant palankias sąlygas naujų aviakompanijų pritraukimui reguliariems skrydžiams į Lietuvą bei pritraukiant privatų kapitalą oro uosto infrastruktūros plėtros ir sinerginiams, multimodalumą skatinantiems, projektams įgyvendinti, vystyti Lietuvos oro uostų sistemą, suteikiančią konkurencinį pranašumą Centrinės ir Rytų Europos regiono lygiu; atitikti SESAR nustatytus skrydžių saugos ir oro navigacijos paslaugos kokybės reikalavimus jiems nuolat didėjant tam, kad išlaikyti augančią tranzitinių skrydžių rinką; sujungti naujausią aviacijos saugumo patikros įrangą į vieningą sistemą (serverį), sudaryti sąlygas atlikti aviacijos saugumo darbuotojų mokymą, kvalifikacijos kėlimą ir įgūdžių testavimą nuotoliniu būdu, vienoje darbo vietoje; užtikrinti Lietuvai naudingą funkcinio oro erdvės bloko (FAB) suformavimą ir Lietuvos dalyvavimą jo diegimo procesuose.

74. Grėsmės: jeigu už Lietuvos Respublikos oro erdvės ribų būtų įdiegti technologiškai patrauklūs oro keliai, jungiantys Vakarų Europą su Tolimaisiais Rytai ir Pietryčių Azija, būtų prarasta apie 30 procentų tranzitinių orlaivių skrydžių, šiuo metu vykdomų Lietuvos Respublikos oro erdvėje.

## Geležinkelių transporto sektorius

75. Stiprybės: ES šalių kontekste Lietuva yra tarp pirmaujančių valstybių pagal geležinkelių vežamą krovinių dalį, kuri sudaro apie 48 proc.; Lietuvos geležinkelių sistema tamptai integruota į rytų-vakarų transporto koridorių; IX B koridoriuje išnaudojamas kombinuoto vežimo paslaugų potencialas šaudykliniu tauriniu "Viking" (maršrutas Klaipėda - Minskas-Odesa/Iličiovskas).

76. Silpnybės: pasenęs geležinkelių riedmenų parkas, tam tikrų specializuotų vagonų trūkumas (pvz. konteineriams vežti), kurį iš dalies lemia ne vidiniai, bet išoriniai veiksniai, tokie kaip bendras vagonų parkas su plačiosios vėžės tinklo geležinkelių kompanijomis (išsiųsti vagonai dažnai negrižta arba tai trunka pakankamai ilgą laiką); labai mažai išplėstas elektrifikuotų geležinkelio linijų tinklas; nors ir palaipsniui atnaujinama, tačiau bendrai vertinant fiziškai susidėvėjusi geležinkelio infrastruktūra, be to pamatiniai techniniai infrastruktūros parametrai (pvz. posūkių spinduliai) riboja greitį daugelyje ruožų, tad viršutinės infrastruktūros dalies (bėgių, pabėgių, ryšių sistemų) modernizavimas iš esmės neišsprendžia greičio problemos; nuostolingas keleivių vežimas geležinkeliais; keleivinis geležinkelio transportas nebeatitinka šiandienos reikalavimų greičio ir patogumo prasme; keleivinių traukinių nepopuliarumą lemia palyginti retas tinklas ir sąlyginai maži atstumai; beveik neegzistuojantis susisiekimas geležinkeliais per Lenkiją su kitomis ES valstybėmis (galimybė vežti krovinius perkraunant juos Šeštokuose, arba vykkti keleiviams keičiant riedmenis Maskvoje yra, tačiau tai nuo Lietuvos įstojimo į ES sudarė itin mažą dalį krovinių ir keleivių transportavimo šia kryptimi); trūksta integralumo keleiviniame transporte tarp tolimojo ir vietinio susisiekimo autobusais, o taip pat geležinkeliais; per silpna keleivinio geležinkelio transporto tarpusavio sąveika viešuoju kelių transportu; geležinkelių tinklas turi labai ribotas galimybes tarnauti vietinio susisiekimo tikslams. Tokiu būdu, augantis mobilumo mieste poreikis realizuojamas privačiais automobiliais.

77. Galimybės: išnaudoti Lietuvoje dviejų geležinkelio vėžių (plačiosios ir europinės) privalumus kroviniame transporte nukreipiant srautus rytų-vakarų ir šiaurės-pietų kryptimi, panaudojant steigiamų viešųjų logistikos centrų potencialą; išplėsti šaudyklinio traukinio "Viking" aptarnaujamą rinką; plėtoti "Rail Baltica" projektą labiau integruojant Lietuvos geležinkelių tinklą į vakarų ir centrinę Europą per Lenkiją; labiau išnaudoti turistinio transporto potencialą tarptautiniame ir vietiniame (įskaitant ir siaurąjį geležinkelį) kontekste; efektyviau naudoti transporto priemonės ir infrastruktūrą pasitelkus patobulintas eismo valdymo ir informavimo sistemą ERTMS, pažangias logistikos ir rinkos priemones, tokias kaip integruotos Europos geležinkelių transporto rinkos sukūrimas; didinti geležinkelių tinklo pajėgumą, atnaujinti riedmenis; geležinkelių koridorių pagrindu plėtoti žaliuosius koridorius.

78. Grėsmės: vietinio keleivių susisiekimo autobusais priežiūra deleguota savivaldai, kur pagrinde sprendžiami lokaliniai klausimai, o sprendiniai kartais prieštarauja integralumo su geležinkeliais (taip pat ir tolimoju transportu) pamatiniams principams; geležinkelio stotys įkurtos miestuose ir miesteliuose, šiandien plėtojantis gyvenvietėms jau tampa nebe centriniais traukos objektais, kuriasi nauji gyvenviečių traukos centrai aplink prekybos ir pramogų centrus su puikiai išplėta infrastruktūra. Tuo pasinaudodami vėžėjai autobusais perkelia savo stotis ir stoteles link naujųjų traukos centrų, todėl geležinkelių transportas taip dar labiau praranda savo pozicijas; Rusijos Federacijos tarifinė politika lemia Rusijos ir trečiųjų šalių krovinių srautus per Lietuvą, ir kitų vakarinių Baltijos jūros šalių, teritoriją. Gabenimo atstumai per Rusijos teritoriją yra žymiai didesni nei per Lietuvą, tuo būdu bendroje krovinių gabenimo kainoje už gabenimą Rusijos teritorijoje tarifo dedamoji yra žymiai svaresnė nei Lietuvos tarifo dedamoji. Tuo būdu šiuo atveju egzistuoja tampti priklausomybė nuo Rusijos Federacijos krovinių tranzito politikos, ypatingai tranzitinių trečiųjų šalių krovinių atžvilgiu.

## Vidaus vandens transporto sektorius

79. Stiprybės: Lietuva turi sąlyginai tankų vidaus vandenų tinklą; vidaus vandens kelias E-41 Kaunas-Jurbarkas-Klaipėda yra pripažintas tarptautinės reikšmės keliu; vidaus vandens keliai tinka visiems kroviniams – skystiems ir biriems, stambiagabaričiams bei pavojingiems; upinė laivyba laikoma viena saugiausių transporto rūšių tiek Lietuvoje, tiek ir pasaulyje.

80. Silpnybės: neišvystytas vidaus vandenų transportas: dabarties reikalavimų nebeatitinka vidaus vandenų uostai, pasenę laivai; nepanaudojamas gana didelis rekreacinis, pramoginis, turistinis, krovininio ir susisiekimo potencialas, silpnai vystoma vidaus vandenų ir kitų transporto rūšių sąveika; sunykusi laivybos infrastruktūra (viena pagrindinių to priežasčių buvo neeksploatuojami vidaus vandens keliai), kuri yra prastos būklės, pasenusi ir dažnai netinkama eksploatuoti; vidaus vandens laivyboje naudojami laivai yra sąlyginai lėta transporto priemonė, be to tinklas nelabai sutampa su pagrindiniais krovinių srautais; keleivių vežimai reguliariais maršrutais tolimesniais atstumais (Kaunas - Nida) vykdyti naudojant sovietinės gamybos laivus su povandeniais sparnais, kurie pasižymi didelėmis eksploatacinėmis išlaidomis (400 km jie sunaudoja virš 1000 l dyzelinio kuro).

81. Galimybės: plėsti vidaus vandenų transporto galimybes gabenti keleivius (įskaitant vandens turizmą) ir krovinius valstybinės reikšmės vidaus vandens keliais, ypač tarptautinės reikšmės vidaus vandens keliu E-41 Kaunas-Jurbarkas-Klaipėda; integruoti Nemuno vidaus vandens kelią į tarptautinį vidaus vandenų tinklą ir padidinti laivybos konkurencingumą; plėtoti tarptautinį susisiekimą Nemunu su Baltarusija; išnaudoti vidaus vandens laivybos potencialą miestuose, ypač Kaune ir Vilniuje (šis potencialas yra sąlygojimas paties miestų kultūrinio bei gamtinio savitumo; upės driekiasi per miestų centrinės dalis, kur yra išsidėstę daugybė Lietuvos Respublikos kultūros paveldo registro objektų bei miestų senamiesčiai. Tai sudaro sąlygas vystyti ne tik rekreacinę ar turistinę laivybą, bet ir vystyti viešąjį susisiekimą plokščiadugniais laivais, taip pat teikti vandens taksi paslaugas); skatinti į transporto sistemą aktyviau įtraukti Lietuvos vidaus vandens kelius, spartinti naujų ekologiškų laivų naudojimą; renovuoti ir plėsti vidaus vandens laivybos infrastruktūrą taikant viešojo ir privataus kapitalo partnerystės principus; skatinti labiau panaudoti didelį potencialą turinčią keleivinės-pramoginės laivybos dalį - mažųjų keleivinių-pramoginių laivų (katerių, jachtų) laivybą; rekonstruoti Kauno keleivines ir krovines priplaukas, siekiant, kad Kaunas taptų vienu svarbiausių Baltijos vidaus vandenų uostu; sudaryti sąlygas reguliariems keleivių vežimams vidaus vandenų transportu konkurencingais maršrutais plėtojant tam būtina infrastruktūrą; plėtoti naujus vidaus vandenų kelių maršrutus; išnaudoti geras vidaus vandens kelio Kaunas-Jurbarkas-Klaipėda integravimo į Klaipėdos jūrų uostą fizinės galimybes, nes jūrų uostas įrengtas Kuršių marių sąsiauryje ir yra šio kelio galinis taškas. Be to, norint jūrų uoste priimti upinius laivus, nereikalinga uosto infrastruktūros rekonstrukcija, nes upiniai laivai gali švartuotis prie esamų, jūriniais laivams skirtų krantinių.

82. Grėsmės: nesudarius reikiamų ekonominių sąlygų, nebus plėtojamas vienas palankiausių aplinkai – vidaus vandenų transportas; neišnaudojus vidaus vandenų potencialo (turistinės, pramoginės, krovinės ir keleivinės laivybos) bei turint omenyje pakankamai retą šalies geležinkelių tinklą, kyla grėsmė dėl neigiamo kelių transporto sektoriaus poveikio aplinkai didėjimo; nekuriant integruotų transporto maršrutų (sąsajų su kitomis transporto rūšimis) nebus išnaudojamas vidaus vandens laivybos potencialas; užtrukęs infrastruktūros gerinimo bei paslaugų įvairovės didinimas uostuose ir priplaukose procesas formuos neigiamą vidaus vandens transporto, kaip nepatrauklios transporto rūšies, įvaizdį; tarptautiniame kontekste Lietuvos vidaus vandens transporto potencialo panaudojimas priklauso nuo kaimyninių valstybių veiksmų (pavyzdžiui, Augustavo kanalo ir Bugo upės vandens kelio modernizacijos).

## Jūrų transporto sektorius

83. Stiprybės. Neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas - šiauriausias neužšalantis rytinės Baltijos jūros pakrantės uostas; Klaipėdos uostas – vienas iš svarbiausių ir didžiausių Lietuvos Respublikos transporto mazgų, kuriame susijungia jūros, kelių, geležinkelio ir vidaus vandenių transporto rūšys; Klaipėdos uostas efektyviai sujungtas su geležinkelių transporto koridoriais, daugiau nei 2/3 visų krovinių atgabenami ar išgabenami geležinkelių transportu; Klaipėdos uoste dirba modernios krovos, laivų remonto ir statybos kompanijos, efektyviai teikiamos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos.

84. Silpnybės: nepakankamai veiksminga Klaipėdos jūrų uosto ir Lietuvos geležinkelių tinklo sąveika, nepakankamai išplėstas geležinkelių tinklas uoste, tik labai maža dalis konteinerių į uostą ir iš jo yra gabenami geležinkeliais, taip apkraunant krovinių automobilių srautu uostamiestį. Nepakankamai išvystyti privažiuojamieji automobilių keliai į Klaipėdos jūrų uostą, kelių transportu gabenami kroviniai tranzitu kerta Klaipėdos uostą; Klaipėdos jūrų uoste nepakankamos konteinerių terminalų galimybės (negalima priimti konteinerinių laivų talpinančių apie 6000 TEU, dėl nepakankamo akvatorijos gylio). Ribotos galimybės konkuruoti su giliavandeniais uostais, galinčiais priimti BALTMAX ir PANAMAX tipo laivus.

85. Galimybės: tęsti Lietuvos teisinės bazės tobulinimą, didinant nacionalinio laivyno konkurencingumą „patogių vėliavų“ atžvilgiu; parengti Lietuvos jūrininkų rengimo sistemos plėtojimo bei racionalizavimo ir patrauklumo didinimo strategiją ir veiksmų planą. Išnagrinėti konvencinių jūrinių specialybių rengimo apjungimo vienoje mokymo įstaigoje – akademijoje – ekonominį bei organizacinį prasmingumą (pvz. Latvijoje ir Estijoje jūrininkų rengimas vykdomas aukštosiose neuniversitetinio tipo mokyklose, vadinamose akademijomis); parengti jūrinio mentaliteto visuomenėje ugdymo, jūrinio sektoriaus bei jūrinių profesijų patrauklumo didinimo strategiją, jūrininko profesinės karjeros planavimo įgūdžių formavimo priemonių planą, įgyvendinant Europos Komisijos „Būsimosios Europos Sąjungos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija“ (parvirtintos 2006 metų birželio 7 d.) nuostatus; atkurti ir plėtoti Šventosios jūrų uostą; pastatyti išorinį giliavandenį jūrų uostą; didinti krovinių srautus vakarų–rytų kryptimi Klaipėdos uoste, pritaikant jį tiek Lietuvos, tiek išplėstos ES ekonominiams interesams; institucinio pajėgumų stiprinimo srityje didinti Susisiekimo, aplinkos bei Krašto apsaugos ministerijų departamentų ir Saugios laivybos administracijos atsakomybę ir gebėjimus planuoti bei koordinuoti transporto programas laivybos saugumo ir taršos iš laivų prevencijos srityje; aktyviai dalyvauti sprenžiant su keleivinių laivų sauga susijusias problemas naudojant laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą SafeSeaNet (kuri taps visų aktualių jūrų informacijos priemonių, reikalingų norint paskatinti jūrų transporto saugą ir saugumą, ir aplinkos apsaugos nuo taršos iš laivų pagrindine sistema), taip prisidedant prie bendros ES jūrų erdvės kūrimo; išnaudoti jūrų greitkeliais plėtojamos trumpųjų nuotolių laivybos potencialą, aktyviau bendradarbiauti su Baltijos šalių uostais; pastatyti išorinį giliavandenį uostą, galėsiantį priimti didžiausios grimzlės laivus, plaukiojančius Baltijos jūroje; integruoti Klaipėdos jūrų uostą ir kuriamus viešuosius logistikos centrus į vieną sistemą, panaudoti šiuos centrus kaip sausuosius uostus.

86. Grėsmės: užsitęsęs Šventosios jūrų uosto atstatymas, išorinio giliavandenių jūrų uosto projektavimas ir statyba, Klaipėdos jūrų uosto rekonstravimas ir infrastruktūros plėtra sumažintų galimybę konkuruoti su gretimais Baltijos jūros uostais. Tai mažins ne tik ekonominio vystymosi galimybes, bet ir kliudys plėtoti palankesnes aplinkai transporto rūšis ir daugiarūšes transporto sistemas; nors Baltijos jūros uostai dalyvauja globalioje rinkoje aptarnaujant rytų–vakarų tranzitinius srautus kaip vieningo Baltijos jūros regiono uostai, tačiau tikėtina, kad toliau sparčiai didinant (ypač rytinės dalies) uostų pajėgumus, konkurencija gali peraugti į lokalesnę; nekoordinuota geopolitinė Lietuvos institucijų veikla gali mažinti Klaipėdos uosto patrauklumą.

## Pašto sektorius

87. Stiprybės: Lietuvoje pašto infrastruktūra yra pakankamai išplėtota, apima visą šalies teritoriją; kvalifikuota darbo jėga, nedideli darbo bei daugelio paslaugų kaštai sukuria palankias sąlygas pašto sektoriaus tolygiai plėtrai; palanki šalies geografinė padėtis, išplėtota kelių infrastruktūra bei kontinentinės svarbos daugiaryšio transporto koridoriai daro teigiamą poveikį tarptautinių siuntų vežimo perspektyvoms; šalies urbanizacijos lygis, gyvenviečių ir pagrindinės infrastruktūros išsidėstymo Lietuvoje tolygumas sudaro palankias sąlygas teikti pašto paslaugas; pašto paslaugų rinka geba lanksčiai reaguoti į pokyčius, gali pasiūlyti naudotojui įvairių paslaugų; vis tvirtesnes pozicijas užima finansinės ir bankininkystės paslaugos, e. paslaugos (mišrus paštas, elektroninės finansinės paslaugos, e. prekybos paslaugos). Rinkos dalyviams, ketinantiems teikti pašto ir pasiuntinių paslaugas, pagal įstatyminės bazės reikalavimus keliami minimalūs reikalavimai.

88. Silpnybės: Lietuvoje pašto sektoriaus sukuriamą pridėtinę vertę išlieka nedidelė, trūksta kapitalo investicijų įmonių veiklai modernizuoti, automatizuoti ir naujoms pažangioms informacinėms technologijoms diegti; šalies pašto korespondencijos rinkai būdingas itin žemas siuntų vienam gyventojui rodiklis (vienam gyventojui tenka vidutiniškai 30 siuntų per metus); Ekonominiu požiūriu stipriausiose valstybėse narėse pašto siuntų kiekis, tenkantis vienam gyventojui yra beveik dešimt kartų didesnis. Priežastys – silpna šalies rinka ir mažas paslaugų naudotojų skaičius. Universaliųjų pašto paslaugų kokybė neatitinka pašto paslaugų naudotojų lūkesčių; dėl rezervuotosios srities konkurencijos, pašto paslaugų kokybės lygis pašto korespondencijos paslaugų rinkoje gana žemas, neišplėtotas alternatyvus pašto paslaugų teikimo tinklas; bendromis Lietuvos valstybinio pašto silpnybėmis galima įvardinti vidinių procesų neefektyvumą, silpną informacinių technologijų ir techninę bazę, perteklinę valstybės pašto infrastruktūrą. Lietuvoje valstybės pašto darbuotojų darbo efektyvumas keletą kartų mažesnis nei kai kuriose Europos Sąjungos šalyse.

89. Galimybės: Pašto rinkos liberalizavimo rezultatas – didėjanti konkurencija, kuri skatina rinkos dalyvius dirbti efektyviau, mažinti pašto paslaugų kaštus, stengtis išlaikyti esamus ir pritraukti naujus naudotojus, gerinti teikiamų paslaugų kokybę, teikti naujas rinkos poreikius atitinkančias paslaugas; naujų IRT technologijų naudojimas yra ateities pašto kokybiškos veiklos garantas; su alternatyviais informacijos kanalais susijusių pašto paslaugų plėtrą Lietuvoje gali užtikrinti gerai išplėtota šalies IRT infrastruktūra, integralus ir atviras šalies informacinis ūkis (registrai, kadastrai, informacinės sistemos) ir teigiamas gyventojų požiūris į viešąsias elektronines paslaugas. Laisvas asmenų, paslaugų, prekių, kapitalo judėjimas ES rinkoje sudaro sąlygas plėsti pašto paslaugų rinką; paštas vis labiau orientuosis į bankines-finansines ir e. paslaugas (daugiausia į jų logistinę dalį).

90. Grėsmės: Pašto rinkos liberalizavimas ir didėjanti konkurencija neišvengiamai privers įmones optimizuoti savo veiklą mažinant gamybos kaštus, todėl gali iškilti problemų dėl darbo vietų, aštrėti socialiniai klausimai. Neigiamą pašto rinkos liberalizavimo pasekmę gali būti pašto paslaugų rinkos dalyvių smulkėjimas, siekis veikti pelningiausiose srityse, teikiant nedaug paslaugų, kai kuriais atvejais galima „laukinės rinkos“ grėsmė – gali pradėti veiklą nelegalūs paslaugų teikėjai, nesirūpinantys teikiamų paslaugų kokybe, neinvestuojantys į verslo kokybę, o iškilus problemoms, tiesiog paliekantys rinką arba tęsiantys veiklą registruodami naują įmonę. Dėl pašto paslaugų rinkos dalyvių nesugebėjimo pasinaudoti globalizacijos teikiamomis galimybėmis, technologine pažanga ir naujovėmis, pašto paslaugų rinka gali tapti technologiškai atsilikusi ir nepatraukli investicijoms. Ateityje dėl gyventojų emigracijos pašto paslaugų rinkoje gali trūkti kvalifikuotos darbo jėgos. Silpna informacinių technologijų ir techninė bazė, patirties teikti elektronines paslaugas stoka; pasaulinė krizė turi neigiamą įtaką šalies ekonominiams rodikliams ir Lietuvos Respublikos pašto sektoriaus rodiklių mažėjimui.

## Elektroninių ryšių sektorius

91. Stiprybės: pagrindiniai ES teisės aktai perkelti į Lietuvos teisinę sistemą; plačiajuosčio ryšio infrastruktūra ir esamos e. paslaugos valstybės valdymo srityje sudaro galimybes teikti elektroninės valdžios paslaugas gyventojams ir verslo sektoriui. Plačiajuosčio ryšio naudojimas valstybės valdyme daro įtaką viešojo administravimo efektyvumui, užtikrina nuolatinį bendravimą su verslo sektoriumi ir gyventojais; Lietuva, būdama sąlyginai nedidelė valstybė, turi galimybę greitai ir lanksčiai prisitaikyti prie kintančių elektroninių ryšių sektoriaus plėtros procesų; didžiuosiuose Lietuvos miestuose išvystyti operatorių elektroninių ryšių tinklai, kuriais gali būti teikiama prieiga prie plačiajuosčio ryšio tinklo.

92. Silpnybės: nors per pastaruosius metus plačiajuosčio ryšio abonentų mūsų šalyje žymiai padaugėjo, vertinant Europos Sąjungos mastu, pagal plačiajuosčio ryšio skverbtį Lietuva vis dar stipriai atsilieka nuo bendro Europos Sąjungos vidurkio; didžiausias plačiajuosčio ryšio skverbties skirtumas pastebimas tarp miesto ir kaimo teritorijų: interneto vartojimas kaimo vietovėse yra 2,5 karto mažesnis nei miestuose; nepakankama kai kurių socialinių grupių, ypač pagyvenusių vartotojų, geba ar suinteresuotumas naudotis pažangiomis informacinėmis technologijomis; ribotos kai kurių socialinių grupių finansinės galimybės įsigyti ar ribota kompetencija naudotis asmeninio naudojimo prietaisais (asmeniniais kompiuteriais, telefonais, delninukais) atitolina platesnį intelektinių transporto sistemų paslaugų diegimą, pavyzdžiui, elektronines mokėjimo sistemas viešajame transporte (mobilusis bilietas (generuojamas naudojant SMS, Bluetooth, Infrared, kt.) ar kelionės planavimo ir paieškos sistemas. Kita vertus, kai kurios socialinės grupės turi itin gerus vartojimo įgūdžius, kas leidžia diversifikuoti įvairių paslaugų teikimą pagal jų pobūdį.

93. Galimybės: elektroninių ryšių srityje sėkmingai įgyvendinta RAIN projekto pirma dalis. RAIN 2 projektas, numatyta realizuoti 2009 – 2011 metais leis išplėtoti plačiajuosčių ryšių kaimo gyvenvietėse, o tai suteiks galimybę net 98 % kaimiškųjų vietovių naudotis internetu. Plėtojant plačiajuosčių ryšių yra galimybė aprūpinti internetu pagrindinius žinių centrus (mokyklas, bibliotekas ir t.t.); didelės elektroninių ryšių sektoriaus galimybės plėtoti nuotolinį (menamą) mobilumą – e.paslaugas (e.sveikata, e.bankininkystė, e.valdžia, kt.), tele-darbą ir pan; plačiajuosčio ryšys užtikrina naujas veiklos galimybes kurti ir tobulinti e. paslaugas ir skatina socialinį ekonominį augimą įvairiuose Lietuvos ūkio sektoriuose. Plačiajuosčio ryšio privalumas – galimybė teikti naujas e. paslaugas, didinti viešojo administravimo institucijų ir įstaigų, verslo sektoriaus darbo produktyvumą. Plačiajuosčio ryšio plėtra daro įtaką ūkio šakų plėtrai bei prekių ir e. paslaugų konkurencingumui, jų gamybai ir eksportui; plačiajuosčio ryšio ir skaitmeninės televizijos plėtra atvers įvairių interaktyviųjų paslaugų diegimo galimybes, ypač, atokesnių regionų gyventojams; plačiajuosčiu ryšiu teikiamos elektroninių ryšių paslaugos skatina įgūdžių, susijusių su informacinėmis technologijomis, lavinimą, sudaro galimybes Lietuvos gyventojams nuolat mokytis ir tobulėti; panaudoti Europinės palydovinės Gallileo sistemos potencialą; pasinaudoti kosminių žemės stebėjimo duomenų taikymo galimybėmis transporto veiklai optimizuoti; kurti mažųjų palydovų sistemas;

94. Grėsmės: silpna informacinių technologijų ir techninė bazė, patirties teikti elektronines paslaugas stoka; spartesnė elektroninių ryšių sektoriaus plėtra kitose ES valstybėse narėse gali mažinti Lietuvos konkurencingumą Europos Sąjungoje; neskatinant plačiajuosčio ryšio plėtros, šalyje didės skaitmeninė atskirtis tarp miesto ir periferinių/nekonkurencingų šalies teritorijų; neišsamiai reglamentuotas paslaugų teikimas (pvz., elektroninio parašo įteisinimas).

## **Lietuvos susisiekimo sistemos vizija ir misija**

95. Įgyvendinant Lietuvos susisiekimo sistemos strategiją bus siekiama iki 2030 metų Lietuvoje sukurti modernią ir darnią susisiekimo sistemą, savo techniniais parametrais, sauga, saugumu, poveikiu supančiai aplinkai ir teikiamų paslaugų kokybe prilygstančią pirmaujančių ES valstybių lygiui. 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. Lietuvos transporto ir logistikos sistema taps konkurencingu Baltijos jūros pietinio regiono transporto sistemos elementu. Lietuvos logistikos sistema kurs pridėtinę vertę ir leis geriau išnaudoti Lietuvos transporto paslaugų eksporto potencialą. Susisiekimo sistema tarnaus tiek Lietuvos, tiek ir išsiplėtusios ES poreikiams bei interesams. Valstybės institucijų misija tiek transporto, logistikos, pašto paslaugų ir elektroninių ryšių srityse yra visų pirma sudaryti sąlygas paslaugų teikėjams (operatoriams) dirbti laisvoje rinkoje, nes konkurencinė aplinka yra vienas svarbiausių pažangos katalizatorių. Kita vertus, valstybės misija yra užtikrinti, kad pažanga neapsiribotų siaurų visuomenės grupių interesų tenkinimui, o teiktų naudą visų gyventojų gerovei, būtų prieinamos tiek verslui, tiek ir visuomenei bei neprieštarautų darnaus vystymosi pagrindams. Siekiant teisingos konkurencijos, valstybės misija yra pasirūpinti, kad būtų įvertintos visos išorinės išlaidos, nes jei konkurencinius pranašumus suteikiantys veiksniai, yra tokie kaip visiškas arba dalinis išorinių išlaidų neįvertinimas vienam operatoriui ar operatorių grupei, kai tuo tarpu tai būna įvertinta kitiems, pažeidžiami teisingos konkurencijos principai. Transporto sistemos infrastruktūra ir jos plėtojimas yra vienas svarbiausių visos šalies raidai ir ekonominei gerovei. Investicijos į valstybės infrastruktūrą yra ilgalaikės ir valstybės misija yra užtikrinti kad, jos būtų kryptingos, užtikrintų šalies integraciją į tarptautinius transporto, logistikos, pašto ir ryšių tinklus ir tarnauti visos visuomenės gerovei.

## **Lietuvos susisiekimo sistemos vizija**

96. Lietuvos susisiekimo sistema – konkurencinga, inovatyvi, efektyvi ir darni aukštą pridėtinę vertę transporto, logistikos, elektroninių ryšių ir pašto sektoriuose kurianti sistema.

### **Lietuvos transporto sistemos strateginis tikslas (misija)**

97. Lietuvos susisiekimo sistemos strateginis tikslas (misija) – užtikrinti kokybišką, efektyvų, saugų, nepertraukiamą ir darnų visuomenės narių judumą ir prekių transportavimą, aukštos kokybės logistikos, elektroninių ryšių ir pašto paslaugas.

## **II. TIKSLAI, UŽDAVINIAI IR VERTINIMO KRITERIJAI**

### **Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros tikslai ir uždaviniai**

98. Pagrindiniai Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros tikslai apima šiuos transporto ir logistikos, pašto ir ryšių plėtros tikslus:

98.1. kompleksinį susisiekimo infrastruktūros modernizavimą ir plėtrą. Šiam tikslui įgyvendinti keliami šie uždaviniai:

98.1.1. plėtoti ir modernizuoti transeuropinės, regioninės ir vietinės reikšmės transporto tinklą ir integruoti jį į vieningą efektyvią multimodalinę susisiekimo sistemą. Dabartinio Lietuvos TEN-T tinklo, kurį sudaro 1617 kilometrų kelių, 1100 kilometrų geležinkelių, 278 kilometrai vidaus vandens kelių, Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai, Klaipėdos jūrų

uostas, modernizavimui, plėtrai ir efektyviam integravimui į Europos TEN-T tinklą bus skirtas prioritetas, kadangi esminis Lietuvos siekis – techninį Lietuvos TEN-T infrastruktūros lygį kuo labiau priartinti prie pirmaujančių ES valstybių techninio lygio;

98.1.2. siekti, kad TEN-T tinklo revizijos metu 2011 m. į TEN-T tinklą būtų įtraukti nauji TEN-T elementai: keliai Vilnius-Utena, Vilnius-Alytus-Kalvarija, Klaipėda-Liepoja, Vilnius-Druskininkai, Kauno ir Vilniaus aplinkkelių sistema, geležinkelio ruožai Klaipėda-Pagėgiai, Vilnius-Turmantas, Vilnius-Stasylos, Palemonas-Kauno oro uostas, Kaunas-Marijampolė-Mockava, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių ir Vilniaus viešieji logistikos centrai, Kauno vidaus vandenų uostas;

98.1.3. užtikrinti Lietuvos transporto sistemos integralumą su ES senbuvių šalių transporto sistemomis, plėtojant ir modernizuojant Lietuvos teritorijoje esančią Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) infrastruktūrą ir jos sąveiką su Europos aukšto lygio pareigūnų grupės „Platesnei Europai“ patvirtinta prioritetine Šiaurės ašimi (atitinkančia TEN-T IX B multimodalinį koridorijų);

98.1.4. tęsti ES prioritetinio projekto „Rail Baltica ašis Varšuva-Kaunas-Ryga-Talinas-Helsinkis“ įgyvendinimą, vidutinio laikotarpio perspektyvoje siekiant užtikrinti europinės vėžės geležinkelio tiesimą iki Kauno bei plačios vėžės modernizavimą nuo Kauno iki Lietuvos/Latvijos sienos. Ilgalaikėje perspektyvoje (15-20 m. laikotarpyje) būtina siekti visų dalyvaujančių valstybių išpareigojimo nutiesti europinę vėžę visoje „Rail Baltica“ projekto dalyje;

98.1.5. tęsti miestų ir miestelių aplinkkelių plėtrą;

98.1.6. gerinti jungtis su tarptautiniais koridoriais, tęsti krašto ir rajoninių kelių rekonstravimą, savivaldybių transporto infrastruktūros modernizavimą ir plėtrą;

98.1.7. atsižvelgiant į kelio A1 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) ruožo Vilnius–Kaunas svarbą (didžiausias eismo intensyvumas Lietuvoje) ir padėtį tarptautinių transporto koridorijų atžvilgiu (IXB, Rytai–Vakarai) būtina užtikrinti tranzitinę kelio paskirtį ir automagistralių statuso kelių reikalavimus. Įgyvendinant nustatytas priemones šalia kelio A1 būtina atskirti tranzitinį ir vietinį eismą, sutvarkyti jungiamųjų ir vietinės reikšmės kelių tinklą, panaikinant transporto srautų susikirtimus viename lygyje, užtikrinti saugų pėsčiųjų ir dviračių susisiekimą tankiai apgyvendintose vietovėse. Pagal parengtus planus, įgyvendinant įvairias priemones, pagal automagistralių statuso reikalavimus sutvarkyti kelio A1 ruožą 10,0–106,5 km;

98.1.8. planuojant ir projektuojant kelius siekti, kad kelias būtų pritaikytas tik vienai paskirčiai atlikti. Ypač svarbu griežtai laikytis reikalavimų esamuose ir būsimuose tranzitiniuose, taip pat skirstomuosiuose keliuose. Keliai ir jų infrastruktūra tampriai susijusi su aplinkinėmis teritorijomis, todėl efektyvi šių kelių plėtra galima tik reglamentuojant aplinkinių teritorijų vystymą. Rengiant apskričių, savivaldybių bei miestų ir kitų gyvenviečių bendruosius planus, specialiuosius planus, kitus planavimo dokumentus būtina užtikrinti, kad atstumai tarp nuvažų ir sankryžų skaičius neviršytų reglamente nustatytų minimalių reikšmių. Plėtojant tranzitinius kelius būtina numatyti vietinių kelių plėtrą, jais būtų vykdomas susisiekimas su aukštesnio lygmens keliais. Įteisinus kelių skirstymą pagal paskirtį bei patvirtinus automagistralės statuso kelių sąrašą būtų sukurtos prielaidos teisiškai reglamentuoti kelių, planuojamų pertvarkyti į automagistrales, statusą ir jų apsaugos zonoje taikyti griežtesnius apribojimus besiribojančių teritorijų plėtrai. Jei šalia automagistralės išdėstyti kokie nors objektai, būtina šalia kelio įrengti jungiamuosius kelius, ar transportą iš šių objektų nukreipti į vietinės reikšmės kelių tinklą. Visi paslaugų ir aptarnavimo objektai bei poilsio aikštelės šalia automagistralių privalo būti skirti išimtinai tik eismo dalyvių aptarnavimui ir netrikdyti susisiekimo proceso. Aplinkinių teritorijų gyventojų ir kitų klientų aptarnavimo bei komercinės paskirties objektai privalo būti įrengiami už automagistralės ribų ir pasiekiami jungiamųjų ir vietinės reikšmės kelių tinklu;

98.1.9. didinti Rytų – Vakarų transporto koridoriaus, taip pat ir visos šalies konkurencingumą regioninėse ir pasaulinėse rinkose. Tam tikslui reikia parengti suderintą su Lietuvos asocijuotomis struktūromis bei užsienio partneriais Rytų – Vakarų transporto koridoriaus projekto plėtros programą ir užtikrinti jos įgyvendinimą;

98.1.10. modernizuoti ir plėsti vietinės ir tarptautinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (modernizuoti signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginius, jungiančiąsias linijas, tiesti antruosius kelius IX geležinkelio transporto koridoriuje, įrengti diagnostikos sistemas, įrengti eismo valdymo centrą);

98.1.11. modernizuoti ir plėsti jūrų transporto infrastruktūrą (gilinti ir platinti Klaipėdos uosto įplaukos kanalą, pastatyti Klaipėdos jūrų uosto krantines bei įrengti infrastruktūrą Lo–Lo kroviniams ir ketvirtos kartos konteinerių laivams, atstatyti Šventosios jūrų uostą, pastatyti išorinį giliavandenį jūros uostą);

98.1.12. modernizuoti ir plėsti vidaus vandens transporto infrastruktūrą (užtikrinti kompleksinę vidaus vandens kelio Nemuno upe ir Kuršių mariomis plėtrą, modernizuoti vidaus vandens kelių uostus, prieplaukas, pastatyti mažųjų ir pramoginių laivų prieplauką ir išgilinti jai akvatoriją);

98.1.13. modernizuoti ir plėsti oro transporto infrastruktūrą (Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų riedėjimo takus, peronus, orlaivių aikšteles, aerodromus, skrydžių valdymo centrus įrangos modernizavimas ir plėtra);

98.1.14. plėtoti ir modernizuoti pasienio kontrolės punktus prie išorinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus, pertvarkyti sienos kirtimo vietas prie vidinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus;

98.1.15. sukurti ir plėtoti viešųjų logistikos centrų infrastruktūrą (išorės transporto infrastruktūrą – pastatyti intermodalinius terminalus ir nutiesti privažiavimo kelius bei geležinkelius.

98.2. transporto ir logistikos veiklos paslaugų kokybės ir įmonių valdymo gerinimą bei transporto sektoriaus konkurencingumo didinimą. Šiam tikslui įgyvendinti keliami šie uždaviniai:

98.2.1. pašalinti kliuvinius ir barjerus steigiant ir plėtojant modernius viešuosius logistikos centrus (intermodalinio transporto ir paskirstymo centrus (klasterius)) šalia Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių (pagal poreikį ir Panevėžio,) netoli transeuropinio tinklo automobilių kelių bei magistralinių geležinkelių linijų, kurie vienoje teritorinėje erdvėje koncentruotų intermodalinio transporto, krovos, sandėliavimo, ekspedijavimo ir kita pridėtinės vertės paslaugas. Jų steigimo eiliškumas turėtų būti paremtas ekonominiais skaičiavimais, atsižvelgiant į transporto ir krovinių srautus, jų koncentraciją ir sąveiką automobilių kelių, geležinkelių, oro bei jūrų uostų sankirtose bei žemės paėmimo visuomenės poreikiams (klasterių steigimui) galimybes;

98.2.2. atsižvelgiant į naujos regioninės atominės jėgainės statybos planus, sudaryti tinkamas sąlygas sunkiasvorių ir didžiagabaričių krovinių maršrutui per Lietuvos teritoriją (Klaipėdos uostas - Visaginas - Baltarusijos siena), kaip neatsiejamai naujos atominės jėgainės projekto sudėtinei daliai. Toks maršrutas sudarytų galimybes didinti Rytų-Vakarų transporto koridoriaus konkurencingumą regioninėse rinkose;

98.2.3. vykdyti aktyvią transporto politiką siekiant, kad šalies ūkis užimtų kuo platesnį transportavimo ir logistikos paslaugų segmentą globalioje (Europos – Azijos prekybos ašies) ir regioninėje (Baltijos jūros) rinkose;

98.2.4. siekiant ilgalaikėje - 10 - 20 metų perspektyvoje - išlaikyti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, būtina sudaryti sąlygas naujos kartos transporto technologijų ir technologinių inovacijų diegimui. Civilinės aviacijos sektoriuje būtina atsižvelgti į tendencijas geriau išnaudoti oro uostų infrastruktūrą (erdviniu požiūriu), reaguoti į žemų kaštų bei oro taksi oro bendrovių poreikį naudoti mažesnius, greitą keleivių aptarnavimą užtikrinančius oro uostus ir aerodromus, dalyvauti kuriant funkcinis oro erdvės blokus kartu su kaimyninėmis šalimis;

jūrų transporto sektoriuje svarbu pasinaudoti naujos kartos greitesnių krovinių laivų (gabenančių 8000 TEU ir daugiau) panaudojimo galimybėmis; geležinkelių sektoriuje turėtų būti įvertintas Europoje kuriamas greitųjų traukinių tinklas ir galimybės prisijungti prie jo; kelių transporto sektoriuje turi būti įvertintas didelės talpos naujos kartos krovinių transporto priemonių („MegaTrucks“) panaudojimas kroviniame transporte, taip pat efektyviai naudojančių energiją automobilių (elektromobiliai, hibridine energija varomi automobiliai, kuro elementus naudojančios automobiliai, kitą alternatyvią energiją naudojančios automobiliai) skatinimas. Intelektinių transporto sistemų diegimas neišvengiamas elementas didinti bet kurio transporto sektoriaus ir logistikos paslaugų konkurencingumą;

98.2.5. plėtoti požiūrį į tranzitą per Lietuvą skirtingomis transporto rūšimis kaip į vientisą, sukuriantį pridėtinę vertę procesą, šalinant „siaurąsias“ vietas, trukdančias tranzito plėtrai. Šiuo tikslu plėtoti tranzitą, atsižvelgiant į privataus ir valstybinio kapitalo įmonių poreikius. Logistikos paslaugų teikimas leistų plačiau panaudoti tranzitinio transporto potencialą;

98.2.6. įvertinant Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės geografinius ir geopolitinius privalumus, užtikrinti tranzito bei su juo susijusių papildomų pridėtinę vertę generuojančių paslaugų patrauklumą ir plėtotę, didinti Lietuvos, kaip tranzito ir logistikos valstybės patrauklumą;

98.2.7. plėtoti bendradarbiavimą su pietinėje Baltijos jūros dalyje esančiomis valstybėmis siekiant, kad būtų sukurti transporto ir logistikos paslaugų Rytų – Vakarų kryptimi tinklas ir infrastruktūra, kurie savo kokybiniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe būtų konkurencingi šiaurinio Baltijos regiono uostams ir transporto mazgams, o taip pat tranzitui sausumos transportu iš Rytų į Vakarus per Pietines kaimynines šalis;

98.2.8. stiprinti Pietinį Baltijos jūros matmenį išnaudojant tokius instrumentus kaip Lietuvos lyderystė ES Baltijos jūros strategijos veiksmų plane bei dalyvavimą Šiaurės matmens Transporto ir logistikos partnerystės veikloje, siekiant stiprinti išorines ir vidines transporto jungtis;

98.2.9. stiprinti Baltijos ir Juodosios jūros jungtis bei bendradarbiavimą transporto politikos srityje išnaudojant tokius instrumentus: Lietuvos stebėtojo teises TRACECA (Europa-Kaukazas-Centrinė Azija) transporto koridoriuje, konteinerinio traukinio „Vikingas“ plėtrą, ES formuojamą bendradarbiavimo su kaimyninėmis šalimis instrumentą Rytų partnerystė, stiprinti dialogą transporto politikoje tarp Europos ir Azijos ASEM formato rėmuose;

98.2.10. vadovaujantis bendro susisiekiimo sistemos efektyvumo kriterijais ir viešojo intereso prioritetais, skatinti konkurenciją tarp skirtingų transporto šakų bei privačias iniciatyvas, sudaryti visiems subjektams lygias sąžiningos konkurencijos sąlygas, teisingai įvertinti ir priskirti kiekvienai transporto rūšiai išorines išlaidas;

98.2.11. siekiant veiklos optimizavimo, didinti valstybės įmonių, savivaldybės įmonių ir akcinių bendrovių, kuriose valstybės kapitalas sudaro daugiau kaip 51 proc., valdymo efektyvumą ir lankstumą, atsisakant valdymo sprendimų dubliavimo, vien tik formalaus valstybės tarnautojų dalyvavimo jų veikloje bei peržiūrėti valdymo modelius.

98.3. mokslinių tyrimų susisiekiimo sektoriuje skatinimą, pažangių technologijų ir inovacijų transporte plėtrą ir intelektinių transporto sistemų ir paslaugų (ITS) diegimą. Šiam tikslui įgyvendinti keliami šie uždaviniai:

98.3.1. intelektinių transporto sistemų bei kitų inovacijų diegimu turi būti siekiama didinti susisiekiimo sistemos prieinamumą visiems (neįgaliesiems, laikino ar pastovaus riboto judamumo žmonėms, žmonėms su specialiaisiais poreikiais) ir visomis transporto rūšimis, mažinti eismo srautų pasiskirstymo netolygumus, didinti transporto saugumą ir eismo saugą, mažinti transporto poveikį aplinkai, gerinti transporto informacijos, valdymo ir kontrolės sistemą;

98.3.2. svarbu toliau plėtoti mokslinius tyrimus aviacijos srityje ir išnaudoti sukauptą patirtį bei įdirbį: iki 2009 metų buvo parengta 1000 aviacijos specialistų, Parengta ir Lietuvos Vyriausybės patvirtinta aviacijos specialistų rengimo ir mokomosios bazės atnaujinimo 2008–2013 metų programa (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008–02–13 d. nutarimas Nr. 159). Lietuvos aviacijos nacionalinė technologijų platforma įjungta į Patariamąją Europos aeronautikos tyrimų tarybą ACARE;

98.3.3. taikyti pažangius metodus bei instrumentus, visų pirma – transportavimo procesų modeliavimą. Tam tikslui plėtoti ryšius su Europos ir nacionalinėmis mokslinių tyrimų institucijomis, stiprinti tyrimų bazę bei efektyviau panaudoti tyrimų rezultatus;

98.3.4. sukurti vieningą informacinę sistemą, apimančią keleivių gabenimą įvairiomis transporto rūšimis. Tokia sistema turėtų apimti vieningos maršrutinio tinklo duomenų bazės (arba registro) sukūrimą visoms transporto rūšims (autobusai, troleibusai, traukiniai, keltai, lėktuvai) bei įgalinti multimodalinių maršrutų paiešką ir planavimą nacionaliniu lygmeniu. Sistema padėtų lengviau integruoti keleivinių traukinių maršrutus į miestų visuomeninio transporto sistemą, koordinuoti viešojo transporto eismo tvarkaraščius, teikiant multimodalinę informaciją bei taikant vieningus miesto bilietus;

98.3.5. skatinti tarpinstitucinį bei viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą diegiant ITS paslaugas. Tam reikia sukurti nacionalinę ITS asociaciją, ITS diegimo architektūrinę koncepciją, skatinti ITS produktų tyrimus, kūrimą ir panaudojimą;

98.3.6. priartinti Lietuvos transporto informacinę infrastruktūrą prie ES valstybėse veikiančios transporto informacinės infrastruktūros ir iš esmės pagerinti esamą padėtį eismo saugos srityje, reguliuoti transporto srautus bei apsaugoti valstybę nuo patiriamų didelių tiesioginių ir netiesioginių ekonominių nuostolių. Atsižvelgiant į kitų Europos šalių patirtį bei pasiektus rezultatus eismo saugos srityje, būtina sudaryti sąlygas vykdyti ES dokumentuose nustatytus reikalavimus ES valstybėms narėms skatinti skaitmeninės ekonomikos plėtrą bei spartinti informacinių ir ryšių technologijų panaudojimą transporto saugos gerinimo srityje;

98.3.7. diegti ITS geležinkelių, kelių sektoriuje, vandens ir oro transporto sektoriuje, ypač pažangias eismo stebėjimo, automatizuoto eismo valdymo, eismo informacijos sklaidos keliautojams, ekstremalių situacijų prevencijos ir gelbėjimo darbų priemones;

98.3.8. ITS valstybinės reikšmės keliuose būtina diegti nuosekliai. Pirmame etape būtina plėsti ir modernizuoti eismo stebėjimo įrenginių tinklą keliuose, įrengti eismo informacijos ir valdymo centrą, sukurti Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinę sistemą. Šiomis priemonėmis sukuriama pagrindą tolesnei intelektinių sistemų ir paslaugų plėtrai, užtikrinant eismo informacijos kokybę ir jos aktualumą, kitame intelektinių transporto sistemų diegimo etape būtina plėsti Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos eismo informacijos sklaidos priemones, diegti eismo valdymo sistemas ir kitas intelektinių transporto sistemų paslaugas;

98.3.9. Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos naudojamo duomenų modelio ir visų veiksnių būtinų priemonių pagrindu, naudojant sukurtą organizacinę struktūrą, būtina kurti Lietuvos nacionalinę kelių eismo informacinę sistemą. Nacionalinė kelių eismo informacinė sistema bus valdoma ir tvarkoma Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos. Sistemos sukūrimas žymiai palengvins eismo informacijos surinkimą iš visų kelių (valstybinės reikšmės kelių, vietinių kelių, miestų gatvių) ir inžinierinių tinklų valdytojų, miestų eismo valdymo centrų, kitų institucijų ir sukurs prielaidas efektyviam jos naudojimui tenkinant Lietuvos piliečių poreikius, galimybes keistis informacija su kaimyninių šalių eismo informacijos centrais, teikti informacijos platintojams, į navigacines sistemas, integruoti į ES sistemas. Informacija, susijusi su eismo apribojimais, eismo sąlygomis, taikomomis eismo valdymo priemonėmis, nustatytais formatais būtų teikiama gyventojams ir suinteresuotoms organizacijoms. Tai sukurtų galimybes eismo informaciją efektyviai naudoti kitose ITS veiklose (pavyzdžiui, multimodalinių sistemų

veikloje). Nacionalinės kelių eismo informacinės sistemos veikimui būtina priimti šią veiklą reglamentuojančius teisės aktus bei įdiegti reikalingą techninę ir programinę įrangą.

98.4. eismo saugos ir transporto saugumo didinimą. Šiam tikslui įgyvendinti keliami šie uždaviniai:

98.4.1. saugaus eismo užtikrinimui būtina imtis įvairių priemonių, kurios leistų siekti užsibrėžtų tikslų įgyvendinant kompleksines ar specialiąsias programas. Pagal saugaus eismo viziją, keliai turi būti projektuojami ir tiesiami taip, kad juose nebūtų mirčių ir rimtų sužeidimų;

98.4.2. gerinti eismo saugą diegiant technines saugaus eismo priemones;

98.4.3. gerinti eismo saugą tobulinant eismo saugos valdymą;

98.4.4. gerinti eismo saugą formuojant visuomenės saugią elgseną keliuose;

98.4.5. saugaus eismo problemas kelti kaip socialines problemas, pabrėžiant pasekmes žmonių sveikatai ir dėl to patiriamus nuostolius;

98.4.6. tiek kelių, tiek geležinkelių transporte parengti ir įgyvendinti vidutinio laikotarpio trukmės Nacionalinės eismo saugos didinimo programas, o siekiamybe ilguoju laikotarpiu turi tapti nulinė vizija, kaip tai numato 2011 m. ES transporto politikos baltoji knyga;

98.4.7. Integruoti Lietuvos transporto sistemą į bendrąją ES saugaus transporto sistemą; aviacijos sektoriuje prisitaikyti prie naujų technologijų ir aktyviai bendradarbiauti su tarptautiniais partneriais; jūrų transporto atveju aktyviai spręsti su keleivinių laivų sauga susijusias problemas, ypač remiantis Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema SafeSeaNet; geležinkelių transporto atveju bendroje Europos geležinkelių erdvėje svarbiausia suderinti ir prižiūrėti saugos sertifikatų išdavimą. Šiuose trijuose transporto sektoriuose svarbu efektyviai bendradarbiauti su Europos aviacijos, jūrų ir geležinkelių saugos agentūromis;

98.4.8. miesto transporto saugos ir saugumo didinimui itin svarbios intelektinės transporto sistemos, sudarančios sąlygas sukurti efektyvius greito eismo koridorius, greitai reaguoti į pavojingas eismo sąlygas ir įvykius, tinkamai apsaugoti transporto infrastruktūrą, priemones ir naudotojus;

98.4.9. kelių transporte sumažinti eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių per pusę (lyginant 2020 su 2010 metais);

98.4.10. transporto saugumo srityje nuolat tobulinti keleivių ir krovinių patikros metodus visuose transporto sektoriuose, kad būtų užtikrintas aukštas saugumo lygis ir kiek galima sumažinta trukdžių.

98.5. darnaus judumo skatinimą ir viešojo transporto plėtrą. Šiam tikslui įgyvendinti keliami šie uždaviniai:

98.5.1. užtikrinti miesto-priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų ekonominį pagrindimą ir maršrutų suderinamumą; miesto ar labiausiai urbanizuotų bei jautrių teritorijų prieigose steigti P+R ar kitas automobilių statymo sistemas;

98.5.2. siekiant subalansuotos miesto susisiekimo sistemos plėtros pirmenybę teikti mišraus užstatymo teritorijoms, papildant esamus gyvenamuosius rajonus arti esančiomis darbo vietomis, ir atliekant esamų pramonės rajonų konversiją, kas ženkliai sumažintų kelionės trukmę, atsirastų galimybės pasiekti darbo vietas pėsčiomis ir dviračiais;

98.5.3. siekti pėsčiųjų-dviračių tinklo plėtros, izoliuotos nuo tiesioginio transporto eismo;

98.5.4. skatinti dviračių transporto plėtrą šalies miestuose vykimui į darbą, mokymo įstaigas, turizmo ir sveikatinimo tikslais, tiek išnaudojant trumpojo nuotolio (5-7 km) potencialą, tiek ir sudarant sąlygas saugiai ir dalinantis susisiekimo infrastruktūra su pėsčiaisiais ir automobalininkais nuvykti į paskirties tašką, tiek ir, kur įmanoma, kuriant vientiso dviračių tinklo sistemas;

98.5.5. miestuose būtina kovoti su didėjančios automobilizacijos pasekmėmis. Poreikį naudotis transporto paslaugomis galima sumažinti padidinus virtualios prieigos naudojantis informacinėmis technologijomis (nuotolinio darbo, e. valdžios, e. sveikatos, etc.) galimybes. Įrodymų, kad šios priemonės veiksmingos vis dar nėra daug, bet atrodo, kad jos turi didelį dar neišnaudotą potencialą paskatinti žmones mažiau keliauti. Kita vertus, galimybės lengviau palaikyti ryšius galėtų paskatinti žmones gyventi atokiau nuo darbuočių, o įmonės – vykdyti veiklą skirtingose vietose. Veikiausiai su darbu susijusių kelionių sumažėtų, bet jos truktų ilgiau. Visais atvejais nuotolinis darbas patogus tuo, kad suteikia galimybę keliauti žmogui patogiu laiku ir taip padeda gerokai sumažinti transporto spūstis.

98.6. energijos efektyvumo didinimą transporte ir poveikio aplinkai mažinimą. Šiam tikslui įgyvendinti keliami šie uždaviniai, pagal Susisiekimo ministerijos 2009 m. parengtą Energijos vartojimo efektyvumo didinimo transporto sektoriuje programą:

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

98.6.2. Skatinti eko-vairavimą kelių transporte, tiek profesionalių, tiek ir pradedančių vairuotojų tarpe. Diegti ekonomišką geležinkelių riedmenų valdymo įgūdžius geležinkelių transporte, organizuojant mašinistų mokymus;

98.6.3. didinti energijos vartojimo efektyvumą transporto priemonėse ir infrastruktūroje bei naudojantis ja;

98.6.4. pasiekti, kad vietiniai atsinaujinantys biologiniai ištekliai tenkintų iki 15 procentų Lietuvos kuro poreikių. Turi būti sukurta reikiama teisinė bazė ir teikiama visokeriopa parama energiniam žemės ūkiui, perdirbamajai pramonei plėtoti. Turi būti sudaryta galimybė maždaug tiek pat (15 procentų) transportui skiriamų degalų poreikio tenkinti gaminant biodyzeliną ir bioetanolį. Tam reikia sureguliuoti teisinius ir ekonominius alternatyvios energijos gamybos ir realizavimo klausimus;

98.6.5. vykdant ir planuojant kelių plėtrą apsaugoti kraštovaizdį, gyvąją gamtą, biologinę įvairovę, paviršinį vandenį, užtikrinti NATURA 2000 tinklo ir kitų saugomų teritorijų ir rūšių apsaugos režimo reikalavimus, kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą. Tai įgyvendinama kelių planavimo procese parenkant optimalius trasų variantus, nepažeidžiančius teritorijų apsaugos režimo, mažiausiai veikiančius gamtos požiūriu natūralias ir jautrias teritorijas, ypatingais atvejais numatant natūralių teritorijų ir buveinių atkūrimą;

98.6.6. suderinti visų transporto rūšių plėtrą, teikiant pirmenybę mažesnę neigiamą poveikį aplinkai darančiam transportui, bei siekti, kad degalų sąnaudos ir išmetamų teršalų kiekis būtų mažesnis nei keleivių ir krovinių vežimo mastais, o vartojant energiją ir energijos išteklius iki 2020 metų būtų pasiektas ES valstybių efektyvumo vidurkis.

98.6.7. sureguliuoti transporto infrastruktūros ir automobilių parko augimo tempus, kurių disbalansas lemia spūstis, naujų teritorijų įsisavinimo poreikį, ekonominius, ekologinius nuostolius ir žalą sveikatai bei pernelyg didelių investicijų transporto infrastruktūrai poreikį, kurio sukaupimui naudotojai pakankamai neprisideda;

98.6.8. ugdyti judumo kultūrą miestuose, visuomenės elgseną, orientuotą į efektyvų energijos vartojimą bei taupymą transporte.

98.6.9. tęsti žvyrkelių asfaltavimo programą, taip sudarant sąlygas gerinti oro kokybę, didinti eismo saugą ir mažinti kuro sąnaudas;

98.6.10. siekiant darnaus valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo valdymo ir plėtos, būtina išlaikyti, apsaugoti ir gerinti supančios aplinkos akustinę kokybę, mažinti reikšmingą neigiamą poveikį žmonių sveikatai, efektyviu triukšmo valdymu ir kontrole prisidėti prie žmonių sveikatos ir gyvenimo kokybės gerinimo. Mažinant žmonių, patiriančių viršnorminio triukšmo poveikį (gyvenančių  $L_{dvn} > 65$  dBA zonoje) svarbu išlaikyti ir tobulinti egzistuojančią triukšmo prevencijos praktiką planuojant naujus automobilių kelių ruožus ir rekonstruojant esamus, teikti pagrindinių kelių pirminę ir suvestinę triukšmo

valdymo informaciją apskritims, savivaldybėms, visuomenei bei tobulinti inžinerinius sprendinius, susijusius su triukšmo mažinimu.

98.6.11. mažinti transporto priemonių neigiamą poveikį laukiniams gyvūnams ir varliagyviams, identifikuoti probleminius ruožus, įrengti aptvėrimus ir kitas priemones. Saugant šalia kelių esančius paviršinius vandenis būtina pasiekti, kad išleidžiamų paviršinių nuotekų teršalų koncentracijos neviršytų leidžiamų dydžių;

98.6.12. užtikrinti transporto priemonių eksploatacinių medžiagų bei gaminių kokybę, skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą;

98.6.13. tobulinti energijos išteklių ir energijos vartojimo efektyvumo didinimo transporto sektoriuje stebėseną;

98.6.14. transporto sektoriuje būtina efektyviau prisidėti siekiant mažinti klimato kaitos padarinius ir įgyvendinti 2020 metams numatytus „20–20–20“ tikslus: iki 2020 m. užtikrinti, kad būtų sutaupoma 20 % ES suvartojamos pirminės energijos, išpareigoti 20 % sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir užtikrinti, kad 20 % energijos būtų gaunama iš atsinaujinančių energijos išteklių. Išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo ir atsinaujinančių energijos šaltinių naudojimo tikslai skatina didinti energijos vartojimo efektyvumą, o veiksmai siekiant didinti energijos vartojimo efektyvumą padės pasiekti ES klimato apsaugos tikslą. Šių iniciatyvų mastas bei turinys svarbus ir Lietuvos Respublikai – ir kaip ES valstybei narei, ir nacionalinės politikos lygiu.

98.7. efektyvią elektroninių ryšių, plačiajuosčio tinklo infrastruktūros ir pašto sektoriaus plėtrą. Šiam tikslui įgyvendinti keliami šie uždaviniai:

98.7.1. pasinaudojant plačiajuosčio tinklo infrastruktūros plėtra ir didelės spartos interneto paslaugomis, paskatinti nuotolinio mobilumo koncepcijos įgyvendinimą. Poreikį naudotis transporto paslaugomis galima gana ženkliai sumažinti padidinus virtualios prieigos naudojantis informacinėmis technologijomis (tele-darbo, e.bankininkystės, e. valdžios, e. sveikatos, ir kt.) galimybes. Lietuvoje informacinės technologijos vis dar turi didelį neišnaudotą potencialą paskatinti žmones mažiau keliauti. Visais atvejais nuotolinis mobilumas (ypač tele-darbas bei e. paslaugos) patogus tuo, kad suteikia galimybę keliauti gyventojams jiems patogiu laiku, atsisakyti dalies kelionių ir taip padeda gerokai sumažinti transporto spūstis;

98.7.2. plečiant plačiajuosčio tinklo infrastruktūrą sudaryti sąlygas viešojo administravimo institucijoms, įstaigoms ir asmenims gauti plačiajuosčio ryšio prieigą; siekti, kad būtų daroma įtaka šalies socialiniam ir ekonominiam augimui; mažinti gyventojų atskirtį šalies teritorijoje;

98.7.3. skatinti konkurenciją interneto prieigos teikimo rinkoje, panaudojant valstybės ir privataus kapitalo investicijas;

98.7.4. plėtoti skaitmeninės televizijos ir interaktyvias paslaugas įvertinant miesto ir kaimiškųjų vietovių atotrūkio problematiką, skatinti skaitmeninės televizijos technologijų diegimą;

98.7.5. 2013 m. liberalizuoti Lietuvos pašto paslaugų rinką įgyvendinant laisvos ir sąžiningos konkurencijos principus. Pašto paslaugų užtikrinimui liberalioje aplinkoje, parengti atitinkamą teisinę bazę;

98.7.6. užtikrinti kokybiškų universaliųjų pašto paslaugų, atitinkančių socialinius, ekonominius ir technologinius paslaugų naudotojų poreikius, teikimą liberalioje pašto paslaugų rinkoje. Būtina užtikrinti pašto infrastruktūros gyvybingumą ir naujų paslaugų (finansinių ir kitų) plėtrą efektyviai panaudojant pašto infrastruktūrą.

98.7.7. užtikrinti efektyvų pašto infrastruktūros funkcionavimą visoje Lietuvos teritorijoje.

99. Siekiant įgyvendinti šiuos tikslus, Programoje formuluojamais uždaviniais ir priemonėmis (tvirtinamomis Programos priemonių plane) bus siekiama ir toliau palaikyti ir stiprinti Lietuvos susisiektinumo sektoriaus konkurencingumą tiek Europos Sąjungos, tiek ir globalios rinkos kontekste (atsižvelgiant, kad transportas generuoja dešimtadalį šalies BVP, o taip pat yra tarp pirmaujančių sričių paslaugų eksporto srityje) bei teigiamą įtaką šalies

gerovei, sudarant galimybes Lietuvos gyventojams ir ūkio subjektams gauti kokybiškas transporto, logistikos, elektroninių ryšių ir pašto paslaugas, harmonizuotas ES ir Lietuvos lygmenimis.

### Programos įgyvendinimo vertinimo kriterijai

100. Programos įgyvendinimo vertinimo kriterijai yra šie:

111.1. vidutinių lyginamųjų metinių kuro sąnaudų sumažėjimas tne/tūkst. tonkilometrų ir (ar) vidutinių lyginamųjų metinių kuro sąnaudų sumažėjimas tne/tūkst. keleivio km pagal transporto rūšis: kelių transporte, geležinkelių transporte, vandens transporte, civilinėje aviacijoje;

111.2. ne senesnių nei 5, 10, 15 metų motorinių kelių transporto priemonių skaičius pagal transporto rūšis (procentais);

111.3. žvyrkelių dalies bendrajame valstybinės reikšmės kelių tinkle sumažėjimas (km);

111.4. mažėjantis lengvųjų automobilių naudojimo lygis bendroje kelionių struktūroje;

111.5. augantis elektromobilių, viešojo transporto ir dviračių transporto lygis bendroje kelionių struktūroje;

111.6. eismo saugos gerinimas, mažinant žuvusiųjų ir sužeistų eismo įvykiuose skaičių;

112. Šiems kriterijams numatomos tokios reikšmės:

112.1. iki 2020 m. nutiesta naujų dviračių takų (500 km);

112.2. iki 2020 m – eismo įvykiuose žuvusių ir sužeistųjų skaičiaus pokytis, mažesnis eismo įvykių skaičius (50 proc. lyginant 2010 m. su 2020 metais);

112.3. iki 2020 m. senesnių nei 10 metų lengvųjų automobilių skaičiaus sumažėjimas (nuo 90 proc. 2010 m. iki 60 proc. 2020 m.);

112.4. Iki 2014 – galutinės energijos suvartojimo transporto sektoriuje sumažėjimas iki 4 %;

112.5. iki 2020 – galutinės energijos suvartojimo transporto sektoriuje sumažėjimas iki 8 %;

112.6. iki 2020 – siunčiant pažeistų nustatytu kontrolinių laiku siuntų kiekio sumažėjimas (20 proc.), skundų skaičiaus sumažėjimas (20 proc. vnt), pristatymo greičio padidėjimas (20 proc.val.);

112.7. iki 2020 – bevarikliu transportu (dviračiais) atliktų kelionių procentinė dalis (5 proc.);

112.8. iki 2020 – viešuoju kelių transportu atliktų kelionių skaičiaus padidėjimas (5 proc.);

112.9. iki 2020 – viešuoju geležinkelių transportu atliktų kelionių skaičiaus padidėjimas (5 proc.);

112.10. iki 2014 – pastatytos ir rekonstruotos vidaus vandens kelių prielaukos (6 vnt);

112.11. iki 2020 – pastatyti (atstatyti) nauji jūrų uostai (2 vnt);

112.12. iki 2020 – padidėjęs TEN-T tinklo geležinkeliais gabentų krovinių kiekis (13 mln.t);

112.13. iki 2020 – padidėjęs TEN-T tinklo geležinkeliais gabentų krovinių kiekis (13 mln.t);

112.14. iki 2020 – padidėjęs vidaus vandenimis gabentų krovinių kiekis (2 mln.t);

112.15. iki 2020 – padidėjusi krova Lietuvos jūrų uostuose (15 mln.t);

112.16. iki 2020 – įsteigti viešieji logistikos centrai (4 vnt);

112.17. iki 2020 – viešiesiems logistikos centrams tenkantis teritorijos plotas (400 ha);

112.18. iki 2014 – įrengta nacionalinių ir miestų eismo valdymo centrų (1 vnt);

- 112.19. iki 2020 – tarptautiniuose oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius (4 mln. kel.);
- 112.20. iki 2014 – padidėjęs Ro-Ro laivais gabenamų krovinių kiekis (50 proc.);
- 112.21. iki 2014 – galimybė naudotis plačiajuosčio ryšio paslaugomis (abonentų skaičius 94 proc.);
- 112.22. iki 2020 – galimybė naudotis plačiajuosčio ryšio paslaugomis (abonentų skaičius 99 proc.);

### **III. PROGRAMOS ĮGYVENDINIMAS IR ATSKAITOMYBĖ**

113. Šios Programos nuostatų įgyvendinimą organizuojanti ir koordinuojanti institucija yra Susisiekimo ministerija.

114. Už programos įgyvendinimą atsakingos institucijos atsiskaito kasmet Susisiekimo ministerijai iki vasario 1 d. už praėjusių metų priemonių įgyvendinimą.

115. Skiriami 2 šios Programos įgyvendinimo laikotarpiai: pirmasis laikotarpis – 2011–2013 metai, antrasis laikotarpis – 2014–2017 metai, trečiasis laikotarpis – 2018–2020 metai. Šios Programos įgyvendinimo priemonės bus nurodytos priemonių planuose, sudarytuose minimiems laikotarpiams.

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

117. Programa įgyvendinama iš jos atsakingiems vykdytojams skirtų Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių biudžeto asignavimų ir kitų finansavimo šaltinių, Europos Sąjungos paramos lėšų, taip pat gali būti skiriama kitų lėšų, gautų Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka. Konkrečių priemonių lėšų poreikis ir šaltiniai turi būti nurodyti susisiekimo ministro įsakymu patvirtintame Nacionalinės susisiekimo plėtros programos priemonių plane.

---