



**Lietuvos automobilių kelių direkcija
prie Susisiekimo ministerijos**

2010–2012 METŲ STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS

2010 M. GEGUŽĖS MĖN.
VILNIUS

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro

2010 m. gegužės 12 d. įsakymu Nr. 3-313

1a forma

**LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJOS PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS
2010–2012 METŲ STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS**

Asignavimų valdytojo kodas	90 900 1648
I. APLINKOS ANALIZĖ	
<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, vykdo savo funkcijas lemiamą šių pagrindinių veiksmų:</p>	
<u>1. Politiniai veiksniai</u>	
<p>1.1. Lietuvai tapus Europos Sąjungos (toliau – 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 remia Lietuvos kelių tinklo priežiūrą ir jo plėtrą, siekdamas užtikrinti stabilų Kelių priežiūros ir plėtros programos (toliau – KPPP) finansavimą, išlaikyti esamą kelių būklę bei gerinti eismo saugą.</p> <p>1.3. ES narės remia transeuropinio kelių tinklo (toliau – TEN-T) 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>	
<u>2. Ekonominiai veiksniai</u>	
<p>2.1. Ekonomika ir poreikis taisyti, rekonstruoti kelius bei plėsti jų tinklą yra glaudžiai susiję. Transportas, sandėliavimas ir ryšiai sudaro apie 12 proc. šalies bendrosios pridėtinės vertės, tarp jų kelių transportas apie 6 proc. (preliminariais duomenimis 2009 metais prognozuojamas šalies BVP – 111,5 mlrd. Lt). Išankstiniais 2009 metų duomenimis, šiame sektoriuje sukurta 13 proc. šalies bendrosios pridėtinės vertės.</p> <p>Automobilių eismo intensyvumas, ypač krovinio 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., krovinio transporto – 11,3 proc. Rajoninės reikšmės keliuose bendras eismo intensyvumas vidutiniškai padidėjo 5,92 proc., krovinio transporto – 15,65 proc. Tačiau antrąjį 2008 m. pusmetį, jau buvo bendras 5,5 proc. eismo intensyvumo mažėjimas. 2009 metais dėl ekonomikos nuosmukio eismo intensyvumas (stacionariuose nuolatinuose skaičiavimo postuose) mažėjo: I ketvirtį bendras eismo intensyvumas valstybinės reikšmės keliuose, sumažėjo 9,46 proc., o krovinio transporto – 20,33 proc., II ketvirtį bendras eismo intensyvumas sumažėjo 9,38 proc., o krovinio transporto – sumažėjo net 21,77 proc., III ketvirtį bendras eismo intensyvumas sumažėjo mažiau – 4,76 proc., o krovinio transporto – 16,43 proc., IV ketvirtį bendras eismo intensyvumas sumažėjo tik – 0,19 proc., o krovinio transporto – 12,62 proc. Bendras eismo intensyvumo pokytis per 2009 m. buvo -5,95 %, krovinio transporto – -17,79 %. Prognozuojama, kad 2010 m. bendras eismo intensyvumas nuosaikiai didės.</p>	

Siekiant mažinti avaringumą, kelių naudotojų išlaidas, tinkamai prižiūrėti ir plėsti kelių tinklą, reikia išlaikyti stabilų kelių sektoriaus finansavimą. Dėl tebesitęsiančio ekonomikos nuosmukio, sumažėjusio eismo intensyvumo bei 2009 metų pradžioje padidinto akcizo degalams (nors dyzeliniams degalams nuo 2009 metų vidurio buvo nustatytas metų pradžioje buvęs akcizo dydis) nesurenkama planuotų lėšų į KPPP, todėl prognozuojama, kad norint 2010 m. pasiekti tokį KPPP finansavimą, koks buvo 2009 metų pradžioje, pervedama į KPPP akcizo dalį reikia nustatyti iki 80 proc.

2.2. Tinkama kelių tinklo priežiūra ir plėtra sukuria geras sąlygas tranzitinių krovinių judėjimui Lietuvos teritorija, o tai skatina šalies ekonomikos augimą.

2.3. Gerinant susisiekimą tarp gyvenviečių, taip pat su apskričių, žemės ūkio, verslo, industriniais, administraciniais, kultūros bei turizmo centrais, būtina intensyviau asfaltuoti žvyrkelius, taip būtų skatinamas ekonominis regionų vystymasis ir mažinami jų socialiniai bei ekonominiai skirtumai.

2.4. Ekonomikos nuosmukio metu valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčios valstybės įmonės optimizuoja veiklos sąnaudas, didina darbo efektyvumą.

2.5. Tinkamai vykdant Lietuvos kelių tinklo priežiūrą ir plėtrą visuomenė, t. y. kelių naudotojai, patiria naudą 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 rajoninės reikšmės (žvyrkelių asfaltavimas) kelių.

3.2. Lietuvą kertančių transporto koridorių plėtra (kelių rekonstravimas ir aplinkkelių tiesimas), transeuropiniam kelių tinklui priklausančių 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, šalia kelio sodinami želdiniai.

3.5. Plėtojant kelių tinklą, sukuriama naujų darbo vietų, naudojantis moderniomis technologijomis kyla darbuotojų kvalifikacija. Tačiau, ekonominio sunkmečio metu sumažėjus kelių sektoriaus finansavimui, siekiama, kad 2010–2012 metais kelių ir tiltų priežiūrą bei rekonstrukciją atliekančios įmonės pagal galimybes išlaikytų turimą kvalifikuotą personalą.

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. Didėjantys reikalavimai darbų kokybei, atliekant Lietuvos kelių tinklo priežiūros ir plėtros darbus, 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 ir efektyvumą.

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

4.6. Valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčiose valstybės įmonėse yra įdiegtas tiesioginis ryšys su Kelių oro sąlygų ir Kelių projektų informacinėmis sistemomis, kuris gerina kelių priežiūrą, jos valdymą 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.

4.9. Prieš pridodant darbus valstybinei komisijai, asfaltbetonio dangos storiai bus matuojami kelių radaru, o duomenys bus lyginami su techninės priežiūros gautais duomenimis.

4.10. Siekiant užtikrinti objektyvų techninės priežiūros darbą Kelių direkcijos Projektų įgyvendinimo skyriaus darbuotojai pasirinktinai dalyvaus pagrindo sluoksnio darbų įrengimo priėmimo.

II. IŠTEKLIŲ ANALIZĖ

1. Pagrindinis Lietuvos kelių tinklo plėtros finansavimo šaltinis – Kelių priežiūros ir plėtros programa ir ES fondų paramos lėšos.

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 kelininkų organizacijomis, gauna iš jų informaciją apie naujas technologijas, mechanizmus, jų praktinį pritaikymą tiesiant, rekonstruojant ir prižiūrint kelius.

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. Sudarytos geros sąlygos tranzitinių krovinių pervežimui TEN-T keliais Lietuvos teritorijoje.

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.

2009 m. liepos mėn. buvo patikslinta 2002–2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa (toliau – programa) 2010–2015 metams. Šioje patikslintoje programoje buvo įvertinti besikeičiantys transporto priemonių srautai, jų sudėtis, kelių būklė, Lietuvą, kaip ir visą pasaulį, ištikęs ekonomikos nuosmukis, biudžeto įplaukų sumažėjimas ir kt. Patikslintoje programoje buvo išnagrinėti du galimi kelių sektoriaus finansavimo scenarijai: 1) reikalingas finansavimas siekiant gerinti kelių tinklo būklę ir artinti ją iki europietiško standartų atsižvelgiant į augančius kelių naudotojų poreikius; 2) būtinas minimalus finansavimas siekiant, kad kelių tinklo būklė 2015 m. atitiktų 2008 m. lygį. Apskaičiuota, kad 2010 metais minimalus būtinas finansavimas valstybinės reikšmės keliams sudaro 1310 mln. Lt, o reikalingas finansavimas – 1870 mln. Lt, t.y. 1,41 karto daugiau, nei planuojama skirti 2010 metais (**1323 mln. Lt = 661,3 mln. Lt** ($881,7 \times 0,75$) + **661,7 mln. Lt**). Vien tik optimaliai kelių priežiūrai reikia skirti 679 mln. Lt, tačiau šiuo metu tam skiriama tik 32 proc. reikalingų lėšų.

2. Dėl ekonomikos nuosmukio ir su tuo susijusiu finansavimo mažėjimu 2009 metais buvo peržiūrėti ir sumažinti valstybinės reikšmės kelių priežiūros lygiai. Jeigu 2010 metais ekonominė situacija šalyje stabilizuosis ir pradės gerėti, bus siekiama, kad svarbiausi valstybinės reikšmės kelių ruožai vėl būtų prižiūrimi iki 2009 metų buvusiu kelių priežiūros lygiu.

3. Dalies valstybinės reikšmės kelių dangų kokybė netenkina intensyvejančio kelių transporto eismo reikalavimų, net 36 % 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 dėl kelių infrastruktūros 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 metais, o 2009 metų duomenimis žuvo 25,9 proc. žmonių mažiau nei per 2008 metus), 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 (2006 m. – 267; 2007 m. – 247; 2008 m. – 225; 2009 m. – 178) mažėja, tačiau

jis vis dar išlieka didelis.

10. 2009 metais tik 1,6 proc. bendro kelių ilgio dangų buvo rekonstruota ar sutaisyta. Norint, kad kelių dangos būtų prižiūrimos laiku, kasmet reikia rekonstruoti ar sutaisyti 8,2 proc. dangų.

11. Dėl lėšų trūkumo, 2010 metais nebus atliekami dangos atnaujinimo darbai, kurie pailgina dangos tarnavimo laiką 3 – 5 metais. Nuo 2002 iki 2008 metų vidutiniškai buvo atnaujinama po 542 km kasmet. Realus valstybinės reikšmės kelių atnaujinimo poreikis būtų po 1100/1200 km kasmet.

12. 2010 metais vis dar didelę įtaką valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčių valstybės įmonių finansiniams rezultatams turės mokesčio už valstybės turto naudojimą patikėjimo teise padidinimas 2009 metais nuo 0,05 iki 2 proc. nuo valstybės įmonės savininko patikėjimo teise valstybės įmonei perduoto turto vertės. 2010 metais šio mokesčio, valstybės įmonės prižiūrinčios valstybinės reikšmės kelius sumokės apie 8 mln. Lt.

13. Prognozuojama, kad 2010 metais KPPP finansavimas sudarys tik 66 proc. 2009 metų pradžioje buvusio lygio, t.y. nuo 1340,6 mln. Lt 2009 metais sumažės iki 881,7 mln. Lt 2010 metais, todėl valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčios valstybės įmonės negalės optimaliai vykdyti nustatytų kelių priežiūros lygių reikalavimų, kad užtikrintų kelių naudotojų poreikius: saugų, nepertraukiamą, patogų ir ekonomišką eismą bei mažintų neigiamą transporto poveikį aplinkai.

14. Prie nestabilaus KPPP finansavimo iš dalies prisideda ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė, antrus metus iš eilės paimdama iš KPPP tam tikrą sumą bendroms valstybės reikmėms: 2009 metais iš KPPP buvo paimta 564,9 mln. Lt, o 2009 metais, teikiant tvirtinti 2010 metų biudžetą, iš KPPP bendroms valstybės reikmėms buvo paimti 135 mln. Lt.

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 KPPP, 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). Tą liudija ir 2007–2009 metais faktiškai panaudotos ES paramos lėšos. Jei Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2010–2012 metais peržiūrės ES paramos lėšų paskirstymą tarp atskirų ūkio šakų ir lėšas nukreips ten, kur jos sėkmingai panaudojamos (iš tų ūkio sričių, kur jų panaudojimas problemiškas), papildomos ES paramos fondų investicijos į kelių sektorių būtų sėkmingai panaudotos.

6. Siekiant gerinti darbų ir paslaugų techninę priežiūrą per teisinės priemones bus griežtinami viešojo pirkimo dokumentų – techninės specifikacijos ir sutarties projekto (sąlygų) – reikalavimai, tobulinama atliekamų darbų techninės priežiūros sistema.

7. Siekiant skaidrinti viešuosius pirkimus visi Kelių direkcijos numatyti pirkimai (jų planai), pirkimų skelbimai, pirkimo dokumentai ir ataskaitos apie viešuosius pirkimus yra skelbiami CVP IS (centrinėje viešųjų pirkimų informacinėje sistemoje) ir Kelių direkcijos internetiniame tinklalapyje.

8. Kelių direkcija daugiau kaip 50 proc. viešųjų pirkimų (nuo bendros pirkimų vertės) numato atlikti elektroniniu būdu per CVI IS.

Grėsmės

1. Tikėtina, kad 2010 metais eismo intensyvumas gali pradėti nuosaikiai didėti, tačiau jei jis ir nedidės, tai 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 2010 metais nebus galimybių skirti lėšų dangų atnaujinimui, asfaltbetonio dangų stiprinimui, užtikrinti optimalios kelių priežiūros, ypač žiemos metu, dėl to padidės transporto priemonių eksploatacinės išlaidos ir laiko gaištis, gali sumažėti eismo saugumas.

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

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

5. Dėl sumažėjusio KPPP finansavimo, 2010 metais bus stengiamasi užbaigti 2008-2009 metais pradėtus darbus ir pilnai atsiskaityti su rangovais, tačiau tikėtina, kad kai kurie 2009 metais pabaigti darbai, dėl finansavimo trūkumo, gali likti nepilnai apmokėti, o skolos bus perkeltos į 2011 metus.

6. Sumažėjus KPPP finansavimui 2010 metais valstybinės reikšmės kelių investiciniai projektai didžiaja dalimi bus įgyvendinami iš ES fondų lėšų (661,7 mln. Lt) ir tik 240,9 mln. Lt bus skirta iš KPPP.

7. Dėl degalų kainų didėjimo, pastebimai sumažėjo jų įsigijimas Lietuvoje, nes kaimyninėse šalyse degalų kainos mažesnės. Mažėjant degalų sunaudojimui, mažiau pajamų surenkama iš akcizo, gaunamo už realizuotą benzina, dyzelinius degalus ir suskystintas dujas, o tai tiesiogiai įtakoja suplanuotų KPPP lėšų surinkimą. Išliekant degalų kainų skirtumams kaimyninėse valstybėse, išlieka ir tikimybė, kad dalis tranzitinio transporto bei Lietuvos pasienio gyventojai ir toliau degalus pilsis ne Lietuvoje, o planuotos akcizo pajamos nebus surinktos į biudžetą. Be to, minėtų produktų akcizo dalis, pervedama į KPPP, nuo 2009 metų sumažinta nuo 80 iki 55 proc.

8. Lietuvos Respublikos Aukščiausiajam Teismui paskelbus precedento neturinčią nutartį, kad valstybė turi atlyginti žalą, kurią patiria vairuotojai dėl susidūrimo su laukiniais gyvūnais, nukentėję asmenys ar jų giminaičiai galės kreiptis į teismą dėl turinės ar neturinės žalos atlyginimo, dėl to KPPP gali atsirasti neplanuotų milijoninių išlaidų.

9. Jeigu 2010 metais, perskirstant patvirtintą 2010 metų biudžetą, iš KPPP vėl bus paimta dalis lėšų bendroms valstybės reikmėms, ypač kai lėšos paimamos metų eigoje (taip buvo padaryta 2009 metų gegužės mėn. ir 2009 metų pabaigoje iš 2010 metų KPPP), tai sudarys didelius sunkumus investicinių projektų įgyvendinimui ir atsiskaitymui su rangovais, susidarys skolos rangovams, kurios persikels į 2011 metus, o tai leis jiems pradėti skaičiuoti delspinigius.

Institucijos misija

Rūpintis valstybinės reikšmės kelių ekonomiškai pagrįsta priežiūra, jų plėtra, koordinuoti vietinės reikšmės kelių finansavimą.

Institucijos strateginiai tikslai ir efekto kriterijai

Kodas	Institucijos strateginio tikslo pavadinimas
01	Prižiūrėti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelius, tenkinti intensyvėjančio 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, intensyvuoti 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-T), gerinti Lietuvos, kaip tranzito šalies, įvaizdį.

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

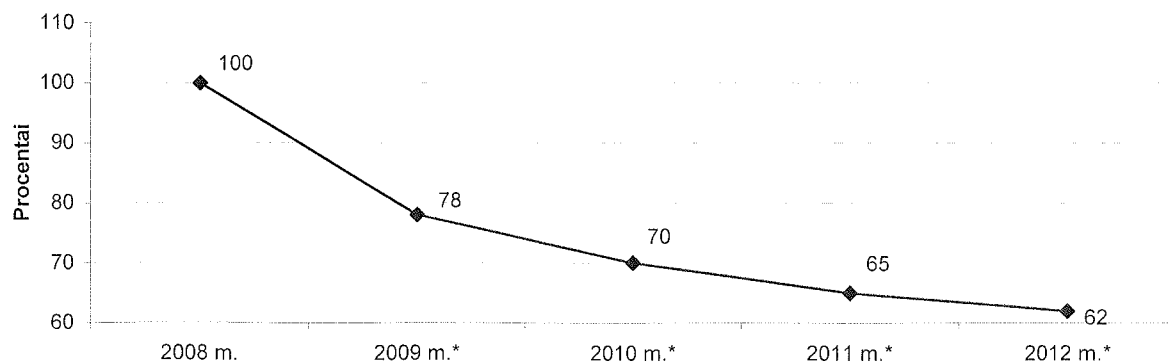
- Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 programa;
- Nacionalinė žmonių su negalia socialinės integracijos 2003–2012 metų programa;
- Jono Pauliaus II piligrimų kelio ir jo objektų pritaikymo piligrimų ir turizmo reikmėms 2007–2013 metų programa;
- Probleminių regionų 2008–2010 metų plėtros programa;
- Valstybinė triukšmo prevencijos veikslių 2007–2013 metų programa;
- Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas ir jo įgyvendinimo priemonių planas;
- Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos įgyvendinimo iki 2012 metų nacionalinė strategija.

Kelių direkcija, kaip asignavimų valdytoja, dalyvaudama minėtose tarpinstitucinėse programose skiria finansavimą iš specialiosios Kelių priežiūros ir plėtros programos.

Kelių direkcijos efekto kriterijai 2010 metams:

1. Žuvusiųjų skaičiaus procentinis pokytis eismo įvykių metu valstybinės reikšmės keliuose.

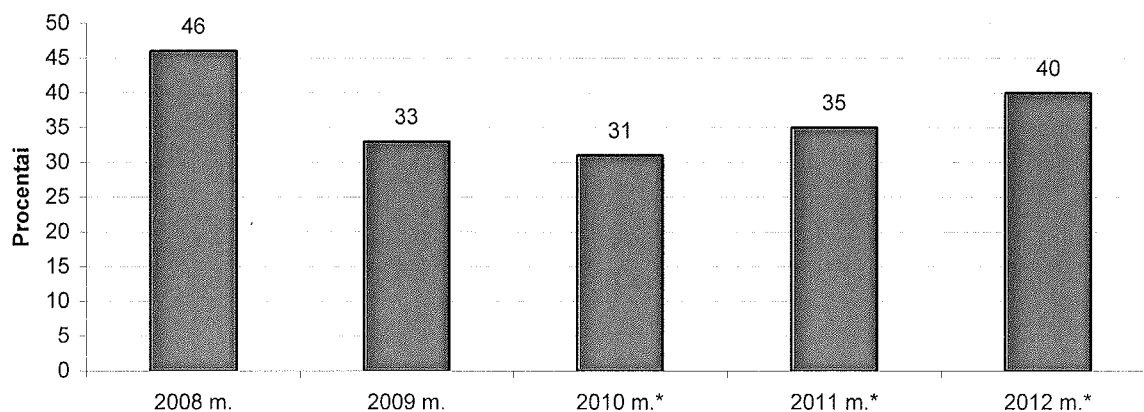
Siekiamas valstybinės reikšmės keliuose žuvusiųjų eismo įvykiuose mažėjimo procentinis pokytis pateiktas žemiau esančiame paveiksle.



2. Siekiamas optimalus kelių priežiūros lygis.

Kelių naudotojai, naudodamiesi kelių infrastruktūra patiria sąnaudas (transporto priemonių eksploatacines išlaidas, laiko nuostolius ir kt.). Iš mokesčių mokėtojų surinktų mokesčių (transporto priemonių mokesčių, dalies akcizo pajamų už realizuotus degalus) yra finansuojama kelių priežiūra. Optimali kelių priežiūra būna tada, kai kelių naudotojų patiriamos eksploatacinės išlaidos ir išlaidos kelių priežiūrai būna mažiausios.

Siekiamas kelių priežiūros lygis nuo optimalaus priežiūros lygio, procentais pateiktas žemiau esančiame paveiksle.



3. Per metus rekonstruotų ar sutvarkytų valstybinės reikšmės kelių ir bendro valstybinės reikšmės kelių tinklo santykis: 2008 m. – 6,5 proc. (1391 km), 2009 m. – 1,60 proc. (341 km), 2010 m. – 1,79 proc. (381 km), 2011 m. – 1,55 proc. (330 km), 2012 m. – 1,40 proc. (300 km). 2008 m. buvo rekonstruota ir sutaisyta 1391 km kelių, iš jų: išasfaltuota žvyrkelių – 446 km, asfaltbetonio dangos atnaujinimas – 567 km, dangos remontas ar rekonstravimas – 378 km. 2009 m. buvo išasfaltuota tik 40 km žvyrkelių, o 2010 m. planuojama išasfaltuoti 165 km. Trūkstant lėšų asfaltbetonio dangos atnaujinimas, kuris dangos tarnavimo laiką prailgina 4–6 metus, 2009 m. nebuvo atliekas. Dėl lėšų stygiaus šio remonto nenumatoma atlikti ir artimiausiu metu.

4. Šalies magistralinių kelių stiprumo indeksas: 2008 m. – 0,962; 2009 m. – 0,960; 2010 m. – 0,959; 2011 m. – 0,957; 2012 m. – 0,954.

ASIGNAVIMAI IR NUMATOMI FINANSAVIMO ŠALTINIAI

(tūkst. Lt)

Ekonominės klasifikacijos grupės	Asignavimai 2009-iesiems metams	Asignavimai biudžetiniams 2010-iesiems metams	Projektas 2011-iesiems metams	Projektas 2012-iesiems metams
1. Iš viso asignavimų:	775716	881749	946140	1065495
Išlaidoms	709072	640828	475101	596170
iš jų:				
darbo užmokesčiui	7817	5978	7817	7920
turtui įsigyti	66644	240921	471039	469325
2. Finansavimo šaltiniai				
2.1. LR valstybės biudžetas	775716	881749	946140	1065495
iš jo:				
bendrojo finansavimo lėšos	0	64831	34000	27000

Ekonominės klasifikacijos grupės	Asignavimai 2009-iesiems metams	Asignavimai biudžetiniams 2010-iesiems metams	Projektas 2011-iesiems metams	Projektas 2012-iesiems metams
ES lėšos				
kitos specialiųjų programų lėšos	–	–	–	–
2.2. Kiti šaltiniai	–	–	–	–

3. Kita svarbi informacija. 2010 m. kelių sektoriui lėšos (1 543 496 tūkst. Lt) pagal asignavimo valdytojus pasiskirsto taip: Kelių direkcija – 881 749 tūkst. Lt, Susisiekimo ministerija – 661 747 tūkst. Lt.

Pagrindiniai rodikliai

Įstaigos	Teikiama programų	Etatai (skaičius vienetais)
1	2	134

Strateginio veiklos plano priedai

1 lentelė. 2010-ųjų metų asignavimų valdytojų tikslų, programų, programų tikslų, uždavinių ir priemonių asignavimų suvestinė.

2 lentelė. 2009–2012-ųjų metų asignavimų suvestinė.

3 lentelė. Vertinimo kriterijų suvestinė.

1b forma – programų aprašymai.

BFP-1 forma. 2010 metų programos sąmatos.

BFP-2 forma. Išlaidos prekėms ir paslaugoms.

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

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

Direktoriaus pavaduotojas,
laikinei einantis direktoriaus pareigas



Algimantas Janušauskas

Data	2010-05-07
------	------------