

**PROBLEMŲ – PRIEŽASČIŲ ANALIZĖ**

<b>NPP tikslas</b>	<b>5 TIKSLAS. Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą.</b> <b>Rodikliai:</b> 5.2. Lietuvos vieta Europos Sąjungos (toliau – ES) transporto infrastruktūros ir paslaugų švieslentėje (2018 m. – 14 vieta, 2025 m. – 12 vieta, 2030 m. – ne aukštesnė kaip 10 vieta); 5.3. Lietuvos skaitmeninio junglumo infrastruktūros indeksas (DESI subindeksas) ( 2019 m. – 19 vieta, 2025 m. – 15 vieta, 2030 m. – 5 vieta); 5.4. Transporto paslaugų eksportas (2019 m. – 7 028 mln. eurų, 2025 m. – 7 800 mln. eurų, 2030 m. – 10 000 mln. eurų).					
<b>NPP uždavinys</b>	<b>5.3 UŽDAVINYS. Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą.</b> <b>Rodikliai:</b> 5.3.1. Transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T) pagrindinio tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus (2016 m. – 7 proc., 2025 m. – 50 proc., 2030 m. – 100 proc.); 5.3.2. Nutiesta europinės geležinkelio vėžės (pietų–šiaurės kryptimi su Vilniaus jungtimi) dalis ( 2019 m. – 22,6 proc., 2025 m. – 78,6 proc., 2030 m. – 100 proc.); 5.3.3. Elektrifikuotų geležinkelių dalis, palyginti su bendru geležinkelių ilgiu ( 2020 m. – 8 proc., 2025 m. – 25 proc., 2030 m. – 35 proc.); 5.3.4. Skrydžių kryptių iš Lietuvos oro uostų skaičius ( 2019 m. – 92 vnt., 2025 m. – 110 vnt., 2030 m. – 120 vnt.); 5.3.5. Valstybinės reikšmės (krašto) kelių, kurių suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalies sumažėjimas (2018 m. – 41 proc. , 2025 m . – 30 proc., 2030 m . – 17 proc.); 5.3.6. Žuvusiųjų keliuose skaičius (2020 m. – 63 žuvusieji, tenkantys 1 mln. gyventojų, 2025 m. – 45 žuvusieji, tenkantys 1 mln. gyventojų, 2030 m. – 30 žuvusiųjų, tenkančių 1 mln. gyventojų); 5.3.7. Sunkiai sužeistų eismo dalyvių keliuose skaičiaus pokytis, palyginti su pradine situacija (pradinė reikšmė 2020 m. – 649 sunkiai sužeistieji, 2025 m. – -25 proc., 2030 m. – -50 proc. (pagal MAIS3+ metodiką)).					
<b>Problema</b>	<b>1. Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio.</b>					
<b>Priežastys</b>	1. Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų.	2. Esama geležinkelių infrastruktūra neužtikrina greito ir patogaus susisiekimo.	3. Žemas Lietuvos oro uostų junglumo ir teikiamų paslaugų kokybės vertinimas.	4. Ribotas susisiekimas jūrų ir vidaus vandenų kelių transportu.	5. Pasisienio kontrolės punktų pralaidumas neužtikrina sklandaus šalies junglumo su trečiosiomis šalimis.	6. Skirtingų transporto rūšių integralumo trūkumas (priežastys detaliau analizuojamos prie 5.4 uždavinio 1 problematikos ir 6.1 uždavinio problematikos).
	1.1.–2.1. Teisiniai ir aplinkosauginiai reikalavimai, lėtina susisiekimo infrastruktūros plėtrą.	1.1.–2.1. Teisiniai ir aplinkosauginiai reikalavimai lėtina susisiekimo infrastruktūros plėtrą.	3.1. Esama oro uostų infrastruktūra neatitinka išaugusių keleivių srautų pajėgumų, kyla iššūkių užtikrinant aplinkosaugos bei skrydžių saugos reikalavimus; 3.2. Trūksta tiesioginių skrydžių kryptių, mažas esamų bei naujų skrydžių dažnis.	4.1. Esami jūrų uosto infrastruktūros parametrai nepakankami tolesnei veiklos plėtrai užtikrinti. 4.2. Vidaus vandenų kelių infrastruktūros parametrai nepakankami krovinei ir keleivinei laivybai užtikrinti.	5.1. Esama pasienio kontrolės punktų infrastruktūra neužtikrina transporto priemonių ir keleivių pralaidumo pajėgumų.	
				4.1.1.–4.2.1. Gamtiniai ir aplinkosauginiai veiksniai bei dideli kaštai riboja jūrų uosto ir vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtrą.	5.1.1.Veiksmų suderinamumo su kaimyninėmis šalimis trūkumas. 5.2.1. Modernios įrangos ir inovatyvių sprendimų stoka. 5.3.1. Žmogiškųjų išteklių iššūkiai.	
<b>Problema</b>	<b>2. Lietuvoje eismo saugos lygis žemesnis negu ES vidurkis (giluminės priežastys, būdingos ir regioniniam lygmeniui, bus nagrinėjamos rengiant RPP, atliekant kompleksinę problemų analizę).</b>					
<b>Priežastys</b>	1. Dauguma eismo įvykių įvyksta dėl eismo dalyvių kaltės, jiems nesilaikant Kelių eismo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, nustatytų reikalavimų.	2. Trūksta inžinerinių eismo saugumo priemonių ir sprendinių, o esama infrastruktūra dažnai netenkina saugumo parametrų.	3. Daugiau kaip pusė eisme dalyvaujančių priemonių yra techniškai netvarkingos.	4. Nepakankamai efektyvus gelbėjimo tarnybų darbas.	5. Neefektyviai valdomos eismo įvykių rizikos.	
<b>NPP uždavinys</b>	<b>5.4 UŽDAVINYS. Gerinti skaitmeninį junglumą ir didinti susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą bei sektoriaus kuriamą vertę.</b> <b>Rodikliai:</b> 5.4.1. Keleivių vežimas visų rūšių viešuoju transportu (2020 m. – 381,5 mln. keleivių, 2025 m. – 405 mln. keleivių, 2030 m. – 420 mln. keleivių); 5.4.2. Krovinių vežimas visų rūšių transportu (2020 m. – 169 mln. tonų, 2025 m. – 165 mln. tonų, 2030 m. – 170 mln. tonų); 5.4.3. Transporto sektoriaus įmonės, diegusios inovacijas (2018 m. – 40,2 proc. 2025 m. – 49,1 proc., 2030 m. – 60 proc.); 5.4.4. Namų ūkių, turinčių galimybę naudoti 100 Mbps spartos interneto ryšį, dalis (2019 m. – 69 proc., 2025 m. – 100 proc. 2030 m. – 100 proc.); 5.4.5. 5 G ryšio aprėptyje esančių namų ūkių miestų teritorijose dalis (2020 m. – 0 proc., 2025 m. – 95 proc., 2030 m. – 100 proc.).					
<b>Problema</b>	<b>1. Neišnaudojamas susisiekimo sistemos potencialas kurti didesnę sektoriaus vertę didinant susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą ir teikiant paslaugas.</b>					
<b>Priežastys</b>	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.	3. Inovatyvių ir skaitmenizuotų sprendimų trūkumas susisiekimo sektoriuje.	4. Nepakankamai išvystyti ir įveikinti ryšių infrastruktūros objektai.		
		2.1 Skirtingų transporto rūšių integralumo trūkumas..				

		2.1.1. Neišvystytos krovinių gabenimo įvairiarūšės jungtys tarp skirtingų transporto rūšių. 2.1.2. Viešojo transporto integralumo tarp skirtingų transporto rūšių ir nacionalinio, regioninio bei vietinio lygmenų trūkumas, nevienodas paslaugų prieinamumas.				
<b>Problema</b>	<b>2. Lietuvoje trečdalis namų ūkių neturi galimybės jungtis prie didesnės kaip 100 Mbps spartos fiksuotojo plačiajuosčio interneto, o 5 G technologija paremtos paslaugos nėra teikiamos.</b>					
<b>Priežastys</b>	1. Nepakankamai (netolygiai) išvystyta pažangių elektroninių ryšių technologijų infrastruktūra komerciškai nepatraukliose vietovėse.	2. Lėtas naujos elektroninių ryšių infrastruktūros įrengimo procesas.				
	1.1. Mažas regionuose įsikūrusių skaitmeninei veiklai imlių įmonių ir įstaigų, kurios galėtų padengti ryšių infrastruktūros plėtojimo kaštus, skaičius. 1.2. Regionuose gyvena mažai gyventojų, kurie gali pirkti ryšių paslaugas.	2.1. Specializuotų taisyklių, skirtų elektroninių ryšių infrastruktūrai įrengti ant visuomeninių pastatų ir kitų savivaldybių valdomų nekilnojamojo turto objektų, nebuvimas. 2.2. Ilgas teritorijų, skirtų elektroninių ryšių infrastruktūrai įrengti, planavimo procesas.				
	1.1.1. Mažėjantis gyventojų skaičius šalyje, o ypač mažesniuose miestuose ir kaimiškosiose vietovėse. 1.2.1. Atokiose vietovėse daugiausia gyvena vyresnio amžiaus žmonės, kurie neturi skaitmeninių įgūdžių. 1.2.2. Atokiose vietovėse mažesnės gyventojų pajamos, todėl ribotas paslaugų įperkamumas.	2.2.1. Visuomenės priešiškus naujoms radijo ryšio technologijoms (pvz. 5G). 2.2.2. Reguliariai ir pagal technologijų vystymosi tendencijas neatnaujinami teritorijų planavimo dokumentai, kuriuose suplanuota elektroninių ryšių infrastruktūros plėtra.				
	1.2.1.1. Trūksta patrauklaus skaitmeninio turinio vyresnio amžiaus žmonėms, kurios skatintų juos įgyti skaitmeninių įgūdžių ir technologiškai pažangias elektroninių ryšių paslaugas.					
<b>NPP tikslas</b>	<b>6 TIKSLAS. Užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui.</b> <b>Rodiklis 6.9.</b> Žaliųjų viešųjų pirkimų vertės dalis nuo visų viešųjų pirkimų vertės (2020 m. – -5 proc., 2025 m. – 100 proc., 2030 m. – 100 proc.).					
<b>NPP uždavinys</b>	<b>6.1 UŽDAVINYS. Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyvių degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą.</b> <b>Rodikliai:</b> 6.1.1. Transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efekto sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmetu kiekiu (2016-2018 m. – 36,2 proc., 2025 m. – 11,3 proc., 2030 m. – -14 proc.); 6.1.2. Transporto sektoriuje išmetamo NOx kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmetu kiekiu (2019 m. – -11,4 proc., 2025 m. – -49,5 proc., 2030 m. – -51 proc.); 6.1.3. Atsinaujinančių energijos išteklių dalis, palyginti su bendruoju energijos suvartojimu transporto sektoriuje (2019 m. – 4,04 proc., 2025 m. – 11 proc., 2030 m. – 15 proc.); 6.1.4. Sutaupyta transporto sektoriuje energijos kiekis (2020 m. – 0 GWh, 2025 m. – 8183,7 GWh, 2030 m. – 10911,6 GWh); 6.1.5. Kelionių dviračiais ir kitomis bėmutorėmis transporto priemonėmis dalis bendroje kelionių struktūroje (2017 m. – 5,7 proc., 2025 m. – 9 proc., 2030 m. – 12,3 proc.); 6.1.6. Kelionių traukiniais dalis bendroje kelionių struktūroje (2019 m. – 1,2 proc., 2025 m. – 1,6 proc., 2030 m. – 1,9 proc.); 6.1.7. Geležinkelių ir vidaus vandenų transporto dalis, palyginti su visu krovinių transportu (2020 m. – 32 proc., 2025 m. – 42 proc., 2030 m. – 45 proc.).					
<b>Problema</b>	<b>1. Transporto sektorius generuoja didžiausią šiltnamio efekto sukeliančių dujų ir transportui būdingų oro teršalų dalį Lietuvoje</b> (giluminės priežastys, būdingos ir regioniniam lygmeniui, bus nagrinėjamos rengiant RPP, atliekant kompleksinę problemų analizę).					
<b>Priežastys</b>	1. Taršios kelių transporto priemonės.	2. Didėjantis asmeninių ir komercinių automobilių skaičius.	3. Didžiausia krovinių ir keleivių dalis pervežama kelių transportu.			
	1.1. Trūksta alternatyviųjų degalų įkrovimo / papildymo infrastruktūros. 1.2. Trūksta valstybės paskatų naudotis netaršiomis transporto priemonėmis.	2.1. Nepopuliarus viešasis transportas. 2.2. Trūksta darnų judumą skatinančių sprendimų miestuose. 2.3. Netolygiai išvystyta bevariklio transporto infrastruktūra.	3.1. Trūksta alternatyvių netaršių transporto priemonių keleiviams ir kroviniams vežti			
		2.1.1. Viešasis transportas ir jo infrastruktūra ne visiškai pritaikyta individualių poreikių turintiems žmonėms. 2.1.2. Viešojo transporto integralumo tarp skirtingų transporto rūšių ir nacionalinio, regioninio bei vietinio lygmenų trūkumas, nevienodas paslaugų prieinamumas.				



<b>NPP tikslas</b>	<b>10 TIKSLAS. Stiprinti nacionalinį saugumą.</b>			
<b>NPP uždavinys</b>	<b>10.2 UŽDAVINYS. Sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui.</b> <b>Rodikliai:</b> 10.2.1. TEN-T tinklo geležinkelių ir sausumos kelių infrastruktūros dalis, atitinkanti karinio mobilumo reikalavimus (2019 m. – 0 proc., 2025 m. – 0 proc., 2030 m. – 20 proc.).			
<b>Problema</b>	<b>1. Transporto infrastruktūra nepritaikyta tarptautiniam kariniam judumui.</b>			
<b>Priežastys</b>	1. Trūksta infrastruktūros jungties taškų su vakaruose esančiomis sąjungininkėmis.	2. Transporto infrastruktūra neatitinka kariniam judumui reikalingų techninių parametrų.		