

**2022–2030 METŲ PLĖTROS PROGRAMOS VALDYTOJOS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS SUSISIEKIMO
PLĖTROS PROGRAMOS
PAGRINDIMAS**

PLĖTROS PROGRAMOS PASKIRTIS

Nacionalinio pažangos plano (toliau – NPP) 5.3 uždavinys „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su Europos Sąjungos (toliau – ES) valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“.

1 problema – Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio.

Lietuvos transporto tinklas yra integrali ES ir Baltijos jūros regiono transporto sistemos dalis. Lietuvą kerta ES transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T) antrasis Šiaurės jūros–Baltijos jūros koridorius, Lietuvoje apimantis šiaurės–pietų kryptimi einantį kelią „Via Baltica“ ir šiuo metu statomą geležinkelio liniją „Rail Baltica“, taip pat geležinkelio bei kelio jungtis Vilnius–Kaunas–Klaipėda bei vidaus vandenių kelią Kaunas–Klaipėda. Lietuvos transporto (kelių, geležinkelių, oro ir vandens) infrastruktūra pagal pasaulio konkurencingumo indekso infrastruktūros rodiklį¹ 2019 m. įvertinta 59,2 balo iš 100, t. y. 21 vieta tarp 28 ES šalių (pvz., Latvija – 23-ia, Estija – 25-a). Toks Lietuvos transporto infrastruktūros konkurencingumo įvertinimas parodo, kad Lietuva transporto srityje patiria didelių iššūkių, kadangi tarptautinis Lietuvos susisiekimas geležinkelių, kelių, jūrų ir oro transportu yra ribotas. Kaip pabrėžiama 2019 m. Europos Komisijos (toliau – EK) šalies ataskaitoje² (toliau – EK ataskaita), nepakankamos transporto jungtys mažina Lietuvos konkurencingumą ir riboja bendrosios rinkos naudą. Geležinkelių transporto srutai daugiausia nukreipti rytų–vakarų kryptimis, o šiaurės–pietų ašis tebėra nepakankamai išvystyta. ES ir kitoms kaimyninėms valstybėms investuojant į geležinkelių infrastruktūros konkurencingumo didinimą ir naudojimosi geležinkelių infrastruktūra tarifų mažinimą, Lietuva, neturėdama ilgalaikės vizijos ir netaikydama finansinių paskatų, rizikuoja prarasti geležinkelių konkurencingumą, krovinių srautus ir nepasiekti ES ir kitų tarptautinių organizacijų keliamų tikslų, susijusių su klimato kaitos mažinimu.

Pagal EK ataskaitą, ES transporto duomenų suvestinėje Lietuva užima 21 vietą, o jos TEN-T pagrindinis kelių ir geležinkelių tinklas vis dar Europoje mažiausiai išvystytas. Lietuvos kelių ir geležinkelių transporto infrastruktūros ir logistikos kokybė artima ES vidurkiui, bet uostų ir oro transporto infrastruktūros kokybė žemesnė už vidurkį³. Pagal EK ataskaitoje pateikiamas išvadas, Lietuvos transporto infrastruktūra vis dar toli gražu nesiekia ES vidutinių standartų, kiek tai susiję su tinklo plėtra, investicijomis į mokslinius tyrimus ir inovacijas, eismo sauga, nors aprėptis ir kokybė per pastaruosius kelerius metus labai pagerėjo.

Šiuo metu yra rengiamas Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas, kuriame taip pat analizuojami susisiekimo sektoriuje kylantys iššūkiai, sąsajos tarp atskirų subsektorių, atsižvelgiant į krovinių, keleivių ir lengvųjų automobilių prognozes, modeliuojami susisiekimo sektoriaus raidos

¹ Pasaulio konkurencingumo ataskaita 2019 m., internetinė prieiga: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

² Komisijos tarnybų darbinis dokumentas. Šalies ataskaita. Lietuva 2019, pridėdamas prie Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos centriniam bankui ir Eurogrupei 2019 m. Europos semestras. Struktūrinių reformų pažangos vertinimas, makroekonominio disbalanso prevencija ir naikinimas ir pagal Reglamentą (ES) Nr. 1176/2011 atliktų nuodugnių apžvalgų rezultatai. {COM(2019) 150 final}

³ EK duomenys, internetinė prieiga: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/lithuania/investments-infrastructure_en

scenarijai.

EK ataskaitoje kaip vienas iš nepakankamo Lietuvos išorinio junglumo veiksnių yra įvardytas nepakankamas pasienio kontrolės punktų pralaidumas, ypač Europos–Azijos kryptimi. Lietuvos teritorijoje yra įsteigti 35 pasienio kontrolės punktai: 18 kelių (11 iš jų tarptautinių, kuriuose veikia muitinės postai, ir 7 skirti vietiniam eismui, kurių statusas dėl Baltarusijos Respublikos neapsisprendimo nėra nustatytas), 5 geležinkelių, 4 upių, 4 jūrų ir 4 oro uostų. Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos duomenimis 2020 m. per Lietuvos pasienio kontrolės punktus išorinę ES sieną kirto vykstant į Lietuvą 2 269 367 transporto priemonės, iš jų: 577 258 lengvieji automobiliai, 887 786 krovininiai automobiliai. Analizuojant šiuos duomenis pastebima, kad per valstybės sieną vykstančių asmenų, prekių ir transporto priemonių srautai didėja, pvz., 2019 m. per Lietuvos–Baltarusijos pasienio kontrolės punktus kirto 14 proc. daugiau (palyginti su 2018 m.) krovininių automobilių ir 12 proc. daugiau (palyginti su 2018 m.) lengvųjų automobilių. Ypač ženklus krovininių transporto priemonių srauto padidėjimas (+20,1 proc. palyginti su 2018 m.) buvo stebimas Medininkų pasienio kontrolės punkte. Dėl kasmet didėjančių transporto priemonių srautų ir tokiems srautams priimti neišvystytos pasienio kontrolės punktų infrastruktūros dažnai susidaro laukiančių transporto priemonių eilės. Taip pat ne mažiau aktuali saugumo užtikrinimo problema kertant valstybės sieną, kalbant apie galimą pervežti kontrabandą ar neteisėtai kertamą valstybės sieną piliečių iš kitų šalių, todėl svarbu užtikrinti visapusišką sienos apsaugą bei stebėjimą šiuolaikinėmis technologijomis bei tam reikalingą infrastruktūrą.

Pagal EK ataskaitą, Lietuvoje susisiekimo su periferiniais ir pasienio regionais trūkumai vis dar dideli – tai rodo 180 km atstumu gyvenančių gyventojų, kuriuos galima pasiekti keliais greičiau nei per pusantros valandos, dalis, sudaranti 44 proc. (mažiau negu ES vidurkis – 46 proc.), likusi dalis (56 proc.) pasiekiami ilgiau nei per pusantros valandos. Judumo sunkumai riboja tiek žmonių galimybes vykti į darbą, tiek šalies patrauklumą naujoms investicijoms. Kuriant aukšto lygio susisiekimo infrastruktūros tinklą numatoma vertinti biologinės įvairovės išsaugojimo, vandens ir dirvožemio apsaugos nuo taršos, želdinių išsaugojimo, apželdinimo užtikrinimo, kompensavimo ir atkūrimo poreikį.

Sprendžiant problemą ir panaikinus identifikuotas jos priežastis pagerės Lietuvos tarptautinis susisiekimas su ES ir trečiosiomis šalimis kelių, geležinkelių, oro, jūrų ir vidaus vandenų transportu bei bus pasiekti iki 2030 m. užsibrėžti ES transporto politikos tikslai⁴ – visu pajėgumu veikiantis ir visą ES apimantis daugiaryšio transporto TEN-T pagrindinis tinklas, kuriame iki 2030 m. būtų sukurtas aukštos kokybės ir pajėgumų tinklas. Taip pat bus padėti pamatai siekti iki 2050 m. užsibrėžtų transporto tikslų – sujungti visus pagrindinio tinklo oro uostus su geležinkelių (pageidautina – greitųjų geležinkelių) tinklu; užtikrinti, kad jūrų uostas turėtų pilnai išvystytą jungtį su krovininio geležinkelių transporto sistema. Be bendrų ES transporto tikslų taip pat bus siekiama ir Baltijos jūros regiono strategijoje⁵ numatytų politinės srities „Transportas“ tikslų. Panaikinus transporto priemonių eilių susidarymo pasienio kontrolės punktuose priežastis, bus pagerintas susisiekimas su trečiosiomis šalimis.

Taip pat atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane⁶ (toliau – LR bendrasis planas) nustatytą urbanistinę sistemą siekiama pagerinti šalies vidaus susisiekimo sistemą – padidinti junglumą tarp miestų, sumažinti kaimo ir mažų ir vidutinių miestų atokumą, transporto srautus miestuose, padidinti geležinkelių infrastruktūros patrauklumą keleiviams ir kroviniams vežti, užtikrinti eismo saugą.

Sprendžiamos problemos priežastys:

1. Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų.

⁴ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 1315/2013 (TEN-T gairės)

⁵ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui dėl Europos Sąjungos jūros regiono strategijos COM (2009) 248 {SEC(2009) 702} {SEC(2009) 703} {SEC(2009) 712}

⁶ Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“, internetinė prieiga: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/ab6b8b21266f1ec99bbc1b08701c7f8?positionInSearchResults=1&searchModelUUID=76babd5f-51a2-4fa4-8ac5-ef189738a032>

Labiausiai išvystyta susisiekimo dalis Lietuvoje yra kelių transportas, tačiau kelių infrastruktūra ES kontekste vertinama žemiau nei ES vidurkis⁷, Lietuva vertinama 4,7 balo iš 7 ir užėmė 15 vietą iš 28 šalių (2018 m. duomenimis).

Netenkina esami kokybiniai pagrindinio TEN-T kelių tinklo parametrai. Lietuvos automobilių kelių direkcijos (toliau – LAKD) duomenimis, ruožu, patenkančių į TEN-T tinklą, ilgis yra 2443 km. Iš 30 kelių, kurie priklauso TEN-T tinklui, kiekviename yra ruožų, kuriuose yra nustatyti TEN-T tinklo reikalavimų neatitikimai. Nustatyta, kad 511 km (21 proc.) atitinka reikalavimus, likusiuosius 1931,7 km reikia tobulinti. Taip pat 20,35 proc. Lietuvos TEN-T tinklo magistralinių kelių, suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas.

Siekiant sumažinti neigiamą tranzitinio transporto poveikį miestų aplinkai ir visuomenei, gerinti eismo saugumą, formuoti darnų ir nepertraukiamą pagrindinį šalies susisiekimo tinklą, didinti tarptautinių bei nacionalinių koridorių pralaidumą, užtikrinti geresnį karinį mobilumą ir mažinti miestų susisiekimo sistemų bendrą apkrovimą trūksta būtinų infrastruktūros komponentų, kurių reikalavimai nustatyti ir TEN-T gairėse – aplinkkelių, jungiamųjų kelių, intelektinių transporto sistemų, eismo saugumo elementų, individualių poreikių turintiems žmonėms pritaikytų infrastruktūros elementų, aplinkosauginių priemonių ir pan. Siekiant prisidėti prie ES žaliųjų tikslų įgyvendinimo, svarbu pažymėti alternatyviųjų degalų įkrovimo / papildymo infrastruktūros poreikį, kuri taip pat yra viena iš būtinų TEN-T tinklo komponentų.

Remiantis LAKD pateikiama informacija, 43 proc. rajoninių kelių yra žvyrkeliai, kurie nėra pritaikyti greitam ir patogiam susisiekimui tarp miesto centrų ir toliau nutolusių gyvenviečių, todėl sprendžiant šią problemą bus atsižvelgiama į savivaldybių identifikuotus prioritetus bei kitus svarbius parametrus. Taip pat Lietuvoje yra krašto kelių, kurie neatitinka kelio kategorijos (kelio dangos plotis ≤ 5 m) (197,55 km) bei krašto kelių, kuriuose neužtikrinamas leistino važiavimo greičio režimas (išilginis kelio dangos nelygumas ≥ 5 m/km) (122,36 km), bendrai tokių kelių dalis nuo bendro krašto kelių tinklo sudaro 6,5 proc. 2020 m. valstybinės reikšmės (krašto) keliai, kurių suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, sudarė 39,7 proc. visų valstybinės reikšmės (krašto) kelių.

Dėl didėjančio eismo intensyvumo keliuose, kurių techniniai parametrai neatitinka nustatytų didelio eismo intensyvumo reikalavimų, greičiau dėvėsi kelio danga, todėl didėja kelių infrastruktūros priežiūros kaštai. Aukštas automobilizacijos lygis turi įtakos ir transporto priemonių spūsčių susidarymui miestuose, esančiuose prie pagrindinių šalies transporto koridorių, dėl to didėja transporto priemonių keliamo oro ir triukšmo tarša. Vykdamas kelių rekonstrukciją, mažėja ir kai kuriais atvejais nėra atkuriami kelio juostos želdiniai, kurie prisideda prie taršos mažinimo.

Svarbu pažymėti, kad esama kelių infrastruktūra vis dar neatitinka neįgalių asmenų poreikių, pvz., įvairūs viadukai neprieinami asmenims turintiems negalią (nėra pandusų, liftų).

1.1.–2.1. Teisiniai ir aplinkosauginiai reikalavimai lėtina susisiekimo infrastruktūros plėtrą.

Kelių ir geležinkelių infrastruktūros plėtrai įtakos turi įvairūs išoriniai veiksniai, ypač teisiniai ir aplinkosaugos. Pagal Vyriausybės patvirtintus visuomenės informavimo nuostatus, planavimo organizatoriui nėra sudarytos tinkamos sąlygos ir galimybės informuoti visus suinteresuotus asmenis, todėl dažnai nėra galimybės nustatytais terminais įgyvendinti teritorijų planavimo veiklą. Nacionalinis, ES ir tarptautinis teisinis reglamentavimas gali apriboti galimybes nustatytais terminais įgyvendinti projektus. Ypač projektų įgyvendinimą lemia ilgi procedūrų (žemės paėmimo visuomenės poreikiams, atrankos dėl poveikio aplinkai vertinimo ir poveikio aplinkai vertinimo, viešųjų pirkimų) atlikimo terminai. Todėl ypač svarbu šiuos veiksnius įvertinti įgyvendinant didelės apimties projektus.

2. Esama geležinkelių infrastruktūra neužtikrina greito ir patogaus susisiekimo.

Lietuvoje geležinkelių infrastruktūra vis dar yra glaudžiai susijusi su NVS šalių geležinkelių infrastruktūromis, turinčiomis gerai išvystytą tinklą Baltarusijos ir Kaliningrado srities link. 1520 mm pločio geležinkelio vėžės jungtys išplėtotos ir kaimyninės Latvijos link (nepaisant to, kad tarp Lietuvos

⁷ EK duomenys, internetinė prieiga: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/lithuania/investments-infrastructure_en.

ir Latvijos yra įrengta veikianti geležinkelių infrastruktūra, iki šiol nėra veikiančio reguliaraus susisiekimo tarp Lietuvos ir Latvijos sostinių geležinkelių transportu), tačiau integracija į likusių ES šalių tinklą vis dar yra nepakankama. Geležinkelių srityje Lietuvos galimybės pasiekti bendrą Europos rinką yra neišnaudotos. Esamos Lietuvos geležinkelių infrastruktūros išvystymas nesiekia ES vidurkio ir, 2018 m. duomenimis, užima 15 vietą iš 28 šalių⁸.

Šiuo metu bendras Lietuvos geležinkelių tinklo linijų ilgis yra 1920,1 km, didžioji dalis (1790,6 km) iš jų yra 1520 mm pločio vėžės ir tik 129,5 km – 1435 mm pločio vėžės. Dėl vėžių skirtumo didelė Lietuvos dalis neturi tiesioginės greitosios jungties su Europos geležinkelių tinklu, todėl tarptautinis susisiekimas geležinkeliais yra nepatraukli alternatyva, palyginti su kitomis transporto rūšimis. Siekiant pašalinti identifiкуotą 1435 mm ir 1520 mm geležinkelio vėžių jungties ES Šiaurės jūros–Baltijos jūros TEN-T pagrindinio tinklo koridoriuje spragą, nuo 2010 m. pradėtas įgyvendinti projektas „Rail Baltica“, įvertintas kaip vienas reikšmingiausių Lietuvos bei kitų Baltijos regiono valstybių integracijos į bendrą Europos geležinkelių erdvę projektų. Nors šiuo metu jau yra nutiesta 129,5 km ilgio 1435 mm pločio geležinkelių vėžė nuo Lenkijos–Lietuvos pasienio iki Kauno, šios vėžės parametrai neleidžia užtikrinti greito susisiekimo geležinkeliais su kitomis ES šalimis.

Lietuvos geležinkelių tinklo elektrifikavimo mastas yra mažas. Šiuo metu geležinkelių tinkle yra tik trys elektrifikuoti ruožai (Vilnius–Kėna–valstybės siena su Baltarusija, Vilnius–Kaunas, Lentvaris–Trakai), kurie sudaro tik 8 proc. (152 km) visų geležinkelio kelių, todėl pasižymi padidinta dyzelinių lokomotyvų keliama tarša bei šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) emisija. Tai mažiausias rodiklis tarp ES valstybių narių. Geležinkelių elektrifikavimas yra vienas iš reikalavimų⁹, keliamų TEN-T geležinkelių infrastruktūros tinklui.

Viešojo geležinkelių infrastruktūra nėra tinkamai automatizuota. Dėl etapiško infrastruktūros vystymo ir technologijų kaitos atskirose tinklo dalyse neužtikrinamas vienodas automatizuotų sprendimų lygis. Šiuo metu eismo valdymui ir saugumo užtikrinimui, riedmenų kontrolei vis dar naudojama dalis analoginių arba pasensiomis technologijomis paremtų sistemų, kurias atnaujinus, integravus ir automatizavus būtų užtikrintas tinkamas, ES praktiką atitinkantis automatizavimo lygis. Taip pat vykdant tolimesnę elektrifikuoto tinklo plėtrą ir atnaujinimą bus galimas efektyvus energetinių išteklių valdymas, taršos mažinimas, bus užtikrinta vienoda integruota ir automatizuota viso elektrifikuoto tinklo kontrolė.

Kita geležinkelių tinklo problema yra sąlyginai žemi techniniai parametrai – pasensusi infrastruktūra ir mažos kreivės, kurios neleidžia užtikrinti konkurencingo krovinių ir keleivinių traukinių greičio. Dvikeliai geležinkelio keliai Lietuvoje 2021 m. sudarė tik 24 procentus (459,9 km) viso geležinkelių tinklo ilgio. Tai sukelia priešpriešinių traukinių prasilenkimo ir lėčiau judančių traukinių lenkimo trukdžių. Techninis keleivinių traukinių greitis Lietuvos geležinkelių tinkle yra 120 km/h, o žemesnių techninių parametrų ruožuose – 100 (80) km/h, krovinių traukinių tipinis greitis yra 90 (80) km/h. Pažangiausiose Europos šalyse greitieji keleiviniai traukiniai juda 200, 250, 300 ar net 320 km/h greičiu, todėl judant vidutinio nuotolio atstumais (150–300 km), susisiekimo greitis traukiniais pranoksta susisiekimo lengvaisiais automobiliais greitį. Esami Lietuvos geležinkelių infrastruktūros parametrai neleidžia pasiekti greitiesiems traukiniams būdingo greičio (200 km/h ir daugiau).

Trūksta keleiviams pritaikytų geležinkelių jungčių tarp Lietuvos miestų. Istoriskai susiklostė, kad Lietuvos geležinkelių tinklas šalies viduje pritaikytas krovinių vežimui į Klaipėdos ir Kaliningrado jūrų uostus ir geriausiai išvystytas šiaurinėje Lietuvos dalyje, todėl trūksta geležinkelio jungčių pietinėje Lietuvos dalyje. Ateityje svarstyta ir pietinės Lietuvos dalies geležinkelių sužiedinimo galimybė. Tam tikrais atvejais, būtina spręsti pervežamų krovinių geležinkeliais srautų nukreipimą iš centrinių miesto dalių ir krovinių traukinių krovos infrastruktūros plėtros ir vystymo klausimus, taip pat keleivinių geležinkelių stočių plėtros galimybes, įvertinant atskirų regionų plėtros potencialą ir atsižvelgiant į LR bendrajame plane nustatytą urbanistinę sistemą, vienodą prioritetą teikiant aplinkosaugai ir infrastruktūros įveiklinimui, ekonominei naudai ir konkurencingumui.

Viešojoje geležinkelių infrastruktūroje yra 164 stotys ir stotelės. Šiuo metu 38 stotyse automatikos sistemos įrengtos prieš 35 ir daugiau metų (gamintojų

⁸ EK duomenys, internetinė prieiga: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/lithuania/investments-infrastructure_en.

⁹ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 1315/2013 (TEN-T gairės)

nustatytas automatikos įrenginių tarnavimo laikas – 20 metų). Didelė dalis peronų nėra pritaikyti neįgaliesiems ir individualių poreikių turintiems asmenims.

3. Žemas Lietuvos oro uostų junglumo ir teikiamų paslaugų kokybės vertinimas.

Žemesnis nei vidutiniškai ES infrastruktūros išvystymas stebimas ir oro uostų srityje – pagal ES transporto švieslentę¹⁰ 2018 m. Lietuvos oro transportas įvertintas 4,64 balo (pvz., Latvija – 5,50 balo, Estija – 4,57 balo), t. y. 22 vieta tarpo visų ES šalių. Taip pat, Pasaulio konkurencingumo tyrimo duomenis¹¹ (2019 m.), Lietuvos oro uostų junglumas įvertintas 36,1 balo (25 vieta tarp ES šalių), oro transporto paslaugų efektyvumas įvertintas 64,9 balo (23 vieta tarp ES šalių). Nors Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius kiekvienais metais auga, 2019 m. pagal aptarnautų keleivių skaičių (6,5 mln. keleivių, 4 proc. daugiau nei 2018 m.) jie atsilieka nuo Rygos oro uosto, kuris 2019 m. aptarnavo 7,8 mln. keleivių¹², t. y. 20 proc. daugiau keleivių nei visi trys Lietuvos oro uostai kartu. Lietuvos oro uostai neturi geležinkelio jungčių, kurios būtų tinkamos patogioms ir efektyvioms keleivių paslaugoms teikti.

3.1. Esama oro uostų infrastruktūra neatitinka išaugusių keleivių srautų pajėgumų, kyla iššūkių užtikrinant aplinkosaugos bei skrydžių saugos reikalavimus.

Į Lietuvą atvykstančių ir iš jos išvykstančių per 3 tarptautinius Vilniaus, Kauno, Palangos TEN-T tinklui priskiriamus civilinės aviacijos oro keleivių oro transportu skaičius kasmet didėja. Keleivių srautai yra didesni negu projektiniai infrastruktūros pajėgumai juos aptarnauti, pvz., Vilniaus oro uosto projektinis pajėgumas yra 3,5 mln. keleivių per metus, o 2019 m. aptarnauta 5 mln. keleivių¹³, t. y. 1,67 proc. daugiau palyginti su 2018 m.

Viena iš principinių TEN-T gairių¹⁴ nuostatų yra saugių keleivių ir krovinių kelionių oro transportu užtikrinimas. Dėl istorinių priežasčių tarptautiniai oro uostai yra arti tankiai apgyvendintų teritorijų, orlaiviai kerta miestų teritorijas, todėl gyventojai kenčia dėl orlaivių keliamo triukšmo, o aviacinė tarša sklinda miestų ribose, tai pat tai apriboja infrastruktūros plėtros galimybes. Aviacinės veiklos poveikiui aplinkai tiesioginę įtaką turi orlaivių manevravimas tarp stovėjimo vietų, terminalų ir kilimo ir tūpimo takų atstumų ir atliekamų manevrų skaičius. Taip pat oro uostuose gerintinos sąlygos saugiam orlaivių manevravimui.

Ne visuose oro uostuose esančios keleivių ir keleivių bagažo tikrinimo sistemos, oro uosto perimetro stebėjimo ir apsaugos, eismo valdymo ir oro navigacijos sistemos atitinka saugumo ir kitus oro transporto valdyme veikiančioms sistemoms keliamus reikalavimus. Prognozuojama, kad, visame pasaulyje didėjant oro eismo intensyvumui, aviacinių išmetamųjų teršalų kiekis gerokai padidės: 2014–2035 m. laikotarpiu išmetamas aviacinis CO₂ kiekis padidės 44 proc.¹⁵ Pasitelkus mokslinius tyrimus bei inovacijas ir veiksmingiau vykdant veiklą bei oro eismo valdymą, aviacijos pramonėje padaryta tam tikra pažanga sprendžiant su sektoriaus poveikiu aplinkai susijusias problemas, tačiau, siekiant neatsilikti nuo eismo intensyvėjimo tempo, būtina ieškoti naujų priemonių.

3.2. Trūksta tiesioginių skrydžių kryptių, mažas esamų bei naujų skrydžių dažnis.

Žemą Lietuvos oro transporto efektyvumą, kurio dalis yra skrydžių dažnumas, rodo ir Europos transporto švieslentė¹⁶, kurioje Lietuva įvertinta 22 pozicija tarp 28-ųjų ES šalių. Lietuvos oro uostų duomenimis¹⁷, 2019 m. tiesiogiai iš Lietuvos buvo galima nuskristi į 29 šalis 92 kryptimis. Remiantis VŠĮ

¹⁰ EK duomenys, interneto prieiga: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/lithuania/investments-infrastructure_en

¹¹ Pasaulio konkurencingumo ataskaita 2019 m., interneto prieiga: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

¹² Rygos oro uosto duomenys, interneto prieiga: <https://www.riga-airport.com/about-rix/rix-statistics/en>

¹³ Lietuvos oro uostai duomenys, interneto prieiga: <https://www.ltou.lt/lt/aviacines-paslaugos/skrydziu-statistika/vno-2>

¹⁴ Europos Parlamento ir Tarybos 2013 m. gruodžio 11 d. reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių;

¹⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_en.pdf

¹⁶ EK duomenys, interneto prieiga: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-airports-infrastructure>.

„Investuok Lietuvoje“ tyrimu (2018 m.), verslininkams trūksta galimybės atvykti į Lietuvą vienai darbo dienai, t. y. atskristi ryte ir išskristi vakare arba atskristi iš vakaro (iki 23 val.) ir išskristi vakariniu skrydžiu.

2019 m. pasaulio konkurencingumo indekse Lietuva pagal oro uostų jungtis su kitais oro uostais buvo 87 vietoje tarp 141 valstybės, blogai vertinamas ir oro transporto paslaugų efektyvumas (57 vieta). Pasiekiamumas oru yra tarp svarbiausių kriterijų užsienio investuotojams renkantis lokaciją bei esminis aspektas užsienio turistams atvykti į regioną, taip sukuriant pagrindą ekonominei regionų plėtrai. Susisiekimą oru Lietuvoje riboja nepakankama reguliarių skrydžių patogiu laiku geografija ir žemas oro uostų išvystymo lygis. Net Sostinės regionas gerokai atsilieka šiuo aspektu nuo kaimynių ir šalių konkurenčių, o 3 valandų kelionė iki kito Lietuvos miesto tampa trukdžiu ir verslui, ir turistams. Nors po „VŠĮ „Investuok Lietuvoje“ 2018 m. atliktos analizės, kuri atskleidė, kad dėl verslo skrydžio į Londoną trūkumo Lietuva prarado apie 186 mln. eurų pridėtinės vertės per metus ir apie 4,3 tūkst. darbo vietų. 2019 m. sausio mėn. Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, valstybės įmonė „Lietuvos oro uostai“ ir Lenkijos oro linijos „Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.“ pasirašė sutartį, kuria užtikrinamas tiesioginis skrydis, tačiau išlieka nepakankamas pasiekiamumo lygis su kitomis strategiškai svarbiomis rinkomis ir verslui bei atvykstančiajam turizmui vystyti svarbiomis kryptimis, daug turizmo ir ekonomikos centrų išlieka pasiekiami tik per jungiamuosius oro uostus.

4. Ribotas susisiekimas jūrų ir vidaus vandenų kelių transportu.

4.1. Esami jūrų uosto infrastruktūros parametrai nepakankami tolesnei veiklos plėtrai užtikrinti.

Skaičiuojama, kad Klaipėdos valstybinio jūrų uosto metinis krovo pajėgumas siekia apie 70 mln. tonų, o šiuo metu uostas panaudoja apie 70 proc. savo pajėgumo. Prekybos ryšiai palaikomi su 70 šalių ir per metus priimama apie 7 tūkstančius laivų. Augant tarptautinių krovinių (analizuojant pastarųjų 10 metų laikotarpį, uosto krova išaugo 30,6 proc., arba 11,2 mln. t, nuo 36,6 mln. t iki 47,8 mln. t) ir keleivių skaičiui (iki 2017 m. kruiziniais laivais atplaukiančių keleivių skaičius stabiliai augo ir 2017 m. uoste priimta rekordinis kruiziniais laivais atplaukusių žmonių skaičius – 74,7 tūkst., 2018 m. – 69,7 tūkst., 2019 m. – 68 tūkst.), jūrų transportui yra svarbu užtikrinti tinkamą infrastruktūrą priimti didesnius krovinius ir kruizinius laivus, suteikti galimybę uoste prisišvartavusiems laivams prisijungti elektros tiekimą nuo kranto, sudarant sąlygas nenaudoti iškastinio kuro variklių degimui palaikyti, taip siekiant mažinti transporto sektoriaus išmetamo ŠESD į aplinką kiekį ir prisidėti prie Klaipėdos miesto oro kokybės gerinimo. Dabartiniai Klaipėdos uosto akvatorijos, molų, įplaukos ir laivybos kanalo parametrai riboja didelių laivų, > 250 m ilgio, pilno pakrovimo galimybes ir įvedimo / išvedimo trukmę, esant stipriam vėjui >10m/s, 1 mazgo srovei, matomumui ne < 2 jūrmylės. Didžiausias Klaipėdos uosto akvatorijos gylis ties uosto įplauka yra 15 m, Kuršių marių dalyje iki Kiaulės Nugaros ir Malkų įlankoje – 14,5 m, tačiau toliau Klaipėdos uosto akvatorijoje ties Kiaulės Nugaros gylis sumažėja iki 9 m. Pažymėtina, kad esamos laivybos sąlygos atskirose uosto vietose yra gana nevienodos. Klaipėdos uoste dėl jo geografinės padėties yra sudėtingų laivams plaukti vietų: uostas išsidėstęs prie pat intensyvaus laivybos kanalo, uostas nėra Baltijos jūros įlankoje, todėl iš jūros pusės laivams įplaukti į uostą nėra jokių natūralių priedangų, galimos didelės srovės iš Kuršių marių į jūrą, ypač pavasario polaidžio metu, vyrauja skersinės uosto įplaukai vandens srovės ir pietvakarių krypties vėjai.

Konkurencija tarp rytinės Baltijos jūros pakrantės šalių jūrų uostų yra didelė ir artimiausiu metu nemažės (pagrindiniai konkurentai: Ryga, Ventspilis, Gdanskas, Gdynė, Talinas, taip pat Rusijos uostai). Konkuruojama dėl tos pačios rūšies krovinių srautų. Statomi nauji kaimyninių šalių (Rusijos, Lenkijos) uostai ir terminalai rytinės Baltijos jūros regione jau paveikė (Ust Lugos uostas perskirstė krovinius, perėmęs juos iš Latvijos ir Estijos uostų) ir papildomai gali paveikti (artimiausiu metu numatoma Primorsko uosto plėtra) krovinių persiskirstymą tarp jūrų uostų, todėl būtina užtikrinti tolesnę uosto

¹⁷ Lietuvos oro uostai duomenys, interneto prieiga: https://www.ltou.lt/uploads/documents/files/apie-oro-ostus/Aviacininkai/Infografikai/2019%20statistika/E_LOU_2019m-viaciniu-rezultatu-infografikas-A3-3mm%20uzlaidos-LT.pdf

infrastruktūros plėtrą, siekiant mažinti jūrų uosto teritorijoje krovos keliamą triukšmą ir aplinkos taršą. Pasitelkiant inovatyvias technologijas, gamtą, jūros aplinką tausojančius sprendimus ir priemones, didžiausias dėmesys ir finansiniai resursai turi būti skiriami uosto infrastruktūros parametru gerinimui (pvz., laivybos kanalo gilinimui, molų rekonstrukcijai, krantinių rekonstrukcijai) ir naujų galimybių sukūrimui, papildomų investicijų pritraukimui, atsižvelgiant į rinkos tendencijas tiek dėl laivų dydžio kaitos, tiek dėl krovinių regione persikirstymo. Didinant krovinių srautus būtina įvertinti, tai, kad susisiekimo iš / į jūrų uosto (-ą) tinklas nėra pakankamai efektyvus ir darnus, kad būtų galima valdyti augančius krovinius vežančio transporto srautus, todėl kartu su uosto plėtra iki 2030 m. būtina lygiagrečiai vystyti sausumos transporto infrastruktūrą siekiant išskaidyti ir nukreipti krovinių srautus nuo miesto teritorijos ir sumažinti taršą Klaipėdos mieste. Šie tikslai siejasi su LR bendrojo plano sprendiniais.

4.2. Vidaus vandenų kelių infrastruktūros parametrai yra nepakankami krovinei ir keleivinei laivybai užtikrinti.

Lietuvoje yra 877,1 km valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių, iš kurių 2021 m. eksploatuojama buvo tik 445 km kelių. Europos susitarimu¹⁸ dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelių į tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašą įtrauktas LR valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelias Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos (jam suteiktas numeris E41, kelio ilgis –291,2 km), taip pat E70 kelio dalis nuo valstybės sienos su Rusijos Federacija iki Nidos ir Klaipėdos. Kelias E41 taip pat yra TEN-T pagrindinio tinklo dalis. TEN-T gairėse nurodyta, kad esamų vidaus vandenų kelių atitiktis vandenų kelių standartams užtikrinti reikalingų priemonių įgyvendinimas yra vienas iš vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtros prioritetų, ir valstybės narės iki 2030 m. turi užtikrinti vidaus vandenų kelių tinkamumą laivybai (angl. *good navigation status*), tačiau vandenų kelio E41 nustatyti projektiniai matmenys nėra išlaikomi visą navigacijos laikotarpį, dėl to ribojama krovininė ir keleivinė laivyba. Todėl pastaraisiais metais krovininė laivyba praktiškai nevyksta – vidaus vandenų keliais pervežamų krovinių kiekiai buvo minimalūs – 2018 m. pervežta 20 tūkst. t krovinių, daugiausia gruntas, pervežamas VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos reikmėms. Savivaldybės, įsikūrusios šalia Nemuno nuo Lietuvos-Baltarusijos sienos iki Nemuno žemupio ir Kuršių marių regiono suinteresuotos tiek krovininės, tiek keleivinės laivybos atsiradimu ir plėtra, turizmo grandžių integravimu į vidaus vandenų transportą ir t. t.

Be paties vandens kelio būklės yra svarbi uostų ir priplaukų tinklo plėtra. Esamų uostų ir priplaukų (nesutvarkytos pagrindinės Nidos ir Marvelės priplaukos, Kauno žiemos, Jurbarko ir Uostadvorio vidaus uostai) infrastruktūra taip pat yra nepakankama: nėra aprūpinimo vandeniu, elektra, kuru, fekalinių vandenų surinkimu, trūksta krovinių pakrovimo / iškrovimo ir sandėliavimo aikštelių, poilsio vietų, sanitarinių mazgų, maitinimo, užimtumo galimybių, trūksta universalus dizaino sprendinių ir pan. Be to, labai svarbu pagerinti eksploatuojamų valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių būklę, taip pat planuoti eksploatuoti ir kitus, šiuo metu dar neeksploatuojamus valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelius, turinčius jungtį su E41 keliu, plėsti jų infrastruktūrą. Šie trūkumai riboja baltojoje knygoje¹⁹ numatytų tikslų – rinktis alternatyvių rūšių transportą (geležinkelio ar vandens transportą) – įgyvendinimą.

4.2.1. Gamtiniai ir aplinkosauginiai veiksniai bei dideli kaštai riboja vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtrą.

Vidaus vandenų kelių nustatytų projektinių matmenų užtikrinimą ir tinkamą eksploatavimą, jų infrastruktūros būklės pagerinimą ir atnaujinimą, vidaus vandenų kelių ir jų infrastruktūros plėtojimą riboja aplinkosauginių teisės aktų taikymas, kuriuose yra nustatyti apribojimai. Dažnu atveju, vykdamas vidaus vandenų kelių projektinių charakteristikų palaikymo priemones, nustatomi reikalavimai atlikti papildomą aplinkosauginį vertinimą. Poveikio aplinkai vertinimo procedūros reikalauja didelių finansinių ir laiko sąnaudų, tačiau būtinos siekiant užtikrinti darnią plėtrą.

Nustatytų vidaus vandenų kelio charakteristikų išlaikymui, ir atitinkamai saugių laivybos sąlygų užtikrinimui įtakos turi natūralūs hidrometeorologiniai

¹⁸ Europos susitarimas dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių (AGN) pasirašytas 1997 m. birželio 26 d. Ratifikuotas Lietuvos Respublikos 2000 m. vasario 17 d įstatymu „Dėl Europos susitarimo dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių (AGN) ratifikavimo“. Nr. VIII-1549, interneto prieiga: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.96442?jfwid=rivwzvpvg>.

¹⁹ Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. (KOM (2011) 144 galutinis)

veiksniai, kai dėl hidrologinių sausrų itin sumažėja upių vandeningumas, pažemėja vandens lygis vidaus vandenų keliuose. E41 kelio būklei papildomai įtakos turi Kauno hidroelektrinės darbo režimas, kai dirbtinai keičiamas vandens debitas (atitinkamai keičiasi vandens lygis ir gylis vidaus vandenų kelyje) Nemuno upėje. Be to, Lietuvos upės pasižymi didelių kiekių sąnašų pernaša, todėl sunku užtikrinti vidaus vandenų kelio matmenis. Dėl minėtų priežasčių reikalingos didelės investicijos sąnašų šalinimo technikai įsigyti. Upės poveikis neigiamai veikia ir vandens kelią reguliuojančius hidrotechnikos statinius – bunas, kurių priežiūra (remontas), taip pat naujų statyba yra vienas iš esminių veiksnių užtikrinant vidaus vandenų kelio matmenis ir saugią laivybą vidaus vandenų keliais.

5. Pasienio kontrolės punktų pralaidumas neužtikrina sklandaus šalies junglumo su trečiosiomis šalimis.

Šiuo metu 7 pasienio kontrolės punktų prie išorinių ES sienų teisinis statusas ir infrastruktūra neatitinka nustatytų reikalavimų. Transporto priemonės, priklausomai nuo pasienio kontrolės punkto apkrovos, eilėse kertant LR valstybės sieną gali užtrukti nuo 1 val. iki 24 val. ir daugiau, o vežėjai dėl vienos paros prastovos vienai transporto priemonei patiria iki 300 eurų nuostolį. Didelės pralaidumo problemos atsiranda dėl pasienio kontrolės punktų patalpose veikiančių muitinės padalinių, kurių veiklą sąlygoja įvairūs išoriniai veiksniai.

5.1. Esama pasienio kontrolės punktų infrastruktūra netenkina transporto priemonių pralaidumo pajėgumų.

EK išskyrė iniciatyvas įgyvendinti krovinių vežimo saugumo didinimo bei keleivių patikros ir saugos didinimo priemones. Norint užtikrinti susisiekimo sektoriaus saugumą būtina taikyti priemones ne tik automobilių, tačiau ir kitoms transporto rūšims – geležinkelių, oro, vandens transportui, ypatingą dėmesį skiriant terminalų ir pasienio kontrolės punktų saugumo užtikrinimui. Pasienio kontrolės punktų infrastruktūra turi atitikti patikrinimą atliekančių valstybės institucijų ir įstaigų veiklą reglamentuojančius teisės aktus, ES muitų teisės aktus, Šengeno teisyno ir tarptautinius saugumo reikalavimus.

Keleivių, transporto priemonių ir prekių srautų pralaidumas pasienio kontrolės punktuose turi būti nuolat didinamas ne tik kartu su kaimyninės trečiosios šalies derančia infrastruktūros plėtra, bet ir naujais, pažangiausių technologijų pasitelkimu, todėl svarbu užtikrinti, kad pasienio kontrolės punktai būtų tinkamai suprojektuoti ir įrengti siekiant sudaryti palankesnes sąlygas sklandžiam asmenų, prekių ir transporto priemonių vykimui per valstybės sieną.

Ne priešais visus tarptautinius pasienio kontrolės punktus įrengta tinkama patekimo į juos infrastruktūra – kai kur nėra palaukimo aikštelių arba trūksta įvažiavimo į pasienio kontrolės punktus eismo juostų, skirtų skirtingų kategorijų ir prioritetus turinčioms transporto priemonėms. Atsižvelgiant į tarptautinių krovinių srautų prognozes, susisiekimo sektoriui aktualu įvertinti krovinių iš Rusijos ir kitų ne ES valstybių svarbą bei mastus, kadangi nuo geopolitinės situacijos priklauso didelė dalis tarptautinių krovinių. Kadangi kelių transportu vežama didelė dalis tarptautinių krovinių, geopolitika gali paveikti kelių transporto infrastruktūros pralaidumo poreikius, infrastruktūros modernizavimo ar plėtros poreikius.

5.1.1. Veiksmų suderinamumo su kaimyninėmis šalimis trūkumas.

Dėl įtemptų Baltarusijos Respublikos ir Vakarų valstybių santykių yra didelė tikimybė, kad bendradarbiavimas dvišalėje pasienio kontrolės punktų plėtros komisijoje nevyks arba nebus toks efektyvus kaip kitomis aplinkybėmis, todėl netgi patikimos informacijos gavimo galimybės tampa ribotos.

5.2. Modernios įrangos ir inovatyvių sprendimų stoka.

Pasienio kontrolės punktų efektyvumą mažina pasenusi įranga (pvz., reikia naujų rentgeno aparatų) ir jos trūkumas, nėra bendros sistemos, kuri leistų operatyviai dalytis informacija apie keliaujančius asmenis, kertančius valstybės sieną.

5.3. Žmogiškųjų išteklių iššūkiai.

Pasienio kontrolės punktuose kontrolę vykdančių institucijų žmogiškųjų išteklių pajėgumai yra nepakankami: trūksta darbuotojų, dirbančiųjų asmenų amžiaus vidurkis didėja, stokojama žinių ir įgūdžių įvairiose situacijose: tiek dokumentų ištyrimo, tiek anglų kalbos, tiek bendravimo su asmenimis, turinčiais individualių poreikių, tiek informacinių technologijų taikymo darbe klausimais ir pan. Detaliau ši priežastis nagrinėjama ir sprendžiama 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos viešojo saugumo stiprinimo plėtros programoje (10.6 uždavinys).

6. Skirtingų transporto rūšių integralumo trūkumas (priežastis plačiau aprašoma 5.4 uždavinio 1 problemos 2 priežastyje ir 6.1 uždavinio 1 problemos 2.1.2 priežastyje).

2 problema – Lietuvoje eismo saugos lygis žemesnis negu ES vidurkis.

Lietuvoje vienas didžiausių ES žūstančiųjų per kelių eismo įvykius skaičius ir nors žūčių keliuose, vertinant 5 metų laikotarpį, skaičius mažėja (LAKD duomenimis, 2015 m. kelių eismo įvykiuose žuvo 242 asmenys, 2020 m. – 175 asmenys²⁰), tačiau vis dar yra pernelyg didelis palyginti su kitomis ES valstybėmis. 2020 m. Lietuvoje žuvusiųjų keliuose milijonui gyventojų buvo 63, palyginti su ES vidurkiu – 42, Lietuvą lenkia tik Bulgarija (67), Latvija (74), Lenkija (65) ir Rumunija (85)²¹. Nepakankamo eismo saugumo problema būdinga visai Lietuvos Respublikos teritorijai.

Analizuojant žuvusių asmenų keliuose skaičių 2020 m., LAKD duomenimis, labiausiai išsiskyrė vairuotojų mirčių skaičius, kuris sudarė 40,5 proc. visų mirčių keliuose, pėsčiųjų mirčių skaičius sudarė beveik 29 proc. visų žuvusiųjų, likusių kelių eismo dalyvių, keleivių, dviratinkų ir kitų asmenų – 30 proc. visų mirčių keliuose²².

Analizuojant eismo įvykių statistiką²³ pastebėta, kad 2020 m. vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse įvyko apie 63 proc. visų eismo įvykių, kuriuose buvo sužeista apie 60 proc. visų eismo įvykiuose sužeistų asmenų, o žuvusiųjų skaičius vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse sudaro apie 27 proc. visų eismo įvykiuose žuvusių asmenų. Nors 2020 m. eismo įvykių (2 872 eismo įvykiai)²⁴ bei sužeistųjų skaičius (3 271 sužeistasis) palyginti su 2019 m. šiek tiek sumažėjo (2019 m. įvyko 3 198 eismo įvykiai, kuriuose buvo sužeista 3 770 asmenų), tačiau eismo įvykių skaičiaus ir sužeistųjų skaičiaus mažėjimo tendencijos nėra pakankamos siekiant NPP užsibrėžto tikslo iki 2030 m. žuvusiųjų keliuose skaičių, tenkantį vienam milijonui gyventojų sumažinti iki 30.²⁵

Problemos teritorinės sklaidos analizė, atlikta rengiant Regionų plėtros programą, atskleidė, kad žuvusiųjų ar sužeistųjų eismo įvykiuose skaičius Lietuvos Respublikos teritorijoje pasiskirsto netolygiai, t. y. didžiausia eismo įvykių dalis tenka didžiųjų miestų regionams: jiems teko atitinkamai 52 proc. visų žuvusiųjų ir 56 proc. visų sunkiai sužeistųjų eismo įvykiuose 2020 m., vien tik Vilniaus regione buvo 23 proc. visų žuvusiųjų ir 27 proc. visų sunkiai sužeistųjų. Eismo saugumo problematikos giluminė analizė kiekviename regione bus atlikta rengiamuose regionų plėtros planuose.

Dauguma eismo saugą didinančių priemonių įdiegtos TEN-T kelių ruožuose. Šiuose keliuose akivaizdžiai pagerėjo eismo saugos situacija – TEN-T keliuose beveik nebeliko juodųjų dėmių, tačiau jų vis dar yra rajoniniuose ir krašto keliuose. Santykinai didelis žūčių geležinkeliuose skaičius (6 mirtys 2020 m.). Geležinkelių pervažų saugumas yra nuolat didinamas, įrengiamos dviejų lygių pervažos, tačiau pervažose vis dar žūsta ir sužeidžiama žmonių (2020 m. 1 žuvusysis).

Svarbu pažymėti, kad Lietuvos valstybė ir visuomenė dėl eismo įvykių, kasmet patiria didelių ekonominių ir socialinių nuostolių. Įvertinus nukentėjusiųjų eismo dalyvių skaičių bei nukentėjimo mastą, VŠĮ Transporto kompetencijos agentūros duomenis, Lietuvos valstybė per 2020 m. patyrė 150,76 mln. Eur žalą. Vertinant žalą Lietuvos ekonomikai dėl įskaitinių eismo įvykių, pasiskirstymą valstybinės ir vietinės reikšmės keliuose nustatyta, kad 2017–2020 m. vidutiniškai 37 proc. visų įskaitinių eismo įvykių įvyko valstybinės reikšmės keliuose, o 63 proc. vietinės reikšmės keliuose, tačiau didesnė žala dėl įskaitinių eismo įvykių patiriama valstybinės reikšmės keliuose – vidutiniškai 62 proc. (t. y. 374,71 mln. Eur), o vietinės reikšmės keliuose – 38 proc. (t. y.

²⁰ LAKD duomenys, internetinė prieiga: https://lakd.lrv.lt/uploads/lakd/documents/files/eismo_saugumas/statistika/eismo_ivykiuose_nukenteje_eismo_dalyviai_2000-2020.pdf

²¹ EK duomenys, internetinė prieiga: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_1767

²² LAKD duomenys, internetinė prieiga: https://lakd.lrv.lt/uploads/lakd/documents/files/eismo_saugumas/statistika/eismo_ivykiuose_nukenteje_eismo_dalyviai_2000-2020.pdf

²³ Transporto kompetencijų agentūra „Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje, 2017-2020 m.“, internetinė prieiga: <https://tka.lt/assets/uploads/sites/3/2021/07/2017-2020-m-Eismo-ivykiu-statistika-LT.pdf>

²⁴ LAKD duomenys, internetinė prieiga: https://lakd.lrv.lt/uploads/lakd/documents/files/eismo_saugumas/statistika/eismo_ivykiu_pasiskirstymas_pagal_rusis_2000-2020.pdf

²⁵ LAKD duomenys, internetinė prieiga: https://lakd.lrv.lt/uploads/lakd/documents/files/eismo_saugumas/statistika/eismo_ivykiu_kaltininkai_2000-2020.pdf

226,02 mln. Eur). Valstybinės ligonių kasos duomenimis, 2020 m. iš privalomojo sveikatos draudimo fondo biudžeto sumokėta daugiau kaip 3,63 mln. Eur už asmens sveikatos priežiūros paslaugas, suteiktas dėl eismo įvykių metu patirtų sužalojimų, iš jų 3,07 mln. Eur sumokėta už stacionarines paslaugas (vidutiniškai apie 1,8 tūkst. Eur už 1 atvejį) ir beveik 600 tūkst. Eur už ambulatorines, priėmimo skubiosios pagalbos, medicininės reabilitacijos ir kt. paslaugas. Atsižvelgiant į tai, kad savivaldybėms pavesta vietinio susisiekimo transporto organizavimo funkcija, kurios vykdymas tiesiogiai prisideda prie eismo saugumo užtikrinimo, sprendžiant problemą būtinas savivaldybių dalyvavimas.

Tarptautiniai oro uostai buvo suprojektuoti priimti mažesnius orlaivių srautus, todėl dabar, didėjant orlaivių srautams ir keičiantis techniniams orlaivių parametrams, tampa sudėtinga užtikrinti orlaivių eismo saugą oro uostų teritorijoje. Siekiant užtikrinti skrydžių ir aviacinės veiklos saugą TEN-T tinklui priklausančiuose oro uostuose ir išvengti eismo įvykių, būtina koordinuotai atnaujinti oro uostų infrastruktūrą.

Vienas iš svarbiausių uosto ir vidaus vandens kelių vystymo ir priežiūros tikslų yra užtikrinti saugias laivybos sąlygas naudotojams. Nors vandens transportas pasižymi saugumu, siekiant išvengti eismo įvykių, būtina laiku priimti reikalingus sprendimus dėl techninių parametru gerinimo, eismo valdymo sprendinių diegimo. Dėl dabartinių uosto techninių parametru nuolat kyla rizika į uostą atplaukiantiems laivams, ypač esant nepalankioms oro sąlygoms. Didieji laivai naudojami ta pačia teritorija kaip ir mažieji, dėl to kyla papildomų eismo saugos užtikrinimo iššūkių.

Išsprendus problemą padidės kelių ir geležinkelių transporto infrastruktūros saugumas ir eismo sauga, sumažės sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičius eismo įvykiuose keliuose ir geležinkeliuose ir taip bus sumažinta Lietuvos valstybės patiriama žala, bus užtikrina eismo oro ir vandens transportu sauga.

Sprendžiamos problemos priežastys:

1. Dauguma eismo įvykių įvyksta dėl eismo dalyvių kaltės, jiems nesilaikant Kelių eismo taisyklėse (toliau – KET) nustatytų reikalavimų.

Apie 90 proc. eismo įvykių įvyksta dėl eismo dalyvių kaltės. LAKD duomenimis 2020 m. apie 72 proc. eismo įvykių sukėlė vairuotojai, apie 5 proc. pėstieji, apie 6 proc. dviratininkai. Dauguma jų įvyksta todėl, kad eismo dalyviai sąmoningai nepaiso KET nustatytų reikalavimų. Eismo dalyvių elgesiui kelyje didelį poveikį daro KET reikalavimų laikymosi kontrolė ir nuobaudų ir administracinio poveikio priemonių neišvengiamumas, visuomenės KET pažeidimų netoleravimas ir švietėjiška veikla.

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

Vairavimas esant neblaiviems ar apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų kelia didelį susirūpinimą. Vien 2019 m. neblaivūs motorinių transporto priemonių vairuotojai sukėlė 184 eismo įvykius, kuriuose buvo sužeisti 269 žmonės ir 21 eismo dalyvis žuvo. 2015–2019 daugiausia eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, įvyko dėl neblaivių eismo dalyvių: vairuotojų – 9,6 proc., pėsčiųjų – 3,78 proc., dviratininkų – 1,02 proc.

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

Vis dar daug yra asmenų, kurie eidami keliu tamsiuoju paros metu nenaudoja matomumą gerinančių priemonių. 2019 m. eismo įvykiuose žuvo 58 pėstieji, iš jų 34 – tamsiuoju paros metu (tai sudaro 31,5 proc. žuvusių eismo dalyvių), sužeista 850 pėsčiųjų, iš jų 258 tamsiuoju paros metu. Rudenį ir žiemą dominuoja ilgas tamsus paros metas bei nepalankios eismo sąlygos, kurios blogina neapsaugotų eismo dalyvių – pėsčiųjų saugumą keliuose. Žiemą ir rudenį įvyksta apie 70 proc. visų užvažiavimų ant pėsčiųjų.

Eismo įvykių pasekmėms didelę įtaką turi tai, ar transporto priemonės keleiviai segi saugos diržus ar ne. VšĮ Kelių ir transporto tyrimo instituto 2016 m. studijoje „Diržų segėjimo ant priekinių ir galinių sėdėjimo vietų dažnumo tyrimai“ nurodoma, kad 2013–2015 m. buvo užfiksuota, kad beveik penktadalis

žuvusių eismo dalyvių nebuvo prisisegę saugos diržų. Saugos diržus sėdėdami automobilio priekyje Lietuvoje segasi 97 proc., o automobilio gale (įskaitant vaikus, vežamus vaikiškose kėdutėse) tik 30 proc. automobiliais važiuojančių žmonių, autobusuose šis procentas dar mažesnis. Lietuvos transporto saugos administracijos 2018 m. duomenimis, tolimojo susisiekimo autobusuose diržus segasi 16 proc., o mokykliniuose autobusuose – 78 proc. keleivių.

Pavojingas, chuliganiškas eismo dalyvių elgesys taip pat kelia nerimą. Deja, Lietuvos keliuose tokių atvejų pasitaiko gana dažnai. Policija gali pastebėti tik dalį taip vairuojančių vairuotojų, pvz., 2018 m. už pavojingą vairavimą policijos pareigūnai nubaudė 2 151 vairuotoją, už chuliganišką vairavimą – 280, 2019 m. – 3 485 vairuotojus ir 269 vairuotojus už chuliganišką vairavimą. Tad būtina imtis ir kitų priemonių, kurios ugdytų vairuotojų sąmoningumą, pagarbą kitiems eismo dalyviams ir nepakantumą chuliganiškam ir pavojingam vairavimui.

Šalyje vykdomos saugaus eismo akcijos bei kiekvieną savaitę skelbiama savaitės eismo įvykių apžvalga veikia kaip informacinės, tačiau ne šviečiamosios priemonės.

2. Trūksta inžinerinių eismo saugumo priemonių ir sprendinių, o esama infrastruktūra dažnai netenkina saugumo parametrų.

Viena iš eismo įvykių, kuriuose žūsta ar būna sužeisti eismo dalyviai, priežasčių yra inžinerinių saugaus eismo priemonių trūkumas ir netinkamų eismo organizavimo priemonių taikymas. 2015–2019 m. Lietuvos keliuose priešpriešinių susidūrimų metu žuvo 177 eismo dalyviai, atsitrenkus į medžius žuvo 161 eismo dalyvis. 2019 m. Lietuvos keliuose įvyko 846 užvažiavimai ant pėsčiųjų, kurių metu 850 pėsčiųjų buvo sužeisti ir 58 žuvo. Nagrinėjant eismo įvykių priežastis matyti, kad nemažai eismo įvykių, kuriuose žūsta žmonės, įvyksta sankryžose, kelio vingiuose ar nesaugiose šalikelėse ar kelkraščiuose, pavyzdžiui, nuvažiavimuose nuo kelio 2015–2019 m. žuvo 211 žmonių ir net 2 803 žmonės buvo sužaloti. 2015–2019 m. sankryžose eismo įvykiuose žuvo 58 žmonės ir 761 buvo sužalotas. Nesaugaus lenkimo metu sukeltuose eismo įvykiuose 2015–2019 m. žuvo 28 žmonės ir 186 buvo sužaloti.

2015–2019 m. Lietuvoje eidami keliu žuvo 350 žmonių, iš jų pėsčiųjų perėjose žuvo 83 žmonės, ir 4 458 buvo sužaloti, iš jų pėsčiųjų perėjose 2 172. Taip pat pažymėtina, kad per šį laikotarpį Lietuvoje žuvo 73 dviratininkai.

Dar viena eismo įvykių priežasčių, būdingų labiau užmiesčio teritorijoms, tai užvažiavimai ant gyvūnų: 2017–2019 m. įvyko 31 eismo įvykis, kurių metu 1 žmogus žuvo ir 38 žmonės buvo sužeisti. Nepaisant to, kad palyginti 2020 m. užmiestyje įvykusius eismo įvykius pagal eismo įvykio rūšį, su vidutiniu eismo įvykių skaičiumi užmiestyje 2017–2019 m., nustatyta, kad 2020 m. gerokai sumažėjo užvažiavimų ant gyvūnų (-21 proc.), tačiau vis dar susiduriama su problema dėl saugios gyvūnijos migracijos užtikrinimo, siekiant išvengti eismo įvykių. Iki šiol taikomos gyvūnų apsaugos migracijos keliuose ir migracijos kelių vientisumo užtikrinimo priemonės yra nepakankamos – jų trūksta Lietuvos keliuose, taip pat aktualus tinkamų vietų parinkimas (pvz., stambieji žinduoliai nesinaudoja požeminėmis pralaidomis, būtina projektuoti ir įrengti antžemines).

Dėl nepakankamai saugios geležinkelių infrastruktūros, ypač pervažose, vis dar stebimas žuvusiųjų skaičius šiame sektoriuje.

3. Daugiau kaip pusė eisme dalyvaujančių priemonių yra techniškai netvarkingos.

Lietuvoje privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros metu nustatoma, kad daugiau kaip 50 proc. visų techninei apžiūrai pateiktų transporto priemonių turi didelių trūkumų, tai yra keliais važinėja techniškai netvarkingos transporto priemonės, kurios kelia pavojų saugiam eismui. Lietuvoje registruotų transporto priemonių vidutinis amžius yra 14,7²⁶ m. Siekiant mažinti techniškai netvarkingų transporto priemonių naudojimą eisme būtina vykdyti efektyvesnę eisme dalyvaujančių kelių transporto priemonių kontrolę. Būtina užtikrinti visų keliais judančių transporto priemonių tinkamą techninę būklę. Visi keliuose naudojami lengvieji, keleiviniai ir kroviniai automobiliai turi būti visapusiškai saugūs ir techniškai tvarkingi.

Pažymėtina, kad transporto priemonės amžius ir jos saugumo sistemos turi tiesioginių sąsajų. Naujesnės transporto priemonės turi daugiau saugos įrangos.

4. Nepakankamai efektyvus gelbėjimo tarnybų darbas (plačiau aptariama ir analizuojama pagal kompetenciją 2022–2030 metų plėtros programos

²⁶ Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacijos duomenys, internetinė prieiga: <https://www.vta.lt/grupes/bendroji-statistika/>

valdytojos Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerijos sveikatos priežiūros kokybės ir efektyvumo didinimo plėtos programoje ir 2022–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos viešojo saugumo stiprinimo plėtos programoje).

Sužeistuosius ir žuvusiuosius po eismo įvykių gelbėjančios greitosios medicinos pagalbos (toliau – GMP) ir priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo tarnybos, atlikdamos savo pareigas, susiduria su techniniais (per mažas pilnos komplektacijos GMP skaičius, nusidėvėjusios transporto priemonės, medicininės ir gelbėjimo įrangos trūkumas ir pan.), žmogiškųjų išteklių (darbuotojų trūkumas, stokojama žinių ir įgūdžių) ir bendradarbiavimo (trūksta bendrų mokymų) iššūkiais. Pašalinus šiuos trūkumus būtų užtikrintas efektyvesnis gelbėjimo tarnybų darbas, būtų sudarytos geresnės sąlygos gelbėti sužeistuosius po eismo įvykių.

5. Neefektyviai valdomos eismo įvykių rizikos.

Eismo įvykių rizikos valdymui didelę įtaką turi kaupiama eismo įvykių statistinė informacija. Šiuo metu eismo įvykių duomenys tvarkomi Eismo įvykių informacinėje sistemoje, kurios valdytojas yra Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos. Nagrinėjant eismo įvykių aplinkybes dažnai pastebima eismo įvykių duomenų trūkumų: klaidingai nurodytos eismo įvykio vietos koordinatės, nurodyta eismo įvykio vieta ir koordinatės tarpusavyje nesutampa, klaidingai nurodyta eismo įvykio vieta, ne visada nurodyta informacija apie sankryžos požymį, nepakanka tikslumo – nurodyta tik gyvenvietė ar savivaldybė, nurodyta tik gatvė, nurodytas adresas, tačiau tiksliai eismo įvykio vieta lieka neaiški, nurodytas adresas, tačiau nenurodytas kelias ir kilometras; nepakanka informacijos apie saugos diržus ir oro pagalves; nepakanka informacijos apie vaikiškų kėdučių naudojimą; nepakanka informacijos apie šalmų naudojimą; nepakanka informacijos apie sužeidimo mastą; nepakanka informacijos apie automobilių pagaminimo metus; netiksli informacija apie eismo įvykio rūšį ir pobūdį.

Lietuvos transporto saugos administracija, siekdama prisidėti prie eismo saugumo automobilių keliuose gerinimo, pradėjo nagrinėti eismo įvykių, kuriuose dalyvauja keleivinės ir krovininės kelių transporto priemonės ir kuriuose buvo sužeisti ir (ar) žuvo žmonės, aplinkybes. Šių eismo įvykių aplinkybių tyrimo tikslas – nustatyti pirmines priežastis ir parinkti ir įgyvendinti konkrečias priemones, padėsiančias išvengti eismo įvykių, per kuriuos buvo sunkiai sužeisti ir (ar) žuvo žmonės. Nepakankamas tarpinstitucinis bendradarbiavimas, nes šiuo metu nustačius pirmines eismo įvykių priežastis ir parinkus priemones joms šalinti atsakingos institucijos dažnai nederina veiksmų tarpusavyje.

NPP 5.4 uždavinys „Gerinti skaitmeninį junglumą ir didinti susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą bei sektoriaus kuriamą vertę“

1 problema – neišnaudojamas susisiekimo sistemos potencialas kurti didesnę sektoriaus vertę didinant susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą ir teikiant paslaugas.

Transporto sektorius Lietuvoje sukuria apie 13 proc. bendrosios pridėtinės vertės (2020 m. Statistikos departamento duomenys). Tačiau kiekvieno transporto subsektoriaus indėlis yra nevienodas: didžiausią dalį (beveik 59 proc.) sudaro krovininis kelių transportas (įskaitant perkraustymo veiklą), mažiausią dalį (0,4 proc.) sudaro keleivių ir krovininių vežimas orlaiviais, tačiau svarbu paminėti, kad krovininių krova ir keleivių aptarnavimas oro uostuose, pakrovimas ir iškrovimas jūrų uostuose, transporto agentūrų veikla sudarė beveik 30 proc., o keleivių ir krovininių vežimas geležinkeliais sudarė 5 proc.

Lietuvoje pervežamų keleivių ir krovininių skaičius atskiruose susisiekimo subsektoriuose yra pasiskirstęs labai netolygiai. Kelių transportui tenka didžioji keleivių ir krovininių vežimo dalis pagal apimtį. Lietuvos statistikos departamento duomenimis 2020 m. visų rūšių transportu buvo pervežta 235,9 mln. keleivių, iš kurių net 97 proc. kelių transportu, o geležinkelių transportu vežamų keleivių dalis sudarė tik 1,4 proc., vidaus vandens transportu – 1 proc. Šiek tiek kitokios, bet panašios tendencijos pastebimos krovininių pervežime: 2020 m. iš viso buvo pervežta 169 mln. tonų, iš kurių 63 proc. pervežta kelių transportu, o geležinkelių transportu – 31 proc., mažiausiai vidaus vandens transportu – 0,6 proc. Toks netolygus krovininių ir keleivių pervežimas lemia didelius transportavimo kaštus, o ypač oro taršą. Atsižvelgiant į ES transporto politikos tikslus dėl daugiarūšiškumo skatinimo, plėtojant pagrindinį TEN-T

tinklą Lietuvai svarbu optimizuoti daugiarūšio transporto logistikos grandinių veiklą, įskaitant platesnį efektyviau išteklius naudojančio transporto rūšių naudojimą bei įvairiarūšių keleivių ir krovinių terminalų, užtikrinsiančių skirtingų transporto rūšių sąsajas bei papildomų verslų galimybę, kūrimą. Šalies vidaus susisiekime būtina didinti viešojo transporto vaidmenį keleivių pervežime, siekiant ES Baltojoje knygoje užsibrėžto tikslo, kad iki 2050 m. didžioji keleivių vežimo vidutiniais nuotoliais dalis turėtų būti vykdoma traukiniais, o trumpaisiais nuotoliais – miestų viešuoju transportu.

Transporto panaudojimo efektyvumo proveržį stabdo inovacijų stoka susisiekimo sektoriuje. Lietuvos statistikos departamento duomenimis 2016–2018 m. transporto sektoriuje įmonės, kurios buvo diegusios inovacijas, sudarė 40,2 proc. Tai vienas žemiausių rodiklių, mažesnis yra tik statybų sektoriuje – 33,3 proc.

Siekiant išlaikyti ir didinti teigiamą ekonominį efektą yra svarbu tinkamai panaudoti šalies konkurencinį potencialą – būtina efektyviau išnaudoti jau sukurtą transporto infrastruktūrą keleiviams ir kroviniams vežti, užtikrinti tolygią skirtingų transporto rūšių infrastruktūros plėtrą ir skatinti jų integralumą, sudaryti sąlygas taikyti inovacijas.

Vieno iš esminių ryšių infrastruktūros objektų Vilniaus TV bokšto esama būklė neužtikrina saugios ir efektyvios jo eksploatacijos, o jo kuriama ekonominė, socialinė ir kultūrinė vertė neatitinka to potencialo, kurį būtų galima išnaudoti palyginti su kitais analogiškais statiniais kitose ES valstybėse.

Išspręsta problema sudarys sąlygas geriau išnaudoti transporto infrastruktūrą kroviniams ir keleiviams vežti ir Lietuvos, kaip tranzito šalies, potencialą, plėtoti įvairiarūšį transportą (skirtingų transporto rūšių tarpusavio integraciją), plačiau išnaudoti viešosios infrastruktūros tinklą keleiviams vežti, t. y. sudaryti galimybes kuo mažesnėmis laiko ir finansinėmis sąnaudomis įveikti atstumą tarp pagrindinių urbanistinių centrų. Taip pat leis išnaudoti ryšių infrastuktūros potencialą – rekonstravus ir įveiklinus ryšių infrastruktūros objektą, jame būtų sukurta papildomų darbo vietų verslo, technologijų, pramogų ir aptarnavimo srityse, kurios per 15 metų laikotarpį šalies ekonomikai sugeneruotų per 12 mln. Eur pridėtinės vertės, pritrauktų vidutiniškai 25 proc. daugiau lankytojų nei pastarųjų 5 metų vidurkis.

Sprendžiamos problemos priežastys:

1. Nepakankamai išvystyta kelių, geležinkelių, jūrų ir vidaus vandenų kelių, oro transporto infrastruktūra (žr. prie 5.3 uždavinio problematikos).

2. Neišnaudojamas transporto sektoriaus konkurencingumo potencialas.

Lietuvos transporto (kelių, geležinkelių, oro ir vandens) infrastruktūra pagal pasaulio konkurencingumo indekso infrastruktūros rodiklį²⁷ 2019 m. įvertinta 59,2 balo iš 100, t. y. 21 vieta tarp 28 ES šalių (pvz., Latvija – 23-ia, Estija – 25-a). Vertinant sudėtinės rodiklio dalis pastebima, kad prasčiausiai konkurencingumo prasme vertinamas oro uostų junglumas ir oro transporto paslaugų efektyvumas, ES kontekste užima atitinkamai 25-ą ir 23-ią vietas. Toks Lietuvos konkurencingumo vertinimas tik patvirtina, kad Lietuvos transportas vis dar patiria nemažai iššūkių.

Išnaudojant transporto sektoriaus potencialą, susiduriama su ribojančiais veiksniais. Lietuvos susisiekimo sektoriuje vis dar yra veikiančių valstybės valdomų įmonių, kurių teisinis statusas riboja šių įmonių galimybes plėtoti joms priklausantį turtą, efektyviau valdyti verslo riziką, įgyvendinti naujas veiklas. Teisinis statusas taip pat neleidžia pritraukti įvairesnių formų kapitalo ir investicijų, išplėsti teikiamų paslaugų spektro, savarankiškai konkuruoti su privataus kapitalo bendrovėmis. Taip pat siekiant, kad prasčiau vertinami transporto sektoriai turėtų daugiau galimybių konkuruoti su kitų šalių atitinkamais transporto sektoriais, būtina peržiūrėti teisinę, reguliacinę ir mokestinę aplinką, kuri skatintų ir didintų sektorių kuriamą pridėtinę vertę.

2.1. Skirtingų transporto rūšių integralumo trūkumas.

2.1.1. Neišvystytos krovinių vežimo įvairiarūšės jungtys (mazgai) tarp skirtingų transporto rūšių.

Užtikrinant maksimalų efektyvumą, siekiant didesnės ekonominės naudos ir kuo mažesnio poveikio aplinkai, vidutiniais ir tolimaisiais atstumais kroviniai

²⁷ Pasaulio konkurencingumo ataskaita 2019 m., internetinė prieiga: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

turi būti vežami vandens transportu, žemyninėje dalyje geležinkelių ir vidaus vandenų transportu ir tik galutinius taškus pasiekti mažiausiai efektyviu automobilių kelių transportu. Šalyje jau veikia Kauno ir Vilniaus intermodaliniai terminalai, kuriuose krovos apimtis nuolat auga – nuo 2380,5 TEU (22 614,8 t) 2016 m. padidėjo iki 22 340 TEU (212 230 t) 2020 m., t. y. padidėjo 9 kartus. Be to, Kauno terminalas 2020 m. buvo sujungtas su „Rail Baltica“ vėže ir tapo patrauklesnis tarptautiniams vežėjams. Nuo 2021 m. 2 ketv. Kauno intermodaliniame terminale pradėta puspriekabių krova, t. y. sudarytos sąlygos dalį krovinių perkelti iš kelių transporto į geležinkelių transportą ir taip mažinti sukeliama oro taršą. Vilniaus intermodaliniame terminale šios sąlygos dar nėra sudarytos.

Įvairiarūšių jungčių išvystymo trūkumas stebimas ir vidaus vandenų kelių sektoriuje. Krovininei laivybai pagrindinė tinkama krovininė prieplauka yra Marvelės prieplauka Kaune, kurioje yra krovos ir saugojimo aikštelės ir kita infrastruktūra. Kadangi prieplauka nėra įveiklinta, joje nėra krovos technikos. Plėtojant viešuosius įvairiarūšius logistikos centrus, būtina įvertinti vietinės reikšmės konsoliduotų krovinių centrų poreikį ir galimas plėtros kryptis.

2.1.2. Viešojo transporto integralumo tarp skirtingų transporto rūšių ir nacionalinio, regioninio bei vietinio lygmenų trūkumas, nevienodas paslaugų prieinamumas (plačiau aprašoma 6.1 uždavinio 1 problemos 2.1.2 priežastyje).

3. Inovatyvių ir skaitmenizuotų sprendimų trūkumas susisiekimo sektoriuje.

Pasaulyje vis sparčiau vystosi itin pažangios technologijos: savivaldis transportas, bepiločiai orlaiviai, daiktų internetas, 5G ryšys, virtuali realybė, dirbtinis intelektas ir kitos technologijos, kurios atveria dideles galimybes spręsti visuomenės ir verslo iššūkius visuose sektoriuose, tarp jų ir susisiekimo bei transporto. Tačiau Lietuvoje iki šiol nėra pakankamai skatinamos susisiekimo inovacijos, nesudaroma palanki aplinka joms kurti ir bandyti.

Inovacijos ir skaitmeninimas transporto sektoriuje buvo vystomas fragmentuotai, neturint aiškios transporto sektoriaus skaitmenizacijos ir inovacijų vystymo vizijos. Inovatyvių skaitmenizuotų sprendimų trūkumas stabdo efektyvesnę transporto infrastruktūros panaudojimą. Pvz., šiuo metu visi kroviniai vežami naudojant popierinius dokumentus, dėl to įmonės patiria didelę administracinę naštą pildydamos ir spausdindamos reikalingus krovinio dokumentus. Jeigu dokumentai būtų skaitmeniniai, kasmet įmonės sutaupytų apie 75–102 mln. darbo valandų, tai leistų iki 2040 m. sutaupyti 20–27 mlrd. Eur visoje ES, taip pat būtų išvengta apie 1300 t CO₂ emisijų. Be to, valstybės institucijos šiuo metu gaišta laiką tikrindamos krovinių dokumentus, dėl to ilgėja krovinio pristatymo laikas, susidaro eilės kelių pasienio kontrolės punktuose iš trečiųjų šalių ir pan. Trūksta inovatyvių sprendimų visose susisiekimo sistemos grandyse: nuo keleivių apskaitos, jų informavimo, universalaus dizaino taikymo iki prekių logistikos platformų, užtikrinančių vežimų ilgais nuotoliais ir paskutinės mylios pervežimų efektyvią integraciją, ir inovatyvių transporto parko valdymo sprendimų.

4. Nepakankamai išvystyti ir įveiklinti ryšių infrastruktūros objektai.

Vilniaus TV bokšto esama būklė neuztikrina saugios ir efektyvios jo eksploatacijos. Bokštas pastatytas 1980 m. ir nuo to laiko pastatas nebuvo rekonstruotas. Anksčiau buvo atliktas paprastas stiebo remontas, tačiau antžeminė pastato dalis neatitinka šiuolaikinių saugumo ir funkcionalumo reikalavimų. Pastato būklės vertinimo ekspertizės išvados teigia, jog rekonstrukcijos reikalauja tiek pagrindinės statinio konstrukcijos, tiek ir vidaus infrastruktūros tinklai (šildymas, vėdinimas, vandentiekis, kanalizacija, elektros tiekimo it kt.), o priešgaisrinė sistema šiuo metu neatitinka pasikeitusių priešgaisrinės saugos reikalavimų, taip pat nėra užtikrinama saugi asmenų, turinčių individualių poreikių, evakuacija. 2011 m. Vilniaus Gedimino technikos universiteto atlikta Vilniaus TV bokšto laikančiųjų konstrukcijų dalies statinio ekspertizė nurodė tikslines konstrukcijų pažaidas ir defektus.

Pagrindinė Vilniaus TV bokšto kaip infrastruktūros objekto funkcija yra neatsiejama aukštųjų bokštų ir stiebų (virš 100 metrų) infrastruktūros, leidžiančios televiziniu signalu padengti beveik 100 proc. Lietuvos teritorijos ir TV ir radijo programų siuntimo bei bevielėms telekomunikacijų paslaugoms teikti tinklo dalis ir garantuoja nacionalinio radijo ir televizijos programų transliavimą. Bokšte yra įrengtas valstybės duomenų centras, duomenų perdavimo paslaugų valdymo centras, ekstremaliųjų situacijų radijo ir TV pranešimų perdavimo sistemos pagrindinis mazgas. Nors bokštas yra eksploatuojamas, tačiau visas objekto potencialas nėra išnaudojamas. Šiuo metu didžioji dalis bokšte esančių patalpų yra išnaudojamos neefektyviai ir naudojamos kaip

technologinės paskirties patalpos, nors rekonstravus statinį jos galėtų būti pritaikytos kitoms pagal poreikį veikloms.

2 problema – Lietuvoje trečdalis namų ūkių neturi galimybės jungtis prie didesnės kaip 100 Mbps spartos fiksuotojo plačiajuosčio interneto, o 5G technologija paremtos paslaugos nėra teikiamos.

2020 m. pabaigoje Susisiekimo ministerijos atliktoje analizėje ir investicijų vertinime²⁸ yra identifikuotos baltosios sritys ir nustatyta, kad prie fiksuotojo plačiajuosčio interneto, kurio duomenų atsisiuntimo sparta ne mažesnė kaip 100 Mbps dabar Lietuvoje neturi galimybės jungtis 32,2 proc., arba 429,0 tūkst., namų ūkių. Minėtame vertinime taip pat yra identifikuotos ir baltosios magistralinių kelių sritys. Pagrindiniuose keliuose yra daugiau negu 100 sričių (600 km), kuriose ryšys yra silpnas arba visai jo nėra. 5G ryšio technologija paremtos komercinės paslaugos Lietuvoje vis dar nėra teikiamos, tinklų plėtra praktiškai nepradėta (Lietuva yra viena iš ES valstybių narių, kurioje dar nėra prieinamos komercinės 5G ryšio paslaugos).

Skaitmeninio junglumo svarba tik didėja: itin sparčių plačiajuosčio ryšio tinklų diegimas ypač svarbus norint paspartinti ekonomikos augimą, valstybės tarptautinį konkurencingumą, naujų darbo vietų kūrimą, taip pat informacinės visuomenės ir inovacijų plėtrą. Visa šios skaitmeninės transformacijos ekonominė ir socialinė nauda bus gaunama tik tada, kai šios paslaugos bus užtikrintos visai visuomenei – tiek kaimo, tiek miesto teritorijose.

EK Gigabitinės visuomenės komunikate²⁹ valstybės narės skatinamos prisidėti prie trijų strateginių gigabitinės visuomenės kūrimo uždavinių iki 2025 m. įgyvendinimo: 1) užtikrinti gigabitinį junglumą, t. y. ne mažesnę kaip 1 Gbps spartos interneto ryšį vietose, kuriose yra socialinių – ekonominės plėtros iniciatyvų; 2) užtikrinti 5G junglumą visų miestų teritorijose ir visose didžiausiose sausumos transporto magistralėse; 3) sudaryti galimybę, kad visiems Europos namų ūkiams būtų prieinamas interneto ryšys, kurio sparta ne mažesnė kaip 100 Mbps ir kuri gali būti padidinta iki gigabitinės. Šių uždavinių įgyvendinimas atitiktų augančius poreikius turėti geresnį ir spartesnį internetą, kuris yra svarbus įmonių konkurencingumui bei gyventojų socialinei įtraukčiai didinti ir kurio prielaida yra itin didelio pralaidumo elektroninių ryšių tinklai.

EK Europos 5G veiksmų plane³⁰ ES valstybėms narėms nustatė penktosios kartos judriojo ryšio (5G) diegimą kaip vieną iš strateginių tikslų iki 2025 m. Iki 2025 m. judriojo 5G ryšio tinklų ir jais teikiamų komercinių paslaugų aprėptis turėtų apimti visų miestų teritorijas ir turėtų būti užtikrinta nenutrūkstama 5G ryšio aprėptis visuose svarbiausiuose sausumos transporto keliuose bei transporto mazguose.

Problemos sprendimas leis užtikrinti kuo ankstesnį naujos kartos judriojo ryšio (5G) technologijos diegimą bei tolygią esamų elektroninių ryšių plėtrą – sudaryta galimybė naudotis internetu net ir labiau nutolusių vietovių gyventojams bei verslui.

Sprendžiamos problemos priežastys:

1. Nepakankamai (netolygiai) išvystyta pažangių elektroninių ryšių technologijų infrastruktūra komerciškai nepatraukliose vietovėse.

Pažymėtina, kad ryšio operatoriai elektroninių ryšių tinklus pirmiausia diegia miestuose ir vietovėse, kuriose elektroninių ryšių paslaugų naudojimas ir atsiperkamumas yra didžiausias. Nepaisant to, kad judriojo ryšio tinklai aprėpia praktiškai visą šalies teritoriją, dabar naudojama 4G ryšio technologija negali patikimai užtikrinti itin spartaus plačiajuosčio ryšio (t. y. bent 100 Mbps spartos) paslaugų.

Siekiant užtikrinti visos Lietuvos padengimą, reikalingos investicijos į šviesolaidinių linijų plėtrą ir į 5G ryšio tinklų įrengimą, tačiau šiuo metu šios investicijos vykdomos nepakankamai sparčiai.

²⁸ Išankstinis ES fondų investicijų į skaitmeninio junglumo gerinimo veiklą 2021–2027 m. finansavimo laikotarpiu vertinimas

²⁹ EK 2016 m. rugsėjo 14 d. komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Junglumas – bendrosios skaitmeninės rinkos pagrindas. Kelias į Europos gigabitinę visuomenę“ (COM(2016) 587 final)

³⁰ EK 2016 m. rugsėjo 14 d. Europos Komisijos komunikatu Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos 5G veiksmų planas“ (COM(2016) 588 final)

1.1. Mažas regionuose įsikūrusių skaitmeninei veiklai imlių įmonių ir įstaigų, kurios galėtų padengti ryšių infrastruktūros plėtojimo kaštus, skaičius.

Lietuvoje yra ryški socialinė ir ekonominė atskirtis tarp Vilniaus ir kitų Lietuvos regionų ir planuojant investicijas reikėtų į tai atsižvelgti. Vidurio ir vakarų regione sparčiau mažėja gyventojų, senėja visuomenė. Atitinkamai šis regionas yra mažiau patrauklus tiesioginiams užsienio investuotojams. Skirtumai tarp regionų atskleidžia, kad Vilniaus regionas dėl geresnės demografinės, ekonominės situacijos, didesnio gyventojų tankumo ir pajamų palankesnis investuotojams, todėl manytina, kad dalis Vidurio ir vakarų Lietuvos regiono mažiau patraukli operatoriams investuoti. Reikšmingai skiriasi ir Lietuvos regionų investicinis patrauklumas. Vilniaus regione tiesioginių užsienio investicijų vienam gyventojui 2019 m. teko net 6,3 karto daugiau nei Vidurio ir vakarų Lietuvos regione – atitinkamai 16,3 tūkst. Eur ir 2,6 tūkst. Eur.

1.1.1. Mažėjantis gyventojų skaičius šalyje ir ypač mažesniuose miestuose ir kaimiškiose vietovėse.

Vertinant plačiajuosčio ryšio infrastruktūros plėtros poreikį Lietuvoje, buvo apžvelgtos demografinės tendencijos, gyventojų išsidėstymas ir namų ūkių kaitos tendencijos. Lietuvos standartizacijos departamento duomenimis, nuo 2010 m. iki 2020 m. nuolatinių gyventojų Lietuvoje sumažėjo nuo 3,3 mln. iki 2,8 mln. arba 15 proc. Vidurio ir vakarų Lietuvos regionas, kuriame koncentruota didžiausia dalis Lietuvos gyventojų, per šį laikotarpį prarado 19,5 proc. gyventojų, o Vilniaus regionas – tik 2,5 proc. Nuo 2018 m. Vilniaus regione pastebimos gyventojų didėjimo tendencijos, tad investicijos į plačiajuosčio ryšio infrastruktūrą čia atsipirks greičiau ir bus lengviau padengti didesnę namų ūkių dalį. 2010–2020 m. Lietuvos miestuose gyventojų sumažėjo 15,4 proc., o kaimiškose vietovėse – 16,5 proc.

1.2. Regionuose gyvena mažai gyventojų, kurie gali pirkti ryšių paslaugas.

Mažėjantis gyventojų skaičius turi tiesioginės įtakos ryšio operatorių planams investuoti į infrastruktūros plėtrą nutolusiose, retai apgyvendintose teritorijose.

1.2.1. Atokiose vietovėse daugiausia gyvena vyresnio amžiaus žmonės, kurie neturi skaitmeninių įgūdžių.

EBPO 2018 m. Lietuvos ekonomikos apžvalgoje kaip iššūkį nurodo, kad visuomenės skaitmeninimui svarbu spręsti gebėjimų atitikties iššūkius ir stiprinti visuomenės bazinius skaitmeninius gebėjimus. Nors Lietuva daro pažangą žmogiškojo kapitalo ir naudojimosi interneto paslaugomis srityse, tačiau skaitmeninių įgūdžių lygis vis dar žemesnis už ES vidurkį. Pagal žmogiškąjį kapitalą Lietuva užima 18-ą vietą ES ir nesiekia ES vidurkio. Nors vis daugiau Lietuvos gyventojų lankosi internete, baziniai ir aukštesnio lygio skaitmeniniai įgūdžiai vis dar nesiekia ES vidurkio (pagal 2020 m. DESI ataskaitą bent bazinius skaitmeninius įgūdžius turėjo 56 proc. Lietuvos gyventojų (ES vidurkis – 58 proc.), už bazinius geresnius skaitmeninius įgūdžius turėjo 32 proc. gyventojų (ES vidurkis – 33 proc.)).

2007–2020 m. Lietuvoje buvo įgyvendinamos priemonės, kuriomis siekta sumažinti skaitmeninę atskirtį tarp įvairių visuomenės grupių, ypatingą dėmesį skiriant vyresnio amžiaus gyventojams, kaimo vietovių gyventojams, žmonėms, turintiems individualių poreikių, ir mažesnes pajamas gaunantiems gyventojams, skatinant juos įgyti naujų, su IRT susijusių įgūdžių. Ypatingo dėmesio reikalauja tos visuomenės grupės, kurios iki šiol dėl įvairių priežasčių (naujų technologijų baimės, ribotų techninių ar finansinių galimybių, motyvacijos stokos) nesinaudojo ar mažai naudojos šiuolaikiniais skaitmeniniais įrenginiais ir internetu (ypač vyresnių žmonių (virš 55 m.) ir kaimiškųjų vietovių gyventojų). Šiuo metu visoje ES visuomenės sparčiai senėja. Šiandien 65 m. ir vyresni žmonės Lietuvoje sudaro 19 proc. (iš jų, Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2020 m. tik – 46,1 proc. 65–74 metų amžiaus gyventojų naudojos internetu) visų gyventojų, tačiau EK prognozės numato, kad iki 2070 m. vyresnių suaugusiųjų mūsų šalyje, kaip ir visoje ES, bus ženkliai daugiau – net iki 44 proc. Tokios demografinės tendencijos kelia rimtus socialinius iššūkius.

Pažymėtina, kad skaitmeninių įgūdžių didinimo priemonė „Didinti socialiai pažeidžiamų grupių skaitmeninius įgūdžius“ numatoma 2021–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijos valstybės skaitmeninimo plėtros programoje (toliau – Valstybės

skaitmeninimo PP).

1.2.1.1. Trūksta patrauklaus skaitmeninio turinio vyresnio amžiaus žmonėms, kuris skatintų juos įgyti skaitmeninių įgūdžių ir technologiškai pažangias elektroninių ryšių paslaugas (iš dalies numatoma spręsti Valstybės skaitmeninimo PP pažangos priemone „Skatinti duomenų prieinamumą ir pakartotinį naudojimą“ ir „Kurti technologinius sprendimus ir įrankius, leidžiančius saugiai ir patogiai naudotis paslaugomis“).

Sparčiai besikeičiančios technologijos, atnešančios pokyčius į kasdienį gyvenimą, nuo viešųjų paslaugų iki laisvalaikio, šiai visuomenės daliai tampa dar didesniu iššūkiu. Ir nors šiuo metu yra vykdomos iniciatyvos vyresnio amžiaus žmonėms (pvz., Trečiojo amžiaus universitetas), tačiau mažesniuose miestuose ar atokesnėse vietovėse šias iniciatyvas įgyvendinti yra sudėtinga arba jos visai neįgyvendinamos. Lietuvoje yra gana ribotas vartotojų poreikių tenkinimas pasitelkiant šiuolaikines technologijas (pvz., dirbtinį intelektą), riboti individualius poreikius turintiems žmonėms prieigą palengvinantys technologiniai ir programiniai sprendimai, o į tikslines grupes (vaikus, senjorus) orientuoto ir diferencijuoto turinio (produktų) visai nėra.

1.2.2. Atokiose vietovėse mažesnės gyventojų pajamos, todėl ribotas paslaugų įperkamumas (iš dalies numatoma spręsti Valstybės skaitmeninimo PP pažangos priemone „Didinti socialiai pažeidžiamų grupių skaitmeninius įgūdžius“).

Lietuvoje yra ryški socialinė ir ekonominė skirtis tarp Sostinės ir Vidurio ir vakarų Lietuvos regionų. Vidurio ir vakarų Lietuvos regione sparčiau mažėja gyventojų, senėja visuomenė. Atitinkamai šis regionas yra mažiau patrauklus tiesioginėms užsienio investicijoms (skirtumas nuo Sostinės regiono 2019 m. siekė 6,3 karto), BVP, tenkantis vienam gyventojui, mažesnis 44 proc., o vieno namų ūkio vidutinės disponuojamos pajamos mažesnės 21,5 proc.

2. Lėtas naujos elektroninių ryšių infrastruktūros įrengimo procesas.

Rengiant Lietuvos Respublikos penktosios kartos judriojo ryšio (5G) plėtros 2020–2025 m. gaires, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. birželio 3 d. nutarimu Nr. 577, buvo identifikuotos esminės teisinės ir organizacinės priemonės, kurias įgyvendinus būtų sudarytos sąlygos spartesnei elektroninių ryšių tinklų plėtrai. Apie poreikį imtis veiksmų spartesnei tinklų plėtrai pasisakė ir EK, kartu su valstybėmis narėmis parengusi ir 2021 m. kovo 25 d. paskelbusi Skaitmeninio junglumo priemonių rinkinį (angl. *Connectivity Toolbox*), kuriame nustatytos rekomendacijos skatinti skaitmeninį junglumą visoje ES, sumažinant itin didelės spartos tinklų diegimo išlaidas ir užtikrinti palankią prieigą prie 5G radijo spektro.

Įvertinus tai, kad naujos kartos judriojo ryšio technologijoms (pvz., 5G) įdiegti bus reikalingas tankesnis infrastruktūros tinklas nei šiuo metu veikiančios technologijų tinklai, svarbu užtikrinti, kad šių tinklų įrengimą reglamentuojančios nuostatos nesukurtų perteklinio reguliavimo ir neproporcingos administracinės naštos, taip pat atitiktų naujų technologijų plėtros tendencijas. Ryšio operatorių ir viešosios įstaigos „Plačiajuostis internetas“ įgyvendinamų projektų patirtis parodė, kad šiuo metu ryšių bokštų įrengimas reikalauja didelių laiko sąnaudų (atskirais atvejais yra praktiškai neįmanomas) ir yra nesuderinamas su valstybės keliamais 5G ryšio plėtros tikslais.

2.1. Specializuotų taisyklių, skirtų elektroninių ryšių infrastruktūrai įrengti ant visuomeninių pastatų ir kitų savivaldybių valdomų nekilnojamojo turto objektų, nebuvimas.

Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatyme nustatyta, kad subjektai, kuriems valstybės ir savivaldybių turtas perduotas neatlygintinai naudotis, negali jo išnuomoti ar kitaip perduoti naudotis tretiesiems asmenims. Tai reikšmingai suvaržo judriojo ryšio operatorių galimybes pasinaudoti šiuo turtu savo vykdomai veiklai. Pastebėtina, kad pastatų stogai nėra atskiras turtinis vienetas, todėl valstybės institucijos ir įstaigos konkurso būdu nuomoja unikalų numerį turinčius pastatus ir patalpas, siekdamos šį procesą dirbtinai suderinti su Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. gruodžio 14 d. nutarimo Nr. 1524 „Dėl valstybės ilgalaikio materialiojo turto, valstybės ir savivaldybių nekilnojamojo turto nuomos“ nuostatomis. Tokio konkurso organizavimas yra sudėtingas procesas, paprastai trunka ilgai. Atsižvelgiant į judriojo ryšio operatorių veiklos specifiką, radijo ryšio įrangai (antenoms) įrengti reikalingos ne patalpos, bet vieta ant pastatų stogų ar inžinerinių statinių. Nuomos sąlygose dažnai taikomi įvairūs pertekliniai nepagrįsti reikalavimai, pvz., apdrausti turtą, sumokėti žemės nuomos mokesčio dalį ir pan., nustatoma sąlyga, draudžianti subnuomoti gautą vietą

antonomoms įrengti, nors Elektroninių ryšių įstatymas skatina viešųjų elektroninių ryšių paslaugų teikėjus bendrai naudotis esama infrastruktūra, taip mažinti sąnaudas, efektyvinti veiklą, mažinti vizualinę taršą ir t. t.

2.2. Ilgas teritorijų, skirtų elektroninių ryšių infrastruktūrai įrengti, planavimo procesas.

Fragmentiškas ir atskirose savivaldybėse pagal skirtingą praktiką susiformavęs elektroninių ryšių infrastruktūrai skirtų teritorijų planavimas neužtikrina sparčios judriojo ryšio tinklų plėtros. Esama pavyzdžių, kai net esant kelių operatorių suinteresuotumui ir bendruomenės pageidavimui turėti geresnės kokybės ryšio paslaugas, dėl ilgų su teritorijų planavimu susijusių procedūrų metus ir ilgiau nepavyksta suderinti ryšio bokšto vietos. Centralizuoto, valstybės lygmens skatinimo priemonių ar įpareigojančio mechanizmo nebuvimas gali labai sulėtinti 5G ryšio tinklų plėtrą.

2.2.1. Visuomenės priešiškus naujoms ryšio technologijoms (pvz. 5G).

Lietuvos žiniasklaidoje ir užsienio šalių informacijos šaltiniuose skelbiamoje informacijoje apie 5G ryšio plėtrą pastebimas neigiamas požiūris, kurį lemia objektyvios ir kompetentingų institucijų ar organizacijų parengtos informacijos trūkumas. Manytina, kad tam tikrais atvejais neigiama bendruomenės reakcija į numatomą 5G plėtrą riboja galimybes įrengti naujus ryšio bokštus arba sumontuoti antenas ant statinių ir taip užtikrinti gerą ryšio kokybę atitinkamose teritorijose.

2.2.2. Reguliarai ir pagal technologijų vystymosi tendencijas neatnaujinami teritorijų planavimo dokumentai, kuriuose suplanuota elektroninių ryšių infrastruktūros plėtra.

Šiuo metu daugiau nei pusė savivaldybių neturi patvirtintų elektroninių ryšių įrengimo specialiųjų planų. Dalyje savivaldybių elektroninių ryšių infrastruktūra numatyta tik bendrųjų planų sprendiniuose. Įvertinant tai, kad su naujų judriojo ryšio technologijų atėjimu infrastruktūra turės būti tankinama, itin svarbu suplanuoti infrastruktūrai teritorijas iš anksto, taip užtikrinti tvarią, vietos bendruomenių ir verslo interesus atitinkančią plėtrą.

NPP 6.1 uždavinys „Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą“.

1 problema – transporto sektorius generuoja didžiausią šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) ir transportui būdingų oro teršalų dalį Lietuvoje.

Transporto sektorius generuoja didžiausią ŠESD dalį (2019 m. tai sudarė 30,9 proc.) palyginti su kitais sektoriais (energetika – 27,5 proc., žemės ūkis – 20,9 proc., pramonė – 16,7 proc., atliekos – 4 proc.). ŠESD augimas transporto sektoriuje, per pastaruosius 15 m. yra net 49 proc. (2019 m. – 3,5 proc.). Remiantis statistiniais duomenimis, šiame sektoriuje, kuris apima kelių, geležinkelių, oro ir vidaus vandens transportą, Lietuvoje didžiausia tarša tenka kelių transportui (95 proc.). Kelių transporte didžiausiais taršos indėlis yra iš lengvųjų (beveik 60 proc.) ir sunkiasvorių automobilių (36 proc.). Tokius skaičius lemia ir senas šalies automobilių parkas: lengvųjų automobilių amžiaus vidurkis yra 14,7³¹ m.

Transporto sektorius kelia neigiamą poveikį klimato kaitai, didindamas ŠESD kiekį, kurį labiausiai veikia CO₂ išmetimai, taip pat reikšmingai prisideda prie oro taršos azoto oksidais, kietosiomis dalelėmis, didina oro užterštumą kancerogeniniu teršalu benzo(a)pirenu, triukšmo lygį. Pagal tarptautinius įsipareigojimus Lietuva klimato kaitos padarinių švelninimo srityje iki 2030 m. (nuo 2005 m. lygio) turės sumažinti ŠESD emisijas ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemoje (toliau – ES ATLPS) nedalyvaujančiuose sektoriuose, tarp jų ir transporto sektoriuje, mažiausiai 24 proc. Atsižvelgiant į ŠESD išmetimų proporcijas, 2017 m. atliktos išmetamų ŠESD kiekio prognozės rodo, kad šiuo metu įgyvendinamomis priemonėmis ES ATLPS

³¹ Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacijos duomenys, internetinė prieiga: <https://www.vta.lt/grupes/bendroji-statistika/>

nedalyvaujančiuose sektoriuose per 2021–2030 m. laikotarpį Lietuva nėra pajėgi įsitemkti į nustatytas normas. Todėl, preliminariais skaičiavimais, nuo 2021 m. per dešimtmetį jai gali trūkti apie 9 mln. vadinamųjų kvotos vienetų, daugiausia dėl didėjančio išmetamų ŠESD kiekio transporto sektoriuje.

Jei vis tik išmetamų ŠESD kiekio augimas iki 2030 m. Lietuvoje iš tiesų nebus suvaldytas, kaip numato įsipareigojimai, tai gali pareikalauti valstybės biudžeto lėšų, reikalingų trūkstamiems kvotų vienetams įsigyti iš kitų ES šalių. Preliminariai skaičiuojama, kad užuot investavus į klimato atšilimą mažinančias priemones ir ekonomikos kėlimą, Lietuvai gali tekti išleisti nuo 63 mln. iki 180 mln. eurų valstybės biudžeto lėšų papildomoms kvotoms pirkti.

2019 m. transporto sektorius išmetė apie 72 proc. viso Lietuvoje išmesto NO_x kiekio: kelių transportas išmetė 61 proc., geležinkeliai – 7 proc. Kelių transporte daugiausia NO_x išmeta iš esmės dyzelinu varomos sunkiosios transporto priemonės ir autobusai (2019 m. iš jų išmesti 65 proc. kelių transporto NO_x kiekio). Dyzelinu varomas transportas taip pat daug prisideda prie taršos sveikatai labai pavojingomis smulkiosiomis kietosiomis dalelėmis $\text{KD}_{2,5}$. 2019 m. iš kelių transporto sektoriaus jų išmesta daugiau kaip penktadalis (21 proc.) viso Lietuvoje išmesto $\text{KD}_{2,5}$ kiekio.

Transporto sektoriuje išmetamų NO_x kiekis mažėja lėtai ir nepakankamai siekiant Lietuvai nustatytų oro taršos šiuo teršalu sumažinimo, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu, tikslų (2005–2019 m. transporto sektoriuje sumažėjo tik 11,4 proc. (Lietuvoje sumažėjo 22,3 proc.), kai iki 2030 m. Lietuvoje turi būti sumažinta ne mažiau kaip 60 proc.). EK pagal jos tarnybų atliktą rizikos vertinimą šio teršalo kiekio Lietuvoje mažėjimą įvardija kaip grėsmę neįgyvendinti Lietuvai nustatyto 2020–2029 m. sumažinimo tikslo (-48 proc.) ir 2020 m. pabaigoje Lietuvai pateiktame pranešime nurodė, kad yra poreikis įvertinti situaciją ir imtis būtinų veiksmų.

Kelių transportas, įskaitant padangų ir kelio dangos dėvėjimąsi, pakeltąjį nuo gatvių taršą, prisideda prie to, kad oro užterštumas kietosiomis dalelėmis miestuose viršija Pasaulio sveikatos organizacijos (toliau – PSO) rekomenduojamus lygius (pvz., 2020 m. Vilniuje visose 4 oro kokybės stotyse (toliau – OKT) KD_{10} paros ribinės vertės viršijimo atvejų skaičius buvo didesnis, nei nustatyta PSO (3 paros/metus). Metinė KD_{10} koncentracija PSO lygį (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) viršijo 3 OKT. Dar smulkesnių ir sveikatai pavojingesnių kietųjų dalelių $\text{KD}_{2,5}$ vidutinė metinė koncentracija Žirmūnų OKT (tik čia šis teršalas matuojamas) buvo 36 proc. didesnė už PSO lygį; šio teršalo vidutinė paros koncentracija PSO nustatytą lygį (25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) viršijo 16 dienų, kai PSO nustatytas tokių atvejų skaičių yra 3 paros/metus).

Atsižvelgiant į tai, kad savivaldybėms pavesta vietinio susisiekimo transporto organizavimo funkcija, kurios vykdymas tiesiogiai prisideda prie ŠESD ir kitų teršalų kiekio mažinimo transporto sektoriuje, sprendžiant problemą būtinas savivaldybių dalyvavimas.

Išsprendus problemą bus padidintas transporto sektoriaus energijos vartojimo efektyvumas ir prisidėta prie siekio transporto sektoriuje iki 2030 m. sumažinti išmetamų ŠESD kiekį mažiausiai 14 proc. (palyginti su 2005 m.) ir padidinti atsinaujinančių energijos išteklių dalį transporte iki 15 proc., taip sumažinant didėjančią neigiamą transporto sektoriaus poveikį aplinkai ir klimatui. Sumažėjusi transporto sukeliama tarša, pagerėjusi aplinkos oro kokybė taip pat turės teigiamą aplinkosauginį ir socialinį poveikį.

Sprendžiamos problemos priežastys:

1. Taršios kelių transporto priemonės.

Nacionalinės ŠESD apskaitos ataskaitos duomenimis, transporto sektorius išmeta daugiausia ŠESD (2019 m. apie 44 proc. ES ATLPS nedalyvaujančių sektorių ŠESD kiekio), beveik 96 proc. transporto išmetamų ŠESD kiekio arba 30 proc. bendro šalies ŠESD išmetamo kiekio susidaro kelių transporto subsektoriuje.

Lietuvos automobilių parkas yra vienas seniausių Europoje – vidutinis automobilio amžius 2020 m. sudarė 14,7³² m. (ES vidurkis – 11,5³³ m.). Būdamas

³² Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacijos duomenys, internetinė prieiga: <https://www.vta.lt/grupes/bendroji-statistika/>

viena iš nedaugelio ES šalių, kurioje nėra automobilio mokesčių, susietų su automobilių taršos parametrais, Lietuva rizikuoja tapti senų ir taršių automobilių kapinynu. Pavyzdžiui, 2021 m. pirmą pusmetį didžiausią dalį į Lietuvą įvežtų automobilių sudarė 11 – 15 metų amžiaus transporto priemonės – 40,2 proc.³⁴. Taip pat Lietuvos gyventojai sunkiai keičia asmeninių automobilių pasirinkimo įpročius ir renkasi didesnių gabaritų ir didesnio darbinio tūrio automobilius.

Viešojo transporto priemonių parkas taip pat yra senas, savivaldybių duomenimis (2021 m. III ketv.), viešojo transporto vidutinis amžius buvo 14 m. Kelių transporto sektoriuje 2019 m. buvo sunaudota daugiau nei 2 mln. tonų degalų, iš kurių 82,9 proc. sudaro kelių dyzelinas, 12,3 – automobilių benzinas, 4,8 proc. – suskystintosios dujos. Pastaraisiais metais kelių transporto dyzelino populiarumas augo – 2019 m., kelių transporto sektoriuje jo sunaudota 4,2 proc. daugiau nei 2018 m. Benzino paklausa padidėjo 5,4 proc., o suskystintųjų naftos dujų sumažėjo 3,4 proc.³⁵.

Kas mėnesį atnaujinamais VĮ „Regitra“ duomenimis, 2021 m. gegužės 1 d. Lietuvos bendrą kelių transporto parką sudarė 1,8 mln. transporto priemonių. Didžiausią dalį transporto parko sudaro būtent lengvieji (M1 ir N1 klasės) automobiliai – apie 1,66 mln. Visose transporto klasėse, išskyrus L kategorijos transporto priemones, iš esmės dominuoja dyzelinu varomos transporto priemonės – lengvųjų automobilių parke – 69 proc. (atitinkamai 68 proc. M1 klasėje ir 96 proc. N1 klasėje), sunkiasvorių – 97 proc. (atitinkamai N2 – 87 proc. ir N3 – 99,6 proc.), autobusų – 88 proc. (M2 – 99,1 proc. ir M3 – 82 proc.).

Pažymėtina, kad realiomis sąlygomis išmatuotų išmetamų azoto oksidų (NO_x) ir kietųjų dalelių (KD) kiekių palyginimas pagal degalų tipą atskleidžia kelis kartus didesnę dyzelino žalą visuomenės sveikatai ir aplinkai. Taip pat dyzelino energetinis efektyvumas yra itin žemas: pvz., vidutinis dyzelinis automobilis sunaudoja apie 60–70 kWh dyzelino (6–7l/100km), o elektromobilio vidutinės sąnaudos siekia 15–20 kWh.

Didžioji dalis savivaldybių viešojo transporto priemonių taip pat yra varoma dyzelinu. Savivaldybių duomenimis (2021 m. III ketv.), dyzelinu varomos viešojo transporto priemonės sudarė apie 68 proc., o tik elektra varomos viešojo transporto priemonės (neskaitant troleibusų Vilniaus ir Kauno miestuose) sudarė tik 0,3 proc.

Atsinaujinančių energijos išteklių dalis transporto sektoriuje yra labai maža ir dar mažėja. Lietuvos statistikos departamento duomenimis nuo 2015 m. iki 2019 m. ji sumažėjo nuo 4,6 proc. iki 4 proc.³⁶ ir gerokai atsiliko nuo 2020 m. tikslo – 10 proc.

Netaršių arba alternatyviuosius degalus naudojančių transporto priemonių skaičius Lietuvoje itin mažas. 2021 m. gegužės 1 d. VĮ „Regitra“ duomenimis, Lietuvoje iš viso buvo užregistruoti 5156 M1 ir N1 klasės elektromobiliai, iš jų: 2 897 grynieji elektromobiliai (BEV) ir 2 259 iš išorės įkraunami hibridiniai automobiliai (PHEV). Taip pat 28 691 hibridinis (HEVs) M1 ir N1 klasės automobilis. Elektromobiliai šiuo metu sudaro tik 0,31 proc. lengvųjų automobilių parko.

Vienas iš pagrindinių veiksnių, skatinančių gyventojus rinktis naudotus vidaus degimo varikliais varomus automobilius, – jų kaina (naujas elektromobilis yra brangesnis už tokios pačios klasės automobilį), nepakankamai išvystyta elektromobilių įkrovimo infrastruktūra, nėra pastovių metinių mokesčių, susijusių su automobilio tarša, ar kitų ribojimų, skatinančių atsisakyti naudotis taršiomis transporto priemonėmis. Nuo 2020 m. liepos 1 d. įvestas automobilių registravimo ir perregistravimo mokestis, kurio dydis priklauso nuo transporto priemonės naudojamų degalų rūšies (dyzelinas, benzinas, dujos) ir išmetamo anglies dvideginio kiekio (taikomas nuo 115 g/km). Mokestis svyruoja nuo 13,5 iki 540 Eur, todėl esminio poveikio automobilio pasirinkimui pagal taršą nedaro. Taip pat miestuose kol kas nėra sukurtų žaliųjų zonų, kuriose būtų ribojamas arba draudžiamas taršaus transporto eismas.

1.1. Trūksta alternatyviųjų degalų įkrovimo / papildymo infrastruktūros (taip pat sprendžiama 2021–2030 metų plėtros programos valdytojos

³³ Europos automobilių gamintojų asociacijos duomenys, internetinė prieiga: <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-cars/>

³⁴ Internetinė prieiga: https://m.autoplius.lt/tyrimai/barometras/ketvirtine-automobiliu-rinkos-apzvalga-2021-m-II-ketvirtis?page_nr=1

³⁵ Statistikos departamento duomenys, interneto prieiga: <https://osp.stat.gov.lt/lietuvos-aplinka-zemes-ukis-ir-energetika-2020/energetika/kuro-ir-energijos-suvartojimas>

³⁶ Statistikos departamento duomenys, internetinė prieiga: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S1R127?hash=7811fded-51bd-405c-9cac-4bdc636ddbdbd#/>

Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos nacionalinės energetikos plėtros programos pažangos priemone „Įgyvendinti degalų iš AEI gamybos priemonės ir plėtoti jų panaudojimo infrastruktūrą transporto sektoriuje“).

Nepakankamai išvystyta elektromobilių įkrovimo infrastruktūra. Lietuvoje elektromobilių įkrovimo infrastruktūra pirmiausia buvo kuriama ir plėtojama penkiuose didžiuosiuose Lietuvos miestuose ir kurortuose, taip pat pagrindiniame TEN-T kelių tinkle. 2014–2020 m. automagistralėse Vilnius–Klaipėda ir Vilnius–Panevėžys bei šalia kitų valstybinės reikšmės kelių įrengtos 26 viešosios didelės galios elektromobilių įkrovimo stotelės, informacinėje sistemoje www.eismoinfo.lt teikiama informacija apie šių elektromobilių įkrovimo prieigų tipą, būseną ir užimtumą tikruoju laiku. Lietuvos savivaldybės taip pat pasinaudojo ES fondų investicijomis ir įrengė elektromobilių įkrovimo prieigų (56 vnt.). Viešoji elektromobilių įkrovimo infrastruktūra kuriama ir plėtojama atsižvelgiant į patvirtintus ES standartus, tačiau ir sudarant galimybę įkrauti kito tipo elektromobilius. Augant elektromobilių skaičiui esamos infrastruktūros neužtenka, susidaro eilės pasinaudoti elektromobilių įkrovimo paslauga, dėl nepakankamų techninių galimybių neužtikrinamas 40–60 km atstumas tarp įkrovimo stotelių, nepakankama įkrovimo galia. Taip pat svarbu pažymėti, kad atliekant tyrimą dėl galimos diskriminacijos negalios pagrindu dėl nesudarymo tinkamų sąlygų naudotis elektromobilių įkrovimo stotelėmis³⁷ nustatyta, kad daugelis savivaldybių, įrengdamos elektromobilių įkrovimo prieigas, parinkdamos stotelių įrengimo vietas, nepakankamai užtikrino jų prieinamumą asmenims, turintiems judėjimo negalią.

Vandenilio infrastruktūra Lietuvoje kol kas nėra plėtojama – tik Marijampolėje, Telšiuose ir Ukmergėje miestų autobusų parkų autobusai naudoja iki 10 proc. vandenilio prisodrintas gamtines dujas (H₂NG).

Šiuo metu Lietuvoje yra 8 suslėgtų gamtinių dujų stotelės (4 iš jų uždaros, dar 2 yra statomos privačios įmonės, kuri tai pat planuoja statyti ir 2 suskystintų gamtinių dujų stotis).

Plečiantis alternatyviaisiais degalais (elektra, suskystintomis ir suslėgtomis gamtinėmis dujomis, vandeniliu) varomam transporto priemonių parkui, taip pat siekiant padidinti atsinaujinančių energijos išteklių dalį transporte, šios infrastruktūros kūrimas ir plėtra yra būtina. Elektromobilių įkrovimo prieigų poreikis didėja tiek miestų centruose (didelės galios prieigos), tiek miegamuosiuose daugiabučių namų mikrorajonuose ir įmonių teritorijose (vidutinės, įprastos galios prieigos), taip pat šalia valstybinės reikšmės kelių (didelės, itin didelės galios prieigos) ne tik susisiekimui tarp visų miestų užtikrinti, bet ir patenkinti arterinių vietų poreikį, kur jau susidaro eilės elektromobiliams įkrauti, pvz. A1 kelio ruože tarp Vilniaus ir Kauno.

LR bendrajame plane numatyta miestuose ir priemiesčiuose vystyti alternatyviųjų degalų papildymo stotelių tinklą, teikti prioritetą alternatyvųjį kurą naudojančioms transporto priemonėms ir taip mažinti iškastinio kuro naudojimą.

1.2. Trūksta valstybės paskatų naudotis netaršiomis transporto priemonėmis (taip pat sprendžiama 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos aplinkos apsaugos ir klimato kaitos valdymo plėtros programos pažangos priemonėje „Didinti klimato kaitos politikos veiksmingumą“).

Iki 2020 m. taikytos elektromobilių skatinimo priemonės – galimybė naudotis A juosta Vilniuje, nemokamas parkavimas didžiuosiuose miestuose, nemokamas transporto priemonių įkrovimas iš 2014–2020 m. ES fondų įrengtose įkrovimo prieigose. 2018–2019 m. elektromobilių skaičiaus augimas buvo apie 400 vnt. per metus.

Nuo 2019 m. Klimato kaitos programos lėšomis pradėta teikti kompensacijas fiziniams asmenims mažiau taršiam transportui įsigyti. Sunaikinus taršų automobilį šiuo metu galima gauti kompensaciją įsigyti mažiau taršų automobilį, registruojamą elektrinę M1 klasės transporto priemonę, dviratį, paspirtuką, viešojo transporto ar dalijimosi paslaugas (fiziniams asmenims). Taip pat teikiamos kompensacijos įsigyti elektromobilius juridiniams asmenims. Tačiau suinteresuotumas pasinaudoti parama dar nėra didelis ypač perkant elektromobilius, neišnaudojama visos skiriamos lėšos.

³⁷ Lietuvos Respublikos lygių galimybių kontrolieriaus 2020 m. balandžio 6 d. sprendimas Nr. (19)SN-211)SP-32 „Dėl galimos diskriminacijos negalios pagrindu dėl nesudarymo tinkamų sąlygų naudotis elektromobilių įkrovimo stotelėmis tyrimo“, internetinė prieiga: https://www.lygybe.lt/data/public/uploads/2020/04/sprendimas-del-elektromobiliu-stoteliu1_tais-in12.pdf

Nauja priemonė – elektromobilių įsigijimo skatinimas finansine paskata Lietuvoje (administruojama LR aplinkos ministerijos) buvo taikomas nuo 2020 m. balandžio pabaigos iki 2021 sausio pabaigos (taikyta 9 mėn.) gyventojams (4 tūkst. Eur naujam, 2 tūkst. Eur naudotam automobiliui) ir nuo 2020 m. spalio vidurio iki 2021 sausio pabaigos (taikyta 3,5 mėn.) juridiniams asmenims (M1, N1 – 4 tūkst. Eur, M2, N2 – 10 tūkst. Eur subsidija). Priemonės buvo naujos, truko nevisus metus, visa numatyta suma nebuvo išnaudota, tačiau sulaukė gyventojų ir verslo palankumo, susidomėjimo, o elektromobilių skaičiaus augimas per 2020 m. buvo iki šiol didžiausias – padidėjo beveik du kartus (nuo 1 434 iki 2 548). Elektromobilių įsigijimo skatinimas fiziniams ir juridiniams asmenims buvo tęsiamas ir 2021 m.

2. Didėjantis asmeninių ir komercinių automobilių skaičius (iš dalies sprendžiama 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos aplinkos apsaugos ir klimato kaitos valdymo plėtros programoje).

Plečiantis miestams, gerėjant Lietuvos gyventojų ekonominei ir socialinei aplinkai, nepaisant to, kad gyventojų skaičius Lietuvoje mažėja, kelių transporto priemonių parkas nuolat auga. Lengvųjų automobilių skaičiaus augimas ir jų dalis visame Lietuvos kelių transporto priemonių parke rodo, kad asmeninių automobilių naudojimas visuomenėje vis dar yra pagrindinis keliavimo būdas (2018 m. Eurostato duomenimis, vienam tūkst. gyventojų Lietuvoje teko 512 lengvųjų automobilių, ir pagal šį rodiklį iš 28 Europos valstybių, įskaitant Norvegiją, Lietuva užėmė 15 vietą, o 2019 m. duomenimis, vienam tūkst. gyventojų Lietuvoje jau tenka 536 automobiliai ir Lietuva užima 11 vietą³⁸). Didėjantis asmeninių ir komercinių automobilių skaičius lemia transporto sektoriaus įtaką klimato kaitai ir oro taršai. 2019 m. lengvieji automobiliai išmetė 60 proc. viso kelių transporto sektoriaus ŠESD kiekio, lengvieji komerciniai automobiliai – apie 5 proc.³⁹ Neigiamą poveikį aplinkai ir žmonėms daugiausia kelia taršių, techniškai pasenusių transporto priemonių naudojimas miestuose, aukštas automobilizacijos lygis ir nepakankamai besikeičiantys gyventojų judumo ir asmeninių automobilių pasirinkimo įpročiai. Ši „Susisiekimo paslaugos“ 2019 m. atliktos Vilniaus gyventojų apklausos apie naudojamą miesto viešuoju transportu duomenimis, gyventojai kurie nesinaudoja viešojo transporto paslaugomis arba naudojami retai, paprastai kasdienams kelionėms renkasi automobilį (84 proc.). Kiti keliavimo būdai / transporto priemonės (pavėžėjimo / automobilių dalijimosi paslaugos, taksi, dviračiai, paspirtukai ir pan.) yra naudojami rečiau.⁴⁰

2.1. Nepopuliarus viešasis transportas.

Miestų viešojo transporto parkai, nors ir atnaujinami, bet dar nėra draugiški aplinkai, apie 90 proc. miestų viešojo transporto parko sudaro dyzeliniai autobusai, elektrinių autobusų ir troleibusų dalis siekia apie 6 proc., o dujiniai autobusai sudaro 3 proc. Transporto priemonės atnaujinamos pagal kiekvienos savivaldybės ar vežėjo pajėgumus. Vietoje seno, nepatrauklaus kelionės greičio atžvilgiu ir neintegruoto tarp skirtingų transporto rūšių viešojo transporto gyventojai linkę rinktis asmeninius automobilius.

Lietuvoje 70 proc. žmonių gyvena miestuose, o asmeninės kelionės sudaro didžiąją dalį visų kelionių. Pavyzdžiui, 2017 m. Vilniuje beveik 50 proc. visų gyventojų kelionių vyko lengvuju automobiliu, 24 proc. viešuoju transportu, 1,5 proc. dviračiu, 1 proc. – kitu autotransportu⁴¹. Viešasis transportas vis dar nėra pakankamai populiarus ir patrauklus – 2018 m. Ši „Susisiekimo paslaugos“ atlikto tyrimo metu Vilniaus gyventojai viešąjį transportą įvertino 7,98 balo (0,29 balo daugiau nei 2017 m.) iš 10. Tyrimo metu nustatyta, kad prasčiausiai respondentai vertina kelionės komfortą (7,88 balo), saugumą (7,9 balo) ir bendrą viešojo transporto kokybę (7,99 balo). Šio tyrimo metu taip pat buvo nustatyta, kad viena iš svarbiausių viešojo transporto paslaugų gerinimo priemonių, respondentų nuomone, – parko atnaujinimas (43 proc.)⁴². Viešasis transportas dažnai nepatrauklus ir dėl jo eksploatacinių parametrų – greičio,

³⁸ Eurostat duomenys, internetinė prieiga: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>

³⁹ Eurostat duomenys, internetinė prieiga: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/env_air_gge/default/table?lang=en

⁴⁰ Ši „Susisiekimo paslaugos“ duomenys, Internetinė prieiga: <https://beta.vilniustransport.lt/uploads/documents/files/Vilniaus%20gyventoj%C5%B3%20apklausa%20apie%20naudojim%C4%85si%20miesto%20vie%C5%A1uotu%20transportu%202019.pdf>

⁴¹ Vilniaus darnaus judumo planas, internetinė prieiga: <https://judumas.vilnius.lt/vdjp-informacija/>

⁴² Ši „Susisiekimo paslaugos“ duomenys, internetinė prieiga: <https://beta.vilniustransport.lt/uploads/documents/files/Pora%C5%A1t%C4%97/Apklausa%20Vilniaus%20miesto%20keleivi>

nepakanka efektyvių miesto eismo valdymo priemonių, autobusų juostų, intelektinių transporto (eismo valdymo) sistemų, kurios yra būtinos didinant viešojo transporto konkurencingumą. Šios viešojo transporto nepatrauklumo priežastys aktualios ir kitiems Lietuvos didmiesčiams. Mažesniuose miestuose maršrutai dažnai yra nereguliarūs, nepatrauklūs, trūksta apie juos lengvai prieinamos informacijos, neužtikrinamas grafikų laikymasis.

Geležinkelių transportas, kaip alternatyvus tarp miestinio susisiekimo viešasis transportas, taip pat nėra pakankamai populiarus, nes geležinkelių linijų tinklas nėra išvystytas tolygiai visoje Lietuvoje. Nėra sukurtos sąsajos ir galimybės keleiviams, išlipus iš traukinio, pasirinkti jiems priimtina tolimojo trumpojo nuotolio susisiekimo transporto priemonę.

2.1.1. Viešasis transportas ir jo infrastruktūra ne visiškai pritaikyta individualių poreikių turintiems žmonėms.

Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijoje nurodyta, kad valstybės, siekdamos, kad neįgalieji galėtų gyventi savarankiškai ir visapusiškai dalyvauti visose gyvenimo srityse, imasi atitinkamų priemonių, kad užtikrintų neįgaliesiems lygiai su kitais asmenimis, be kito ko, ir transporto paslaugų prieinamumą tiek miesto, tiek kaimo vietovėse.

Viešojo transporto patrauklumą mažina ir tai, kad ne visos transporto priemonės pritaikytos žmonėms, turintiems individualių poreikių. Valstybės kontrolės audito „Asmenų su negalia socialinė integracija“ 2020 m. ataskaitoje nurodoma, jog savivaldybėms pateikus informaciją apie viešojo susisiekimo transporto priemonių prieinamumą (savivaldybės valdomų transporto įmonių ar iš privačių vežėjų perkamų transporto paslaugų), apskaičiuota, kad tik 23 proc. padidėjo transporto priemonių (autobusų ir troleibusų), pritaikytų asmenims su negalia, skaičius (2018/2019) ir pritaikytos priemonės sudarė 35 proc. Penkių didžiųjų miestų savivaldybių transporto priemonių pritaikymas sparčiai didėja ir siekia 56 proc., jose pritaikytų priemonių dalis svyruoja nuo 37 iki 93 proc. Šios savivaldybės transporto priemonių parką atnaujina įgyvendindamos ES investicijomis finansuojamas priemones (įsigytos 99 transporto priemonės). Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimo priemonėje dalyvaujančių savivaldybių skaičius buvo mažas, tik 6 (iš 55) įsigijo 9 autobusus (panaudojo 0,7 iš 11 mln.), nors jose pritaikytų autobusų dalis sudaro tik 12 proc. ir svyruoja nuo 0 iki 100 proc., daugiau nei pusėje jų (34) nėra pritaikytos nė vienos viešojo transporto priemonės.

2017 m. Neįgaliųjų reikalų departamento ir Lietuvos žmonių su negalia sąjungos atliktas viešojo transporto aplinkos pritaikymo neįgaliesiems vertinimo tyrimas nustatė, kad žemagrindės transporto priemonės nesiekia net 30 proc. visų transporto priemonių, bet didžioji jų dalis yra senos ir neturi kitų neįgaliesiems reikalingų pritaikymų. 2018 m. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komiteto tyrime „Transport and tourism for persons with disabilities and persons with reduced mobility“ konstatuojama, kad mažiausiai 1/3 vietinių transporto priemonių turi būti pasiekiamos, kad būtų pasiektas mažiausias šio transporto prieinamumo dažnis. Tyrimas parodė, kad Lietuvoje yra žemas šio transporto susisiekimas, o dauguma (16 iš 27) ES šalių yra pasiekusios vidutinį ir gerą vietinio transporto susisiekimo lygį. Lietuvą pagal susisiekimo lygį lenkia ir kaimyninės šalys (Latvija, Estija, Lenkija).

LR bendrajame plane numatyta, kad, kuriant naują ar plėtojant esamą susisiekimo infrastruktūrą bei viešąsias erdves, atnaujinant viešojo transporto paslaugas teikiančių transporto priemonių parką, būtina užtikrinti individualius poreikius turinčių žmonių poreikius. Taip pat numatyta teikti prioritetą ekologiškam, individualių poreikių turintiems asmenims ir saugiam viešajam transportui, didinti viešojo (tolimojo ir vietinio susisiekimo) transporto konkurencingumą privataus transporto kelionės trukmės atžvilgiu.

Dėl didelio viešojo transporto priemonių parko amžiaus senesnės transporto priemonės nėra pritaikytos individualių poreikių turintiems žmonėms – į transporto priemonę reikia įlipti laipteliais, nėra keltuvų, specialių vietų vežimėliui pritvirtinti, nėra garsinių pranešimų ar dideliu šriftu atspausdintos informacijos. Tolimojo susisiekimo autobusai individualių poreikių turintiems žmonėms pritaikyti prasčiausiai – į autobusus reikia įlipti aukštais laipteliais, juose nėra vietos neįgaliojo ar vaiko vežimėliui pastatyti ir pritvirtinti, praėjimas tarp sėdimų vietų nepakankamas savarankiškam neįgalaus asmens su vežimėliu judėjimui. UAB „LTG Link“ esamame keleivinių traukinių parke iš 53 traukinių individualių poreikių turintiems žmonėms pritaikyti

23, t. y. beveik pusėje keleivinių traukinių nėra užtikrintas šios keleivių grupės teisėtas lūkestis gauti tokią pačią prieigą, kaip ir likusioji keleivių dalis. Įpareigojimas užtikrinti vienodas keleivių teises numatytas 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų.

Dalis viešojo transporto infrastruktūros (stotelės, autobusų stotys, geležinkelio stotys, prieplaukos, jūrų uosto terminalas) nėra / nepakankamai pritaikyta riboto judumo asmenų poreikiams. Ne visi geležinkelių peronai yra pritaikyti riboto judumo asmenims – dideli tarpai ar aukščių skirtumai tarp traukinių durų ir perono, nėra dideliu šriftu atspausdintos informacijos silpnaregiams keleiviams, trūksta garsinės informacijos esant maršrutų pasikeitimams transporto priemonėse regėjimo negalią turintiems asmenims. Autobusų stotyse informacija taip pat nėra skelbiama pakankamai dideliu šriftu, neužtikrinamas patogus keleivių privažiavimas prie transporto priemonių.

2.1.2. Viešojo transporto integralumo tarp skirtingų transporto rūšių ir nacionalinio, regioninio bei vietinio lygmenų trūkumas, nevienodas paslaugų prieinamumas.

Šiuo metu už viešojo transporto organizavimą atsako skirtingos institucijos: Lietuvos transporto saugos administracijos kompetencijai priklauso tolimojo susisiekimo maršrutai, o kiekviena savivaldybė kartu su kaimyninėmis savivaldybėmis atsakinga už savo teritorijoje veikiančią vietinį (miesto ir priemiestinį) viešąjį transportą. Už keleivių vežimą geležinkeliais yra atsakinga UAB „LTG Link“. Kadangi nėra ilgalaikių viešojo transporto paslaugų plėtros planų, nėra galimybės planuoti ir integruoti kelių ir geležinkelių tarp miestinio susisiekimo paslaugų, vietos savivaldos institucijų organizuojamo priemiestinio ir miesto viešojo transporto, nėra užtikrintas viešųjų paslaugų prieinamumas „nuo durų iki durų“. Tai, jog iki šiol nėra ilgalaikio viešųjų paslaugų geležinkelių transportu planavimo, numatančio paslaugų apimtį tarp miestiniame susisiekime ilguoju laikotarpiu, iš dalies lemia ir geležinkelių transporto mažesnę patrauklumą, kadangi gyventojams sunkiau priprasti ir susiformuoti keliavimo viešuoju geležinkelių transportu įpročius, o vežėjams trūksta pagrindo investuoti į paslaugų ir joms teikti naudojamo traukinių parko kokybę.

Lietuvoje nėra išvystytos bendros informacinės sistemos, apimančios visas transporto rūšis, kuri leistų gyventojams derinti įvairias transporto rūšis, maršrutus, naudotis vieno langelio / kombinuoto bilieto sistemos paslaugomis. Fragmentuotos skirtingų transporto rūšių informacinės technologijos riboja judumo paklausos valdymo ir naujų judumo įpročių formavimo, taip pat ir klimato kaitos, energijos vartojimo efektyvumo didinimo problemų sprendimą.

Dėl neišplėtotų įvairiarūšių keleivių terminalų nėra sudarytos galimybės keleiviams greitai ir patogiai persėsti iš vienos rūšies transporto į kitą, t. y. nėra sudarytos palankios sąlygos gyventojų ir turistų judėjimui. Traukinių stotelių tinklas šalyje koncentruotas pagrindiniuose miestuose ir regioniniuose centruose, nėra užtikrintos alternatyvių transporto rūšių pasirinkimo galimybės atokesnėse gyvenvietėse gyvenantiems asmenims sukuriant sąlygas laisvai ir patogiai keliauti, o ir esama infrastruktūra nepritaikyta asmenims, turintiems individualių poreikių. Optimizuojant transporto maršrutus, atokiose gyvenvietėse gyvenantys senyvo amžiaus asmenys ir neįgalūs asmenys lieka be susisiekimo galimybių. Integralumo trūkumą lemia autobusų tvarkaraščių nesuderinamumas su traukinių tvarkaraščiais ir pan.

Viešojo transporto sinergijos tarp skirtingų transporto rūšių ir įvairiais lygmenimis trūkumas ne tik mažina esamo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą, bet ir didina transporto sektoriaus sukeliama oro taršą.

Autobusų stočių tinklas, palyginti su geležinkelių stočių tinklu, pakankamai išvystytas – Lietuvoje yra 51 autobusų stotis.

LR bendrajame plane numatyta skatinti daugiarašes keliones – užtikrinti daugiarašio transporto pasirinkimo galimybes, bevariklio transporto ir dalijimosi sprendinių infrastruktūros geresnį junglumą su esamais ir naujais viešojo transporto terminalais, stotimis, stotelėmis, užtikrinant net tik kasdinių objektų, bet ir rekreacinių, kultūrinių teritorijų ir turistinių objektų pasiekiamumą.

Pagerinant viešąjį transporto integralumą galėtų būti užtikrinamas ir geresnis regionų pasiekiamumas, ypač suteikiant mobilumo galimybes riboto judumo ar socialiai pažeidžiamoms gyventojų grupėms, kurios neturi galimybės (finansinės ar kt.) naudotis asmeniniu automobiliu.

Sprendžiant šią problemos priežastį bus bendradarbiaujama su suinteresuotomis institucijomis, siekiant identifikuoti geriausią sprendimą, kad būtų užtikrintas geresnis regionų bei juose esančių darbo vietų pasiekiamumas ir viešųjų paslaugų prieinamumas ir taip prisidedama prie regioninės atskirties mažinimo.

2.2. Trūksta darnų judumą skatinančių sprendimų miestuose.

Tvaraus, darnaus judumo sprendinių susisiekimui miestuose trūkumas prisideda prie didelio išmetamo ŠESD ir kitų oro teršalų kiekio transporto sektoriuje. Dėl intensyvių gyventojų kelionių nuosavais automobiliais miestuose, ypač didžiuosiuose Lietuvos miestuose, susidaro eismo spūstys, nėra sudarytos sąlygos judėti saugiai ir patogiai alternatyviu būdu. 18 Lietuvos didžiausių miestų ir rajonų savivaldybės, taip pat kurortai, atsižvelgiant į oro užterštumo lygį, gyventojų skaičių, registruotų transporto priemonių skaičių, eismo intensyvumo lygį, yra pasirengusios ir pasitvirtinusios Darnaus judumo mieste planus (toliau – DJMP), kuriuose suplanuotos individualiai kiekvienai savivaldybei reikalingos įdiegti darnaus judumo priemonės. Nors DJMP parengti, tačiau dėl nepakankamų savivaldybių finansinių išteklių jų įgyvendinimas vyksta nenuosekliai ir fragmentiškai. DJMP turi pasirengusios ir 2 mažesnės savivaldybės, kurios savo iniciatyva siekia spręsti judumo problemas. Miestuose trūksta darnų judumą užtikrinančių priemonių, kurios tiesiogiai prisidėtų prie ŠESD kiekio mažinimo: įvairiarūšių transporto (mobilumo) sprendimų (pvz., *park&ride*, *bike&ride*, dalijimosi automobiliu, dviračiu, paspirtuku sprendimų). Identifikuojama taip pat ir eismo organizavimo priemonių orientacija į automobilius, bet ne į viešąjį transportą, pėsčiuosius ar bemotores transporto priemones.

LR bendrajame plane numatyta, kad urbanistiniams centrams ir jų planuojamoms teritorijoms turi būti taikomi kompaktiškumo principai. Vienas iš jų susisiekimą infrastruktūrą vystyti taip, kad būtų skatinamas vaikščiojimas, bevariklio transporto priemonių naudojimas, transporto daugiarūšiškumas, todėl vystomoms naujoms urbanizuotos teritorijoms turi būti keliami privalomi susisiekimą infrastruktūros reikalavimai pagal darnios kelionių struktūros prioritetus (pėsčiųjų, dviračių takai, geležinkelio, kt. viešojo transporto linijos ir t. t.). Numatyta miestuose siekti darnios kelionių struktūros vystymo, kai sudėtinės susisiekimą sistemos dalims teikiami šie prioritetai: kelionės pėsčiomis, bevariklėmis transporto priemonėmis ir kitais mikromobilumo sprendimais, viešuoju transportu, dalijamasi transporto priemonėmis, privačiu transportu.

2.3. Netolygiai išvystyta bevariklio transporto infrastruktūra.

Iki šiol dviračių takų plėtra šalyje vystyta nesistemiškai, trūksta jungčių tarp jau nutiestų dviračių takų ruožų, planuojant, projektuojant ir tiesiant dviračių takus dažnai neįvertinami būtini eismo saugos reikalavimai ar teritorijų, per kurias jie turėtų eiti, ypatumai, nesuformuotas vientisas dviračių trasų tinklas, nėra paženklintos net tarptautinės dviračių trasos. Vertinant suformuotą dviračių infrastruktūros tinklą šalyje galima teigti, kad jis yra vis dar fragmentuotas, kad galėtų užtikrinti tinkamas susisiekimą sąlygas dviratininkams, sudaryti sąlygas lankyti turizmo objektus, gamtiniu ir kultūriniu požiūriu vertingas teritorijas pasiekti bevarikliu transportu. Miestų viduje bei miestus ir šalia jų esančias gyvenamąsias vietas jungiančiame dviračių infrastruktūros tinkle dar trūksta daug jungčių, kad tinklas būtų vientisas ir kad būtų užtikrintos saugios dviračių eismo sąlygos. Nėra vystomas ir tinkamai prižiūrimas Europos dviračių takų tinklas, siekiant stiprinti tarptautinius ryšius ir Lietuvos pasiekiamumą bevarikliu transportu. Šiuo metu linijinė dviračių takų infrastruktūra vis dar mažai išnaudojama žaliųjų jungčių kūrimui, dviračių takai ir trasos neįtraukiami į vientisą želdynų sistemą.

Šalies mastu šiuo metu yra įrengta vos 15,38 proc. planuojamo dviračių takų tinklo.

3. Didžiausia krovinių ir keleivių dalis pervežama kelių transportu.

- 2.3.1. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2020 m. Lietuvoje visų rūšių transportu buvo pervežta 169 mln. tonų krovinių ir 235,9 mln. keleivių, iš kurių apie 63 proc. krovinių ir 97 proc. keleivių kelių transportu, 31 proc. krovinių ir 1,4 proc. keleivių geležinkelių transportu, 4 proc. krovinių ir 0,1 proc. keleivių jūrų transportu ir tik apie 0,6 proc. krovinių bei 1 proc. keleivių vidaus vandenių transportu (didžioji dalis visų vidaus vandenių kelių transportu pervežtų keleivių buvo pervežti Smiltynės perkėloje).⁴³ Didžiausią reikšmę krovinių ir keleivių transportavimo mastui kelių transportu turi

tankiai išvystytas kelių tinklas Lietuvoje, sąlyginai pigus automobilių išlaikymas ir populiarios kelių transporto priemonės, taip sudaryta galimybė patogiai vežti keleivius ir krovinius trumpais ir vidutiniais atstumais, vežti „nuo durų iki durų“ ir sąlyginai didelis greitis.

2.3.2. **3.1. Trūksta alternatyvių netaršių transporto priemonių keleiviams ir kroviniams vežti.**

2.3.3. Didelį krovinių vežimą kelių transportu, taršiausia transporto rūšimi, lemia nepakankamai išvystyta kitų transporto rūšių infrastruktūra (ypač vidaus vandenų kelių infrastruktūra), skirtingų transporto rūšių sinergijos bei transporto priemonių trūkumas, todėl esama situacija neskatina krovinių vežėjų vietoj intermodalinių vienetų transportavimo sausumos keliu rinktis kombinuotą transportą. Pavyzdžiui, Lietuvos statistikos departamento duomenimis, vidaus vandenų laivų skaičius kasmet vis mažėja (2015 m. krovinių vidaus vandenų laivų skaičius buvo 86 vnt., o 2019 m. tik 48 vnt.⁴³), o dėl resursų trūkumo valstybinės reikšmės vandenų keliai iki šiol nebuvo tinkamai prižiūrėti (neužtikrinami laivybai reikalingi pakankami kelio matmenys) tiek krovinei laivybai, tiek keleiviams vežti. Šiuo metu tik Smiltynės perkėloje vidaus vandenų transportas naudojamas keleiviams vežti, o likusi vidaus vandenų kelių dalis dėl nepakankamos infrastruktūros ir keleivinių laivų trūkumo nėra išnaudojama reguliariems viešojo transporto maršrutams sukurti. Geležinkelių transportas taip pat nėra pritaikytas netaršiam krovinių ir keleivių vežimui. Lietuvoje 2019 m. buvo elektrifikuota tik 152,4 km (8 proc.) tinklo. Elektrine trauka varomais riedmenimis 2019 m. buvo vežami tik keleiviai, kroviniai vis dar vežami naudojant šilumvežių trauką (naudojamas dyzelinis kuras), tai didina ŠESD išmetimus į aplinką (priežastis bus eliminuota įgyvendinant 5.3 ir 5.4 uždavinius). Atsižvelgiant į tai, kad iki 2030 m. siekiama padidinti atsinaujinančių energijos išteklių (AEI) naudojimą transporto sektoriuje, geležinkelių linijų elektrifikavimas ir elektra varomi riedmenys (įskaitant baterinius ir kt. technologijų riedmenis, kurie gali veikti neelektrifikuotuose ruožuose) gali padaryti reikšmingą įtaką mažinant taršą ir tuo pačiu didinant AEI panaudojimo mastą, taip prisidedant prie žaliosios elektros energijos gamybos augimo.

NPP 10.2 uždavinys „Sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui“.

1 problema – transporto infrastruktūra nepritaikyta tarptautiniam kariniam judumui.

Įgydama Šiaurės Atlanto sutarties organizacijos (toliau – NATO) narystę, Lietuva įgijo ne tik kolektyvinės gynybos garantiją, bet ir prisiėmė tam tikrus įsipareigojimus. Siekiant užtikrinti greitą reagavimą į grėsmes ir gebėti vykdyti efektyvias pratybas, Lietuvoje būtina sukurti ir pritaikyti infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui. Reikalinga infrastruktūra, atitinkanti NATO ir ES karinės infrastruktūros standartus, turi būti vystoma Europos infrastruktūros tinklų kontekste, koordinuojant veiksmus su Baltijos šalimis ir Lenkija, siekiant užtikrinti veiksmingą Šiaurės jūros ir Baltijos koridoriaus pralaidumą.

Greitam NATO sąjungininkų pajėgų atvykimui į Lietuvą ir Baltijos regioną užtikrinti reikalingos transporto infrastruktūros pritaikymas ar sukūrimas yra strateginės svarbos uždavinys, leisiantis įgyvendinti gynybos planus, atgrasymo priemones ir užtikrinti greitą reagavimą į grėsmes. Siekiant šio tikslo yra identifikuoti transporto infrastruktūros objektai, kurie neatitinka NATO ir ES patvirtintų karinio mobilumo reikalavimų ir kuriuos būtina vystyti greitesniam sąjungininkų judėjimui ir dislokavimuisi.

Susisiekimo ministerija ir jai pavaldžios institucijos pagal Lietuvos kariuomenės nurodytus priimančiosios šalies paramos poreikius nustato didžiagabaričių ir (ar) sunkiasvorių transporto priemonių judėjimo valstybinės reikšmės keliais maršrutus, organizuoja nustatytuose maršrutuose kelių ir kelio statinių remonto, rekonstrukcijos darbus.

⁴³ Statistikos departamento duomenys, internetinė prieiga: krovinių vežimas visų rūšių transportu – <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S5R085#/>, keleivių vežimas visų rūšių transportu – <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S5R033#/>

⁴⁴ Statistikos departamento duomenys, internetinė prieiga: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S5R079#/>

Sukūrus ir pritaikius geležinkelių ir sausumos kelių infrastruktūrą, reikalingą kariniam judumui, bus užtikrintas greitas sąjungininkų pajėgų atvykimas į Lietuvą bei jų tranzitas į kitas Baltijos šalis.

Sprendžiamos problemos priežastys:

1. Trūksta infrastruktūros jungčių su Vakaruose esančiomis sąjungininkėmis (priežastis iš dalies sprendžiama įgyvendinant 5.3 uždavinį).

Didelė dalis esamos transporto infrastruktūros Lietuvoje buvo sukurta iki 1990 m. Tai reiškia, kad siekiant pagerinti susisiekimą su kitomis Rytų bloko šalimis, transporto infrastruktūra buvo vystoma rytų kryptimi. Dėl to Lietuvoje trūksta infrastruktūros jungties taškų su Vakaruose esančiomis sąjungininkėmis (pvz., Lietuvą ir Lenkiją jungia du automobilių keliai ir viena geležinkelių linija). Įgyvendinant projektą „Rail Baltica“ Lietuvoje jau nutiesta europinė vėžė nuo Lenkijos sienos iki Kauno, einanti per Lietuvai ir sąjungininkams svarbius karinės infrastruktūros objektus pietų / centrinėje Lietuvoje (Kazlų Rūdą, Marijampolę, Kauno intermodalinį terminalą). Vis dėlto, šios linijos funkcionalumas yra ribotas, nes nėra įdiegta eismo valdymo sistemos, taip pat linija nėra elektrifikuota. Be to, nors linija tinka krovinių vežimo reikmėms, siekiant užtikrinti efektyvų keleivių transportą, planuojamas jos atnaujinimas pritaikant didesniame greičio parametru. (Ši priežastis bus naikinama sprendžiant 1 problemos 2.1 priežastis.)

2. Transporto infrastruktūra neatitinka kariniam judumui reikalingų techninių parametru.

Prieš 1990 m. vystyta infrastruktūra neatitinka dabartinių NATO ar ES reikalavimų, todėl jos panaudojimas kariniams tikslams yra ribotas. Po nepriklausomybės atgavimo Lietuvoje infrastruktūra kurta daugiausia dėmesio skiriant keleivių ir krovinių srautams.

Lietuvoje daugelyje transporto ir logistikos sričių egzistuoja infrastruktūros objektai, kurie nėra pritaikyti kariniam judumui. Tai riboja Lietuvos kariuomenės ir sąjungininkų gebėjimus greitai ir paprastai judėti šalies viduje ar kirsti jos sieną. Šiuo metu geležinkelių, automobilių kelių, tiltų, įvairiarūšių terminalų, oro uostų ir jūrų uosto infrastruktūra vienu metu produktyviai gali būti panaudojama civiliniams ir kariniams tikslams su dideliais apribojimais, nes dauguma objektų neatitinka NATO bei ES keliamų dvigubos paskirties infrastruktūros reikalavimų. Krizės atveju kariniam judumui nepritaikyta infrastruktūra ribotų sąjungininkų pastangas laiku efektyviai sustiprinti Lietuvos ir viso Baltijos regiono gynybą.

Geležinkelių srityje dvigubo naudojimo kariniams poreikiams kritinė infrastruktūra yra Kaune, Vilniuje, Marijampolėje ir Panevėžyje, Kazlų Rūdoje, Jonavoje, Šiauliuose. Dėl kariniam judumui nepritaikytos geležinkelių infrastruktūros, pavyzdžiui, reikalavimų neatitinkančių rampų, aikštelių, šoninių atšakų ar iešmų, Lietuvoje yra ribotos galimybės greitai ir paprastai atvežti arba išvežti sunkiąją karinę techniką pratyboms ar ilgo laikotarpio dislokavimui Lietuvos kariuomenės daliniuose. Tuo metu Kauno intermodalinio terminalo infrastruktūros, pavyzdžiui, kranų, aikštelių ar rampų nepritaikymas kariniam judumui riboja jo panaudojimą karinių krovinių perkėlimui nuo geležinkelio bėgių ant vilkikų ir atvirkščiai.

Automobilių kelių tinkle kritiškai svarbu kariniams tikslams pritaikyti tam tikras svarbias kelių atkarpas, kad jos galėtų atlaikyti sunkiosios karinės technikos pervežimą Lietuvos teritorijoje. Dabar esminė atkarpa kariniams poreikiams yra „Via Baltica“ trasa: Lenkijos ir Lietuvos pasienis–Marijampolė–Kaunas–Panevėžys–Lietuvos ir Latvijos pasienis. Suvalkų koridoriuje siekiant užtikrinti strategines alternatyvas kariniam judumui, būtina tobulinti ne tik šį kelią, tačiau ir paralelinę kelio atkarpa Lenkijos ir Lietuvos pasienis–Lazdijai–Alytus–Vilnius ir užtikrinti, jog per būsimą TEN-T reglamento peržiūrą pastarasis kelias būtų įtrauktas į TEN-T tinklą. Taip pat kariniam judumui turėtų būti pritaikytas kelias nuo Kauno intermodalinio terminalo iki magistralės A1. Šiose atkarpose esantys tiltai taip pat turi atitikti sunkiosios karinės technikos vežimui taikomus reikalavimus.

Oro transporto srityje Lietuvoje dvigubos paskirties infrastruktūros reikalavimų neatitinka Vilniaus, Kauno, Palangos ir Šiaulių (civilinis) oro uostai. Jų išvystymas galėtų padidinti oro transportu atskrendančių karių, atsargų ir technikos kiekius šalyje.

Klaipėdos jūrų uostas nėra pakankamai išvystytas, kad atitiktų visus karinio judumo reikalavimus. Papildomas finansavimas padėtų išvystyti uosto infrastruktūrą, kad į Lietuvą atvykstančios ar šalį paliekančios karinės technikos perkrovimas būtų efektyvesnis.

Pažymėtina, kad kariniam judumui pritaikyta dvigubos paskirties infrastruktūra vienu metu turi atitikti civilinius ir karinius reikalavimus, tai lemia didesnę infrastruktūros vystymo ar rekonstrukcijos kainą. Dėl to vystant nacionalinius transporto infrastruktūros projektus iki šiol karinio judumo reikalavimai nebūdavo įvertinami.