



**Lietuvos automobilių kelių direkcija
prie Susisiekimo ministerijos**

2009–2011 METŲ STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS

2009 M. VASARIO MĖN. D.
VILNIUS

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro

2009 m. balandžio 31 d. įsakymu Nr. 3-123

1a forma

**LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJOS PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS
2009–2011 METŲ STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS**

Asignavimų valdytojo kodas	90 900 1648
<p>I. APLINKOS ANALIZĖ</p> <p>Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Kelių direkcija), vykdydama valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros koordinavimo darbus ir kaip asignavimų valdytoja, iš dalies koordinuojanti vietinės reikšmės kelių finansavimą, dirba lemiamą šių pagrindinių veiksmų:</p>	
<p><u>1. Politiniai veiksniai</u></p> <p>1.1. Lietuvai tapus Europos Sąjungos (ES) nare, teisės aktų derinimas, administracinių gebėjimų stiprinimas, ES skiriamų lėšų panaudojimas, dalyvavimas ES institucijų veikloje, ekonominė integracija bei vieningo Europos kelių tinklo kūrimo procesas yra prioritetas Lietuvos valstybės tikslas.</p> <p>1.2. Visuomenė ir politinės partijos ir remia Lietuvos kelių tinklo priežiūrą ir jo plėtrą, siekdamas užtikrinti stabilų kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimą, išlaikyti esamą kelių būklę bei gerinti eismo saugą.</p> <p>1.3. ES narės remia TEN-t tinklo modernizavimo ir plėtros procesą bei tolesnę Lietuvos kelių integraciją į bendrą ES kelių tinklą.</p> <p>1.4. Lietuvos, kaip ES narės, statusas, užtikrina dalyvavimą ne tik ES, bet ir globalinėje transporto politikoje.</p>	
<p><u>2. Ekonominiai veiksniai</u></p> <p>2.1. Ekonomika ir poreikis taisyti bei rekonstruoti kelius glaudžiai susiję. Transportas, sandėliavimas ir ryšiai sudaro apie 12 proc. BVP, tarp jų kelių transportas apie 6 proc. (2008 metais šalies BVP sudarė 111,4 mlrd. Lt). Automobilių eismo intensyvumas, ypač krovinių transporto, daro didelę įtaką kelių būklei. Per 2008 m. I pusmetį vidutinis metinis paros eismo intensyvumas magistraliniuose ir krašto keliuose padidėjo apie 8,3 proc., krovinių transporto – 11,3 proc. Rajoninės reikšmės keliuose eismo intensyvumas vidutiniškai padidėjo 5,92 proc., krovinių transporto – 15,65 proc. Tačiau antrąjį 2008 pusmetį, jau buvo bendras 5,5 proc. eismo intensyvumo mažėjimas, kuris dar kris dėl šalį ir visą pasaulį krečiančios ekonominės krizės. Atsižvelgiant į degalų kainų padidėjimą bei, siekiant mažinti avaringumą, kelių naudotojų išlaidas, tinkamai kelių priežiūrai ir plėtrai reikia išlaikyti stabilų kelių sektoriaus finansavimą. Tačiau, nesurenkant į Kelių priežiūros ir plėtros programą (toliau – KPPP) planuotų lėšų bei numatomu Vyriausybės nutarimu dėl ekonominės krizės programos KPPP sąmata bus sumažinta 26 proc.</p> <p>2.2. Tinkama kelių tinklo priežiūra ir plėtra sukuria sąlygas laisvam prekių judėjimui ir šalies ekonomikos augimui.</p> <p>2.3. Skatinant ekonominį regionų vystymąsi ir mažinant regionų socialinius bei ekonominius skirtumus, būtina intensyviau asfaltuoti žvyrkelius. Tai pagerina susisiekimą tarp gyvenviečių, taip pat su apskričių, žemės ūkio, verslo, industriniais, administraciniais, kultūros bei turizmo centrais.</p> <p>2.4. Valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčiose valstybės įmonėse siekiama didinti darbo našumą (pridėtinę vertę), sukuriama per vieną žmogaus darbo valandą.</p> <p>2.5. Dėl Lietuvos kelių tinklo priežiūros ir plėtros visuomenė, t. y. kelių naudotojai, patiria naudą</p>	

dėl:

- saugaus eismo sąlygų gerėjimo;
- mažėjančios aplinkos taršos;
- intensyvesnio regionų ekonominio vystymosi;
- mažėjančių automobilių transporto eksploatacijos sąnaudų;
- trumpėjančio kelionių laiko.

3. Socialiniai veiksniai

3.1. Lietuvos gyventojų nuomonė dėl kelių būklės gerinimo yra teigiama. Didėja vidinis visuomenės pasitenkinimas važiuojant geresnės kokybės keliais, aktyviai remiama kelių plėtra, ypač rajoniškos reikšmės (žvyrkelių asfaltavimas) kelių.

3.2. Lietuvą kertančių transporto koridorių plėtra (kelių rekonstravimas ir aplinkkelių tiesimas), trans-europiniam kelių tinklui priklausiančių kelių rekonstrukcija, didžiąja dalimi finansuojama iš ES fondų, teikia naudą ne tik tranzitiniam automobilių transporto eismui, bet ir vietiniam susisiekimui.

3.3. Rekonstruojant esamus kelius, tiesiant aplinkkelius, plėtojama ir infrastruktūra: įrengiami pėsčiųjų bei dviračių takai, įrengiamos ar rekonstruojamos automobilių stovėjimo aikštelės, atsižvelgiama į žmonių su negalia poreikius, įrengiamos modernesnės eismo reguliavimo sistemos, eismo saugą gerinančios inžinerinės priemonės.

3.4. Planuojant naujus automobilių kelių ruožus ir rekonstruojant esamus išlaikoma ir tobulinama egzistuojanti triukšmo prevencijos praktika: statomos akustinės sienelės, gyvenamuosiuose namuose langai keičiami į triukšmą mažinančius, nuo kelio pusės sodinami želdiniai.

3.5. Plėtojant kelių tinklą, sukuriama naujų darbo vietų, naudojantis moderniomis technologijomis kyla darbuotojų kvalifikacija. Tačiau, sumažėjus kelių sektoriaus finansavimui reikia siekti, kad 2009–2010 metais kelių ir tiltų priežiūrą bei rekonstrukciją atliekančios įmonės išlaikytų esamą darbuotojų skaičių ar bent jo nemažintų.

3.6. Eismo sąlygų gerinimas didina eismo saugą, skatina ekonominį regionų plėtojimąsi, suteikia visuomenei galimybę nevaržomai keliauti, mažina aplinkos užterštumą.

3.7. Siekiant išvengti susidūrimų su laukiniais gyvūnais, miškingose vietovėse įrengiamos tinklo tvoros nuo laukinių gyvūnų, o kad nebūtų trukdoma laukinių gyvūnų migracijai įrengiamos požeminės perėjos.

3.8. Nuolat vykdoma saugų eismą propaguojanti švietėjiška veikla.

4. Technologiniai veiksniai

4.1. Lietuvos kelių sektoriaus plėtra skatina didesnę naujų technologijų ir naujos technikos įsigijimo poreikį.

4.2. Didėjančios Lietuvos kelių tinklo priežiūros ir plėtros darbų apimtys, reikalavimai darbų kokybei skatina naujų technologijų diegimą.

4.3. Spartus kelių ir tiltų priežiūros ir remonto darbų technologijų ir mechanizmų parko atnaujinimo procesas didina kelių sektoriaus įmonių konkurencingumą.

4.4. Modernių technologijų naudojimas leidžia didinti darbo našumą.

4.5. Keliuose įdiegtos greito poveikio prevencinės saugaus eismo priemonės (greičio matuokliai).

4.6. Valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčiose valstybės įmonėse įdiegtos prieigos prie Kelių oro sąlygų ir Kelių projektų informacinių sistemų gerina kelių priežiūrą ir lėšų apskaitą.

4.7. Siekiant efektyviau naudoti kelių priežiūrai skirtas lėšas, valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčiose valstybės įmonėse sistemingai tobulinama kuro apskaitos kontrolės sistema.

4.8. Naudojant modernią įrangą ir naujausias kelių tiesimo technologijas, maksimaliai trumpinami atliekamų darbų terminai (iki 1,5 metų).

4.9. Platus informacinių technologijų naudojimas gerina darbo našumą ir kokybę.

II. IŠTEKLIŲ ANALIZĖ

1. Pagrindinis Lietuvos kelių tinklo plėtros finansavimo šaltinis – Kelių priežiūros ir plėtros programa.
2. Kelių direkcija sėkmingai panaudoja ES struktūrinę paramą. ES parama kelių plėtrai padeda tolygiai plėtoti regionus ir integruoti Lietuvos kelių tinklą į ES kelių tinklą.
3. Nors Kelių direkcijos personalo kvalifikacija yra aukšta, tačiau nauji kelių priežiūros ir plėtros administravimo ir valdymo metodai bei naujos technologijos reikalauja nuolatinio kvalifikacijos kėlimo.
4. Kelių direkcija nuolat bendradarbiauja su tarptautinėmis Europos ir kitų pasaulio valstybių kelių organizacijomis.

III. SSGG ANALIZĖ

Stiprybės

1. Lietuvos kelių priežiūra ir plėtra yra tęstinis procesas bei vienas iš prioritetinių Lietuvos valstybės tikslų.
2. Lietuvoje pakankamai gerai išplėtotas valstybinės ir vietinės reikšmės kelių tinklas.
3. Lietuvos visuomenės nuomonė dėl kelių tinklo priežiūros ir plėtros (ypač dėl valstybinės reikšmės kelių) yra teigiama.
4. Lietuvoje yra gera kelių bei tiltų plėtros planavimo ir valdymo sistema, griežta darbų techninė kontrolė, nuolatinė stebėseną, efektyvus atsirandančių problemų sprendimas.
5. Glaudus Kelių direkcijos bendradarbiavimas su kitomis valstybės institucijomis ir tarptautinėmis kelininkų organizacijomis.
6. Kelių direkcijos organizacinė struktūra, veiklos planavimas ir valdymas yra racionalūs ir efektyvūs, jie nuolat tobulinami, atsižvelgiant į besikeičiančius veiksnius ir naujus reikalavimus.
7. Didelė Kelių direkcijos patirtis ir aukšta darbuotojų kvalifikacija, koordinuojant valstybinių kelių priežiūrą ir plėtrą.
8. Sėkmingas ES paramos fondų lėšų panaudojimas.

Silpnybės

1. Kelių sektoriaus priežiūra ir plėtra susijusi su kelių sektoriaus finansavimu. Apskaičiuota, kad šiuo metu optimalus vien tik valstybinės reikšmės kelių finansavimas turi būti apie 2,52 mlrd. litų per metus, t.y. 2,5 karto daugiau nei skiriama šiais metais (1,005 mlrd.). Vien tik optimaliai kelių priežiūrai reikia skirti 692 mln. Lt, tačiau šiuo metu tam skiriama tik 42 proc. reikalingų lėšų.
2. Dėl riboto finansavimo tik kai kurie valstybinės reikšmės kelių ruožai prižiūrimi optimaliai.
3. Dalies valstybinės reikšmės kelių dangų kokybė netenkina intensyvėjančio kelių transporto eismo reikalavimų, net 35 % valstybinės reikšmės kelių tinklo sudaro keliai su žvyro danga, dangos yra senos.
4. Tik 25 proc. magistralinių ir krašto kelių dangų sustiprinta pritaikant jas leistinai 11,5 tonų varančiosios ašies apkrovai.
5. Ne visuose valstybinės ir ypač vietinės reikšmės kelių ruožuose pakankamai užtikrintas saugus automobilių eismas.
6. Kelių direkcijoje atsiranda naujų funkcijų, kurioms vykdyti trūksta žmogiškųjų išteklių.

7. Nepakankamai reglamentuotas žemės paėmimo visuomenės poreikiams procesų teisinis reguliavimas riboja kelių tinklo ir infrastruktūros plėtros galimybes.
8. Žuvusiųjų skaičius pastaraisiais metais ėmė mažėti (2008 metais žuvo 242 žmonėmis mažiau nei 2007), tačiau jų skaičius lyginant su kitomis ES valstybėmis yra vis dar didelis.
9. Įrengiant valstybinės reikšmės keliuose inžinerines eismo saugą gerinančias priemones „juodųjų dėmių“ skaičius mažėja (2006 m. – 267; 2007 m. – 247; 2008 m. – 225), tačiau jis vis dar išlieka didelis.
10. Visuose regionuose turi dirbti bent po vieną Kelių direkcijos darbuotoją, kuris tiesiogiai koordinuotų ir kontroliuotų vietinės reikšmės kelių finansavimą ir juose atliekamus darbus. Šiam darbui Kelių direkcijoje ypač trūksta laisvų etatų.
11. 2009 metais tik 1,5 proc. bendro kelių ilgio dangų bus rekonstruota ar sutaisyta. Norint, kad kelių dangos būtų prižiūrimos „laiku“, kasmet reikia rekonstruoti ar sutaisyti 8,2 proc. dangų.
12. Dėl lėšų trūkumo, 2009 metais nebus atliekami paviršiaus apdorojimo darbai, kurie pailgina dangos tarnavimo laiką 3 – 5 metais.
13. Drastiškai sumažėjus 2009 m. KPPP lėšoms (26 proc.) tenka mažinti ir kelių priežiūros finansavimą, kuris 2009 m., lyginant su 2008 m., sumažėja 14 proc., todėl atskiriems ruožams tenka mažinti priežiūros lygius.
14. Vykdydamos iškeltas užduotis įmonės patikėjimo teise naudojasi valstybės turtu, už kurį iki 2008 m. gruodžio 31 d. mokėjo po 0,05 proc. nuo valstybės įmonės savininko patikėjimo teise valstybės įmonei perduoto turto vertės. Tačiau, 2008 m. gruodžio 19 d. patvirtinus mokesčio už valstybės turto naudojimą patikėjimo teise 5 straipsnio pakeitimus, nuo 2009 m. sausio 1 d. jis įmonėms pakyla nuo 0,05 proc. iki 2 proc. Preliminariais 2008 m. duomenimis įmonėms teks į valstybės biudžetą sumokėti apie 7 798 tūkst. Lt, kai tuo tarpu taikant senąjį tarifą būtų reikėję sumokėti apie 195 tūkst. Lt.
15. 2009 m. sumažėjus kelių priežiūros finansavimui, PVM pakilus iki 19 proc. ir iki 2 proc. mokesčio už valstybės turto naudojimą patikėjimo teise tarifui, įmonės negalės vykdyti kelių priežiūros nustatytų lygių, kurie užtikrintų kelių naudotojų poreikius: saugų, nepertraukiamą, patogų ir ekonomišką eismą bei mažintų neigiamą transporto poveikį aplinkai.
16. Nuo 2009-01-01 nors ir padidėjo akcizas degalams, tačiau sumažėjo pervedamo akcizo dalis į KPPP: benziniui ir dyzeliniui nuo 80 iki 55 proc.; suskystintoms dujoms nuo 100 iki 55 proc.

Galimybės

1. Didelė Kelių direkcijos patirtis koordinuojant kelių priežiūrą ir plėtrą, bei aukšta darbuotojų kvalifikacija leis efektyviai atlikti Susisiekimo ministerijos pavestus uždavinius.
2. Kelių direkcijos patirtis, bendradarbiaujant su ES institucijų pareigūnais, leis efektyviai atstovauti Lietuvos interesams ES ir kitose tarptautinėse kelininkų organizacijose.
3. Kelių direkcijos patirtis, rengiant ir įgyvendinant Lietuvos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programas, leis tinkamai įgyvendinti kelių plėtros strategiją.
4. Aktyvus bendradarbiavimas su ES bei valstybių narių institucijų pareigūnais, kelininkų organizacijomis, sudarys prielaidas tobulinti darbo organizavimą ir planavimą, kelti darbuotojų kvalifikaciją.
5. Iki 2007 metų įgyta patirtis panaudojant ES fondų paramą, 2007–2013 metų planavimo periodo ES lėšas leis panaudoti anksčiau laiko (iki 2011–2012 metų).

Grėsmės

1. Dėl pablogėjusios ekonominės padėties šalyje eismo intensyvumas 2008 metais didėjo tik 1-3 proc. Tikėtina, kad esant ekonomikos nuosmukiui, 2009 metais eismo intensyvumas gali dar sumažėti, tačiau išliks pakankamai didelis. Dėl nepakankamo finansavimo bus vykdomi tik būtinausi

kelių tiesimo, priežiūros ir taisymo darbai, todėl nuo automobilių ašies apkrovų dangoje atsiras nuovargio defektų, mažės kelių stiprumas.

2. Dėl nepakankamo kelių sektoriaus finansavimo, o 2009 metais jam dar labiau sumažėjus, nėra galimybių užtikrinti optimalios kelių priežiūros, ypač žiemos metu.

3. Dažnėjančios vandalizmo, chuliganizmo ir neatsakingumo už savo veiksmus apraiškos didina kelių ir kelių statinių priežiūros išlaidas.

4. Sumažėjus finansavimui iškyla grėsmė, kad dalis suplanuotų darbų gali būti laiku neužbaigti arba jų įgyvendinimas atidėtas vėlesniems metams.

5. Dėl sumažėjusio KPPP finansavimo, 2009 metais bus stengiamasi užbaigti tik 2008 metais pradėtus darbus, bei skelbiami konkursai tik 4 investiciniams projektams įgyvendinti iš KPPP bendro finansavimo lėšų ir ES fondų.

6. Dėl degalų kainų didėjimo, pastebimas mažesnis jų įsigijimas Lietuvoje, nes kaimyninėse šalyse degalų kainos mažesnės, bei sunaudojimas, todėl atitinkamai mažėja pajamų iš akcizo, gaunamo už realizuotą benzina, dyzelinius degalus ir suskystintas dujas, kas tiesiogiai turėtų įtakos suplanuotų KPPP lėšų surinkimui. Be to, minėtų produktų akcizo pervedama į KPPP dalis, 2009 metais sumažinta nuo 80 iki 55 proc.

7. Nuo 2009-01-01 padidėjus PVM iki 19 proc. reikia peržiūrėti visas 2008 m. pasirašytas trimetes sutartis, kuriose yra numatyta galimybė pasikeitus PVM mokesčiui proporcingai didinti (ar mažinti) sutarties kainą.

8. Nuo 2009-01-01 padidėjus akcizui, atitinkamai padidėjo Lietuvoje parduodamų degalų kaina, todėl iškyla grėsmė, kad dalis tranzitinio transporto bei Lietuvos pasienio gyventojai degalus pilsis kaimyninėse valstybėse ir planuotos akcizo pajamos nebus surinktos į biudžetą.

Institucijos misija

Rūpintis valstybinės reikšmės kelių ekonomiškai pagrįsta priežiūra ir koordinuoti vietinės reikšmės kelių finansavimą.

Institucijos strateginiai tikslai ir efekto kriterijai

Kodas	Institucijos strateginio tikslo pavadinimas
01	Prižiūrėti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelius, tenkinti didėjančio kelių transporto eismo poreikius, siekti mažinti eismo įvykių skaičių, įgyvendinti Europos Sąjungos techninius reikalavimus keliams, integruoti Lietuvos kelius į ES kelių tinklą.

Tikslo aprašymas

Įvertinus šalies ekonominę padėtį, įgyvendinti valstybinės reikšmės kelių plėtros strategiją, nustatyti prioritetus, parengti teises ir organizacines sąlygas, reformuoti ir tobulinti kelių srities valdymą, intensyvinti inovacinius procesus, koordinuoti vietinės reikšmės kelių finansavimą. Užtikrinti efektyvų, saugų ir ekonomišką krovinių transportavimą ir gyventojų susisiekimą kelių transportu valstybinės reikšmės keliais. Plėtoti ir tobulinti valstybinių kelių tinklą pagal tarptautinius (Europos Sąjungos) standartus, siekti, kad jis atitiktų šiuolaikinius Lietuvos valstybės kelių transporto poreikius, integruoti į transeuropinį kelių tinklą (TEN), gerinti Lietuvos, kaip tranzito šalies, įvaizdį.

Kelių direkcija kartu su kitomis institucijomis dalyvauja šiose Vyriausybės patvirtintose programose:

- Valstybinėje saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 programoje;
- Nacionalinės žmonių su negalia socialinės integracijos 2003–2012 metų programoje;
- Jono Pauliaus II piligrimų kelio ir jo objektų pritaikymo piligrimų ir turizmo reikmėms 2007–2013 metų programoje;
- Probleminių regionų 2008–2010 metų plėtros programoje;

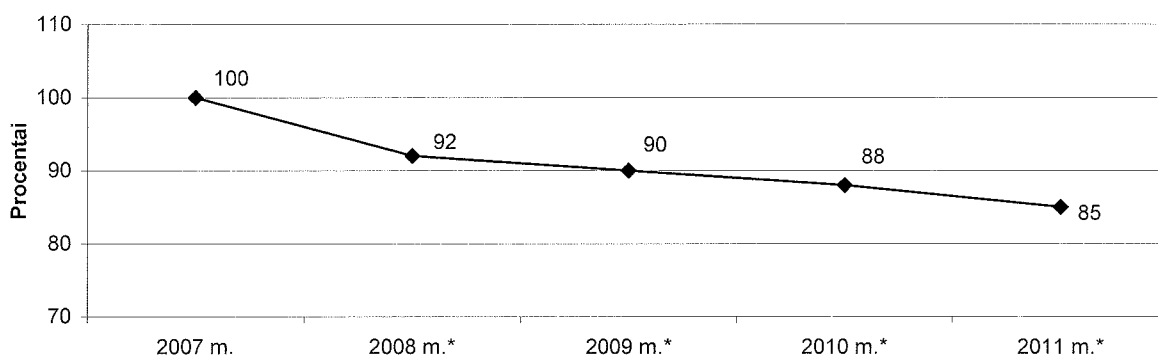
- Vilnius – Europos kultūros sostinė 2009.

Kelių direkcija, kaip asignavimų valdytoja, dalyvaudama minėtose tarpinstitucinėse programose skiria finansavimą iš specialiųjų Kelių priežiūros ir plėtros bei Sanglaudos fondo (bendrojo finansavimo lėšos ir PVM) programų.

Kelių direkcijos efekto kriterijai 2009 metams:

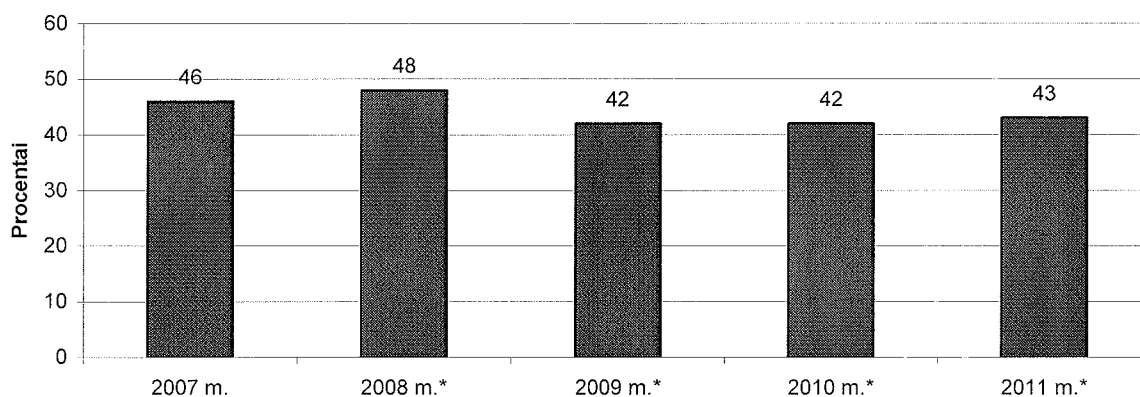
1. Žuvusiųjų eismo įvykiuose dėl infrastruktūros trūkumų procentinis pokytis.

Siekiamas žuvusiųjų eismo įvykiuose dėl infrastruktūros trūkumų procentinis pokytis



2. Siekiamas kelių priežiūros lygis.

Siekiamas kelių priežiūros lygis (optimalaus lygio procentais)



3. Per metus padidėjęs rekonstruotų ar sutvarkytų kelių ir bendro kelių tinklo santykis: 2007 m. – 5,1 proc.; 2008 m. – 6,5 proc.; 2009 m. – 1,5 proc.; 2010 m. – 4,0 proc.; 2011 m. – 4,5 proc.

4. Padidėjęs šalies magistralinių kelių stiprumo indeksas: 2007 m. – 0,960; 2008 m. – 0,962; 2009 m. – 0,960; 2010 m. – 0,962; 2011 m. – 0,965.

5. Palaikomas kelių transporto triukšmo lygis ir užterštumas kelio nuotekų nuo kelio valymo įrenginių įrengimas rekonstruojamų kelių ruožuose: akustinių sienučių efektyvumas ≤ 10 decibelų (dBA), kelio nuotekų užterštumas neviršija didžiausios leistinos koncentracijos (DLK).

ASIGNAVIMAI IR NUMATOMI FINANSAVIMO ŠALTINIAI

(tūkst. Lt)

Ekonominės klasifikacijos grupės	Asignavimai 2008-iesiems metams	Asignavimai biudžetiniams 2009-iesiems metams	Projektas 2010-iesiems metams	Projektas 2011 metams
1. Iš viso asignavimų:	1599096	1340616	1600000	1712000
Išlaidoms	1092114	429391	1092316	1164160

Ekonominės klasifikacijos grupės	Asignavimai 2008- iesiems metams	Asignavimai biudžetiniams 2009-iesiems metams	Projektas 2010-iesiems metams	Projektas 2011 metams
iš jų:				
darbo užmokesčiui	7190	8590	8590	8975
turtui įsigyti	506982	911225	507684	547840
2. Finansavimo šaltiniai				
2.1. LR valstybės biudžetas	1599096	1340616	1600000	1712000
iš jo:				
bendrojo finansavimo lėšos	162656	162229	237161	127144
ES lėšos				
kitos specialiųjų programų lėšos	–	–	–	–
2.2. Kiti šaltiniai	–	–	–	–

3. Kita svarbi informacija. 2009 m. kelių sektoriui lėšos (1 746 639 tūkst. Lt) pagal asignavimo valdytojus pasiskirsto taip: Kelių direkcija – 1 340 616 tūkst. Lt, Susisiekimo ministerija – 395 599 tūkst. Lt ir Transporto investicijų direkcija – 10 424 tūkst. Lt.

Pagrindiniai rodikliai

Įstaigos	Teikiama programų	Etatai (skaičius vienetais)
1	2	140

Strateginio veiklos plano priedai

1 lentelė. 2008–2009-ųjų metų asignavimų valdytojų tikslų, programų, programų tikslų, uždavinių ir priemonių asignavimų suvestinė.

2 lentelė. 2008–2011-ųjų metų asignavimų suvestinė.

3 lentelė. Vertinimo kriterijų suvestinė.

1b forma – programų aprašymai.

BF-1 forma. 2009 metų programos sąmata.

BF-2 forma. Išlaidos prekėms ir paslaugoms.

BF-3 forma. Valstybės valdžios, valdymo, teisėsaugos, vidaus reikalų, saugumo, kitų viešosios tvarkos ir visuomenės apsaugos institucijų ir įstaigų darbo užmokestis.

BF-13 forma. Asignavimai ilgalaikiam materialiajam ir nematerialiajam turtui įsigyti.

Tarpinstitucinės programos:

- Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 programa;
- Nacionalinė žmonių su negalia socialinės integracijos 2003–2012 metų programa;
- Jono Pauliaus II piligrimų kelio ir jo objektų pritaikymo piligrimų ir turizmo reikmėms 2007–2013 metų programa;
- Probleminių regionų 2008–2010 metų plėtros programa;
- Vilnius – Europos kultūros sostinė 2009.

Generalinis direktorius



Virgaudas Puodžiukas

Data	2009-02-06
------	------------