

SPECIALIOJI KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMA

(programos pavadinimas)

PROGRAMOS APRAŠYMAS

Biudžetiniai metai	2010-ieji		
Asignavimų valdytojas	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos	Kodas	90 900 1648

Programos kodas	0181
------------------------	------

Programos parengimo argumentai

Vykdamą programą, įgyvendinamas institucijos strateginis tikslas (01) – prižiūrėti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelius, tenkinti intensyvėjančio kelių transporto eismo poreikius, siekti, kad mažėtų eismo įvykių, įgyvendinti ES techninius reikalavimus keliams, integruoti Lietuvos kelius į ES kelių tinklą.

Kelių direkcijos veiklos programoje numatyti uždaviniai yra tęstiniai ir vykdomi nuo pat institucijos veiklos pradžios.

Esama padėtis

Kelių direkcija organizuoja ir koordinuoja valstybinės reikšmės kelių tinklo ir jo infrastruktūros plėtrą ir priežiūrą ir, kaip asignavimų valdytoja, iš dalies koordinuoja vietinės reikšmės kelių finansavimą.

Lietuvos valstybinės reikšmės kelių, kuriuos prižiūri valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčios valstybės įmonės, tinklo ilgis – 21320 km, tarp jų: magistralinių – 1749 km, krašto – 4946 km, rajoninių – 14625 km, patobulintos dangos (asfaltbetonio, cementbetonio) – 13699 km (64%), žvyrkelių – 7613 km (36%). Valstybinės reikšmės keliams tenka apie 80% autotransporto ašių apkrovų.

Lietuvoje yra 1602 km TEN-T kelių tinklui priskirtų kelių, 834 km iš jų yra visos Europos transporto koridoriai (pagal Kretos sutartį).

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 nuolatiniuose 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.

Valstybinės reikšmės kelių tinklas nėra vienodai išplėtotas – kai kuriose apskrityse neasfaltuotų kelių tinklas sudaro 44–45% (Tauragės, Šiaulių), kai šalies vidurkis neasfaltuotų kelių sudaro 35,8%.

Avaringumo lygis Lietuvoje aukštas ir yra vienas iš didžiausių Europoje. Avarių pasekmės dėl viršyto ar nepasirinkto saugaus greičio valstybinės reikšmės keliuose yra ypač skaudžios. Dėl didelio eismo įvykių skaičiaus keliuose vis didesnis dėmesys skiriamas prevencinėms saugos priemonėms, pradedant atšvaitų dalijimu darželiuose ir mokyklose, eismo saugą propaguojančių leidinių platinimu ir baigiant saugų eismą propaguojančių privalomų pedagoginių valandų skyrimu darželiuose ir mokyklose bei specialių saugaus eismo mokyklų steigimu apskrityse.

Dėl padidėjusios laukinių gyvūnų populiacijos ir eismo intensyvumo, vis didesnę pavojų saugiam eismui kelia laukinių gyvūnų susidūrimas su transporto priemonėmis, todėl tinklo tvorų įrengimas tampa vis svarbesnis.

Mažėjant kelių priežiūros finansavimui valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčios valstybės įmonės ieško būdų ir priemonių atliekamų darbų savikainai sumažinti. Daugelyje įmonių tik 2007 m. pradėtos diegti transporto ir mechanizmų kontrolės ir kuro apskaitos sistemos, veikiančios GPS/GSM technologijų pagrindu. Šiandien daugumoje pagrindinių kelių priežiūros mechanizmų jau veikia tiek transporto kontrolės sistema, tiek elektroninė kuro apskaitos sistema.

2009 m. valstybės, įmonės prižiūrinčios valstybinės reikšmės kelius optimizavo savo veiklą. Išankstiniais duomenimis 2009 m., lyginant su 2008 m. vidutinis sąlyginis darbuotojų skaičių sumažėjo 542 (15 proc.), vidutinis darbo užmokestis sumažėjo 26,5 proc. (iki 1974 Lt), optimizuojant įmonių išlaidas atlikta įmonių skyrių restruktūrizacija.

Sumažinus finansavimą kelių infrastruktūros plėtrai bei jos palaikymui 2010 metais bus žymiai mažiau investuojama į automobilių kelių infrastruktūrą, dangų taisymo, žvyrkelių asfaltavimo ir kelių priežiūros atitinkamu lygiu apimtis.

Programos prioritetai

Atlikus Lietuvos valstybinės reikšmės kelių būklės analizę, įvertinus dabartinį finansavimą bei prognozes, išskirti šie pagrindiniai kelių tinklo priežiūros ir plėtros prioritetai:

- gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose;
- užtikrinti sosisiekimą išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių;
- mažinti kelionės gaisrų, kelio naudotojų išlaidas, poveikį aplinkai, socialinę atskirtį.

Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose

Įvertinus dabartinę padėtį keliuose (žuvusiųjų ir sužeistų žmonių skaičių), saugaus eismo užtikrinimas išlieka svarbiausiu prioritetu. Pastaraisiais metais žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius palaipsniui mažėja (2005 m. keliuose žuvo 773, 2006 m. – 760, 2007 m. – 740, 2008 m. – 498; 2009 m. – 370 žmonės), nors lyginant su kitomis Europos Sąjungos šalimis išlieka pakankamai didelis.

Pagrindinės priemonės saugiam eismui užtikrinti – „juodųjų dėmių“ šalinimas keliuose; pėsčiųjų ir dviračių takų, šaligatvių tiesimas ir rekonstrukcija; apsauginių atitvarų įrengimas; sankryžų rekonstrukcija į žiedines su iškilėmis salelėmis; avaringų kelių ruožų apšvietimas; skirtingų lygių pėsčiųjų perėjų įrengimas; medžių, augančių arti kelių važiuojamosios dalies krašto, pašalinimas; šviesoforų įrengimas magistralinių ir intensyvaus eismo krašto kelių sankryžose; kelio ženklų ir kitų modernių eismo saugą gerinančių priemonių įrengimas; greičio matuoklių įrengimas; visuomenės švietimas saugaus eismo klausimais ir kt. Planuojama, kad saugaus eismo priemonių diegimas, kaip viena iš pagrindinių nacionalinės saugaus eismo programos sudedamųjų dalių, toliau padės mažinti avaringumą Lietuvos keliuose.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2005 m. liepos 8 d. nutarimu Nr. 759 patvirtino valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programos įgyvendinimo priemonių planą. Tęsiant šios programos tikslus ir užduotis bei atsižvelgus į didelį avaringumą, KPPP finansavimo 2010 metų samatoje saugaus eismo užtikrinimo programoms ir jų priemonėms vykdyti numatoma

skirti lėšų: švietėjiškoms priemonėms televizijos kanaluose, radijo stotyse, spaudoje, leidiniams saugaus eismo tema parengti ir leisti, atšvaitams eismo dalyviams įsigyti, Lietuvos mokinių konkursui „Saugokime jaunas gyvybes keliuose“, savivaldybių saugaus eismo konkursui, kelių eismo dalyviams šviesti ir mokyti bei leidiniui „Eismo įvykių statistika Lietuvoje“. Kelių direkcija įgyvendins tokias švietėjiškos veiklos priemones 2010 m., kurios bus deleguotos Susisiekimo ministro įsakymu.

Greitį viršijančių vairuotojų skaičius turėtų itin sumažėti valstybinės reikšmės keliuose įdiegus stacionariųjų greičio matuoklių tinklą. LR Vyriausybė 2007 m. spalio 31 d. nutarimu Nr. 1171 patvirtino Eismo saugos gerinimo programą, kurioje numatytas jų diegimas valstybinės reikšmės keliuose. 2008 metų pradžioje pasirašyta sutartis dėl 12 matuoklių įrengimo, kurie vasarą pradėjo funkcionuoti. 2008-08-05 Kelių direkcija pasirašė sutartį dėl 139 stacionariųjų ir 11 mobiliųjų greičio matuoklių įrengimo, kurie pradėjo funkcionuoti 2010 m. gruodžio 11 d. Paslauga bus teikiama iki 2019 metų pradžios. Sutarties suma visam laikotarpiui – 48,5 mln. Lt. Prognozuojama, kad 2010 ir vėlesniais metais bus skirta apie 15 mln. Lt baudų, jei policijos tarnybos pareigūnai sugebės skirti baudas visiems pažeidėjams, kurie viršijo leistiną greitį daugiau kaip 21 km/val. Minėtų pažeidėjų duomenų pirkimo sąnaudos kasmet sudarys apie 4,9 mln. Lt.

Susisiekimo užtikrinimas išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių

Susisiekimo užtikrinimas išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių yra viena iš prioritetinių programos sričių. Tai nuolatiniai kelio elementų priežiūros darbai: sniego valymas ir kelių barstymas žiemą, asfalto dangų defektų (išdaužų, plyšių) taisymas, vandens nuleidimo sistemų priežiūra ir atnaujinimas, žvyro dangų greideriavimas, tiltų priežiūros darbai ir t.t.

Pagal finansavimo galimybes pagrindinis dėmesys bus skiriamas nuolatinei kelių priežiūrai žiemą ir vasarą. Automagistralės bus prižiūrimos pagal antrą priežiūros lygį žiemą ir trečią – vasarą bei atliekant kitus darbus. Krašto keliai taip pat bus prižiūrimi pagal antrą priežiūros lygį žiemą ir trečią – vasarą bei atliekant kitus darbus. 1000 km rajoninių kelių, kuriuose eismo intensyvumas viršija tūkstantį automobilių per parą, žiemą bus prižiūrimi pagal pirmą priežiūros lygį. Kiti rajoniniai keliai bus prižiūrimi pagal trečią priežiūros lygį, o žiemą jie nebus barstomi. Toliau bus tobulinamas maršrutinis orientavimas valstybinės reikšmės keliuose: statomos krypčių rodyklės, kiti informaciniai ir paslaugų ženklai. Pagerėjus finansavimui bus atnaujintas kelio ženklų įrengimas ant naujo profilio atramų, atlaikančių daug didesnius vėjo gūsius. Planuojama pagal galimybes skirti dėmesį ir tiltų bei viadukų priežiūrai, kelių horizontaliam ženklinimui.

Keliams prižiūrėti ir horizontaliam ženklinimui 2010 m. sąmatoje numatoma 243 000 tūkst. Lt (iš jų 25 000 tūkst. Lt horizontaliam ženklinimui). 2009 m. 42 proc. sumažinus kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimą sumažėjo ir kelių priežiūrai bei horizontaliam ženklinimui skiriamos lėšos, todėl 2009 m. skiriamų lėšų neužteko priskirtiems kelių priežiūros lygiams vykdyti, o kelių priežiūra buvo vykdoma tik 33 proc. nuo optimalios priežiūros, o 2010 m. – 31 proc.

Mažinti kelionės gaištį, kelio naudotojų išlaidas, poveikį aplinkai, socialinę atskirtį

Atrenkant remontuotinus, rekonstruotinus ruožus didžiausias dėmesys yra skiriamas į projektų teikiamą naudą visuomenei, kurių projektų vidinė gražos norma yra didžiausia, t.y. tiems projektams, kurių įgyvendinimas visuomenei (kelių naudotojams, mokesčių mokėtojams) atneša didžiausią naudą. Todėl projektų įgyvendinimas mažinant kelionės gaištį, kelių naudotojų išlaidas, socialinę atskirtį, poveikį aplinkai yra vienas iš prioritetinių programos sričių.

Nustatant kelių plėtros kryptis, įvertintas kelių tinklo plėtros poreikis ir įgyvendinimo galimybės. Kelių tinklo plėtros prioritetai ir priemonės buvo nustatytos, atsižvelgiant į tarptautinius Lietuvos įsipareigojimus bei įvertinus teikiamą naudą visuomenei.

Pagrindinis dėmesys ir toliau bus skiriamas automobilių keliams, kur didžiausi automobilių srautai, bus stiprinama dangą, remontuojami tiltai ir viadukai, diegiamos aplinkosaugos priemonės, įrengiamos skirtingų lygių sankryžos, jungiamieji keliai, aplinkkeliai ir t.t. Visuose kelių tinklo plėtros projektuose numatytos eismo saugą gerinančios inžinerinės priemonės.

Aktyvėjant Lietuvos didžiųjų miestų (Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių) urbanizacijai, priemiestinėse zonose sparčiai didėja eismo intensyvumas, todėl kyla poreikis tiesti keturių eismo juostų kelius.

Kai kurie Lietuvos keliai atlieka svarbų vaidmenį jungdami tarptautinius koridorius. Šiais keliais vyksta intensyvus tranzitinis eismas. Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtrai planuojama naudoti Europos regioninės plėtros fondo bei KPPP lėšas.

Didelis dėmesys skiriamas aplinkos taršos mažinimui: žvyrkelių asfaltavimas, mažinantis vietinę, regioninę bei globalinę oro taršą; paviršinių vandenių kokybės tyrimų tęsimas, nuotekų nuo kelio valymo įrenginių, leidžiančių užtikrinti paviršinių vandenių apsaugą įrengimas.

Įgyvendinant kelių remonto ir rekonstrukcijos projektus atsižvelgiama į kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės išsaugojimą: NATURA 2000 tinklo ir kitų saugomų teritorijų ir rūšių apsaugos režimo reikalavimų vykdymas; optimalaus trasos varianto, kuris nepažeistų teritorijų apsaugos režimo, mažiausiai veiktų gamtos požiūriu natūralias ir jautrias teritorijas, parinkimas.

Panaudojant ES 2007–2013 m. struktūrinės paramos lėšas, 2010 metais Lietuvoje:

- Bus išasfaltuota 165 km žvyrkelių. Asfaltavimo darbams atlikti su 7 kelių tiesimo įmonėmis iš viso sudaryta 10 sutarčių. Bendra projektų vertė – beveik 190 mln. litų (į šią sumą įeina ne tik asfaltavimo, bet ir projektavimo darbų, techninės priežiūros, elektros ir ryšių linijų iškėlimo išlaidos), jiems įgyvendinti suteikiama 182,7 mln. litų 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinė parama (ERPF).

- Bus vykdomi darbai pagal projekto „Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra. Valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcija (II etapas)“ 3 sutartis. Užbaigus numatytus darbus būtų rekonstruota 41,53 km kelių bei 2 tiltai. Projektui skirta iki 146 786 894 litų iš ERPF.

- Planuojama pradėti įgyvendinti projektą „Eismo saugos ir aplinkosaugos priemonių diegimas, II etapas“. Atlikus visus numatytus darbus bus nutiesta 10 pėsčiųjų ir dviračių takų, įrengta 15 eismo saugą gerinančių priemonių (rekonstruoti sankryžos, tiesinti kreives, įrengti lėtėjimo ir greitėjimo juostas bei pėsčiųjų perėjas). Numatoma, kad projektas bus finansuojamas iš ERPF.

- Tęsimi pagal projektą „Krašto ir rajoninių kelių rekonstrukcija“ numatyti darbai. Pagal projektą numatoma rekonstruoti 21,21 km krašto ir rajoninės reikšmės kelių. Projektui skirta iki 68 938 952 Lt iš ERPF.

- Tęsimi pagal projektą „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Estakados Kaunas–Klaipėda, Klaipėda–Kaunas kryptimi statyba Jakų sankryžoje“ numatyti darbai. Iki 2010 m. pabaigos bus įrengta keturių eismo juostų 0,610 km ilgio estakada Kauno–Klaipėdos, Klaipėdos–Kauno kryptimis, nutiesta 1,02 km naujo kelio, rekonstruota 0,34 kelio, įrengtas 0,024 km ilgio tunelinis viadukas su šviesoforais viduje, rekonstruoti inžineriniai tinklai bei įrengtas apšvietimas. Projektas finansuojamas panaudojant Sanglaudos fondo lėšas.

- Tęsimi darbai pagal projektą „Transeuropinio tinklo kelių E85 (Vilnius–Lyda) ir E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga) plėtra. Kelio Panevėžys–Šiauliai ruožo Šiauliai–Radviliškis rekonstrukcija (I etapas)“. Užbaigus darbus bus rekonstruota 6,51 km kelio, nutiesta: pėsčiųjų ir dviračių takas (1,39 km), jungiamieji keliai kartu su pėsčiųjų ir dviračių taku (5,23 km), jungiamieji keliai be pėsčiųjų ir dviračių tako (4,84 km), jungiamieji keliai sankryžose (1,37 km), įrengtas apšvietimas (2,44 km). Taip pat bus įrengta: žiedinė sankryža, pervaža pėstiesiems ir automobiliams, požeminė pėsčiųjų perėja, tunelinis viadukas, tvoros varliagyvių apsaugai (0,914 km) ir

akustinė sienutė (0,657 km). Projektas finansuojamas panaudojant Sanglaudos fondo lėšas.

- Planuojama pradėti darbus pagal projektą „Transeuropinio tinklo kelio E262 (Kaunas–Zarasai–Daugpilis) plėtra. Dangos rekonstravimas“. Atlikus visus numatytus darbus būtų rekonstruotas kelias (31,44 km) ir inžineriniai tinklai, įrengtas apšvietimas, šviesoforinio eismo reguliavimas, tinklo tvora, rekonstruoti tiltai (2 vnt.), įrengti pėsčiųjų ir dviračių takai. Projektas finansuojamas panaudojant Sanglaudos fondo lėšas.

- Planuojama toliau vykdyti darbus pagal projektą „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Dangos rekonstravimas“. Užbaigus jį 2010 m. bus rekonstruotas kelias (19,96 km), rekonstruoti 4 tiltai/viadukai, įrengta tinklo tvora (44,76 km). Projektas finansuojamas panaudojant Sanglaudos fondo lėšas.

- Panaudojant ES 2004-2006 m. struktūrinės paramos lėšas, ateinančiais metais Lietuvoje bus vykdomi darbai pagal projektą „IXB transporto koridoriaus plėtra 2004-2006 metais“ (finansuojamas iš 2004–2006 m. programavimo periodui priskiriamų ES sanglaudos fondo lėšų). 2010 m. bus sustiprinta ir paplatinta 2,71 km kelio dangos, įrengta 1 skirtingų lygių sankryža, rekonstruota 2 tiltų/ viadukų danga, pastatyta 1, rekonstruotos 2 skirtingų lygių pėsčiųjų perėjos, nutiesta 2,46 km pėsčiųjų dviračių takų, įrengta 2,095 atitvarų, 7,08 km tinklo tvoros ir 4,2 km apšvietimo.

- Panaudojant TEN-T fondo paramą, 2010 metais planuojamą pradėti vykdyti darbus pagal projektą „IA transporto koridoriaus plėtra“. Planuojama atlikti atskirų kelio E77 Ryga–Šiauliai–Kaliningradas (178,40–180,98 km dangos stiprinimas ir platinimas) ruožų rekonstrukciją. Taip pat atskiruose ruožuose įrengti aplinkosauginės bei saugaus eismo priemonės.

2010 m. planuojama pradėti šių naujų projektų įgyvendinimą:

- „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Estakados Kaunas–Palanga, Palanga–Kaunas kryptimi statyba Jakų sankryžoje“;

- „IA transporto koridoriaus plėtra“ (2-tra sutartis);

- „Transeuropinio tinklo kelias E85. Vilniaus miesto pietinio apvažiavimo tiesimo I dalis“;

- „Transeuropinio tinklo kelių E85 (Vilnius–Lyda) ir E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga) plėtra. Kelio Panevėžys–Šiauliai ruožo Šiauliai–Radviliškis rekonstrukcija (II etapas)“;

- „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Ruožo per Grigiškes rekonstrukcija (II etapas)“.

Fiskalinės pasekmės

Ekonominiu sunkmečiu Lietuvos Respublikos Vyriausybė nuo 2009 m. sausio 1 d. nutarė akcizo pajamų dalį už visas kuro rūšis (skirtas vidaus degimo varikliams), pervedamą į KPPP, sumažinti nuo 80 iki 55 proc., be to, Vyriausybei padidinus akcizo tarifus kurui, pastebimai sumažėjo jo įsigijimas ir sunaudojimas Lietuvoje, nes kaimyninėse šalyse degalų kainos mažesnės (dėl mažesnio akcizų tarifo, valiutų kursų svyravimo bei mažmeninės prekybos maržų dydžio), todėl tranzitinis transportas bei pasienio gyventojai pilasi degalus jose. Taip atitinkamai mažėja pajamos iš akcizo kurui, kas tiesiogiai turi įtakos suplanuotų KPPP lėšų surinkimui.

Nuo 2009 m. rugpjūčio 1 d. akcizas dyzelinui buvo sumažintas tikintis Lietuvoje didesnio dyzelino suvartojimo, tačiau reikia įvertinti ir tai, kad esant pasaulio ekonominiam nuosmukiui sumažėjo ir eismo intensyvumas tiek lengvojo, tiek krovininio transporto (taip pat ir tranzitinio). 2009 m. I ketvirtį krovininio eismo intensyvumas valstybinės reikšmės keliuose, lyginant su 2008 m. tuo pačiu periodu, sumažėjo 20,33 proc., II ketvirtį – 21,77 proc., III ketvirtį – 16,43 proc., todėl tikėtis, kad 2010 m. akcizo įplaukos už realizuotą dyzeliną labai padidės, nereikėtų.

Rengiant šią programą, buvo stengtasi suderinti kelių priežiūros ir plėtros poreikį bei realias finansavimo galimybes. Buvo numatytos lėšos:

- apmokėti rangovams už 2009 metais atliktus kelių plėtros, priežiūros ir kitus darbus;
- saugaus eismo priemonėms įgyvendinti ir švietėjiškai veiklai vykdyti;
- užtikrinti susisiekimą išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių kelių priežiūrai vykdyti;
- pradėtiems dvimečiams objektams finansuoti;
- pagal finansavimo galimybes įgyvendinti projektus, kurie mažina kelionės gaištį, kelio naudotojų išlaidas, socialinę atskirtį, poveikį aplinkai.

Specialiosios Kelių priežiūros ir plėtros programos vykdymas prisidės prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 metų veiklos programos įgyvendinimo energetikos ir transporto srityje.

Vyriausybės veiklos prioritetai	Plėtoti Rytų–Vakarų transporto koridorių, siekiant prisijungti prie transeuropinių ir besiformuojančių Europos–Azijos transporto infrastruktūros tinklų – parinkti gilia vandens jūrų uosto modelį ir vietą, formuoti daugiafunkčius klasterius (branduolius) ir steigti viešuosius logistikos centrus.	Eil. Nr.	7
--	---	----------	---

Kodas	Programos tikslo pavadinimas
01	Prižiūrėti ir plėtoti valstybinės reikšmės kelius, sudarant sąlygas nepertraukiamam ir saugiam transporto srautų judėjimui

Tikslo įgyvendinimo aprašymas

1. Gerinti eismo saugą valstybinės reikšmės keliuose

Nors eismo įvykių ir žuvusių bei sužeistų Lietuvoje paskutinius kelerius metus mažėja, tačiau, esant santykinai dideliame automobilių skaičiui bei eismo intensyvumui, eismo įvykių skaičius išlieka labai didelis. Palyginti su kitomis Europos valstybėmis Lietuva pagal pagrindinius (žuvusiųjų ir sužeistųjų) eismo įvykių rodiklius yra prie labiausiai atsiliekančių šalių, todėl būtina skirti ypatingą dėmesį saugiam eismui užtikrinti.

Svarbiausi uždaviniai:

1. Diegti technines saugaus eismo priemones.
2. Tobulinti eismo saugos valdymą
3. Formuoti visuomenės saugią elgseną keliuose.

Priemonės:

1. Rekonstruoti ar keisti eismo organizavimą nesaugiose sankryžose
2. Tiesti ar rekonstruoti pėsčiųjų-dviračių takus, šaligatvius
3. Įrengti greičio mažinimo priemonės
4. Įrengti apšvietimą pavojingiausiose vietose
5. Įrengti atitvarus, tinklo tvoras nuo pėsčiųjų
6. Kelio ženklų įrengimas
7. Vykdyti kelių saugumo auditą
8. Vykdyti kelių saugumo patikrinimus ir vertinimą
9. Rengti ir transliuoti televizijos ir radijo programas
10. Rengti ir spausdinti informaciją spaudoje, publikuoti straipsnius internete
11. Rengti leidinius ir bukletus
12. Propaguoti ir platinti atšvaitus pėstiesiems
13. Rengti saugaus eismo konkursus ir renginius

Produkto kriterijai:

1. Rekonstruota sankryžų, vnt.
2. Įrengta pėsčiųjų-dviračių takų, km
3. Įrengta greičio mažinimo priemonių, vnt.
4. Įrengta apšvietimo pavojingiausiose vietose, km
5. Įrengta atitvarų, tinklo tvorų nuo pėsčiųjų, km
6. Kelių ženklų įrengimas, vnt.
7. Įvykdytų kelių saugumo auditų, vnt.
8. Įvykdyta kelių saugumo patikrinimų ir vertinimų, km
9. Parengta ir transliuota televizijos ir radijo programų, vnt.
10. Parengta ir išspausdinta straipsnių spaudoje, publikuota straipsnių internete vnt.
11. Parengta leidinių ir bukletų, vnt.
12. Įsigyta ir išdalinta atšvaitų pėstiesiems, vnt.
13. Surengta saugaus eismo konkursų ir renginių, vnt.

2. Užtikrinti susisiekimą išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių

Kelių direkcija atsakinga už valstybinės reikšmės kelių tinklo (21,3 tūkst. km) priežiūrą ir plėtrą. Priežiūros ir plėtros darbai turi būti ekonomiškai efektyvūs bei užtikrinti nustatytą priežiūros lygį atitinkančią techninę ir estetinę kelio kokybę. Sisteminga priežiūra bei remontai išsaugo kelių ir tiltų būklę, atstato jų nusidėvėjusius elementus, tačiau nedidina materialiojo turto vertės.

Svarbiausi uždaviniai:

- 2.1. Efektyviai vykdyti nuolatinę kelių priežiūrą
- 2.2. Išsaugoti eksploatacines kelių savybes

Priemonės:

1. Efektyviai prižiūrėti kelius vasarą
2. Efektyviai prižiūrėti kelius žiemą
3. Atstatyti asfaltbetonio dangų eksploatacines savybes
4. Atstatyti nusidėvėjusius žvyrkelius ir kelkraščius
5. Atstatyti sugadintus ženklus ir pakeisti susidėvėjusius
6. Atnaujinti apsauginius atitvarus

Produkto kriterijai:

Keliai pagal galimybes prižiūrimi atitinkamu priežiūros lygiu (km).

1. Prižiūrima kelių vasarą pagal:
 - I priežiūros lygį, km
 - II priežiūros lygį, km
 - III priežiūros lygį, km
2. Prižiūrima kelių žiemą pagal:
 - I priežiūros lygį, km
 - II priežiūros lygį, km
 - III priežiūros lygį, km
3. Užtaisyta išdaužų, tūkst. m²
4. Apdorota paviršiaus lopinėliais, tūkst. m²
5. Atstatyta nusidėvėjusių žvyrkelių ir kelkraščių, km
6. Atnaujinta apsauginių atitvarų, km

3. Mažinti kelionės gaištį, kelio naudotojų išlaidas, poveikį aplinkai, socialinę atskirtį

Dėl didelio tarptautinių pervežimų ir vietinio transporto eismo, labai padidėjo automobilių eismas keliuose bei kelių dangų apkrovos. Atsižvelgiant į eismo intensyvumą, apkrovas, tenkančias kelių dangoms, bei siekiant, kad valstybinės reikšmės keliai būtų saugūs ir patrauklūs tiek vietiniam, tiek tranzitiniam transportui, mažėtų kelionės gaištis, kelių naudotojų išlaidos, socialinė atskirtis, poveikis aplinkai, būtina stiprinti kelio dangas, rekonstruoti, remontuoti kelių tinklą ir infrastruktūrą.

Svarbiausi uždaviniai:

Lietuvos automobilių kelių tinklo būklės gerinimas ir plėtra.

- 3.1. Tarptautinių transporto koridorių ir kitų TEN-T tinklo kelių plėtra, kelių laidumo užtikrinimas
- 3.2. Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas
- 3.3. Stabilių eismo sąlygų užtikrinimas visoje Lietuvos Respublikoje

Priemonės:

1. Didinti transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumą, gerinti techninius parametrus
2. Diegti saugų eismą gerinančią inžinerinę infrastruktūrą, tiesti miestų aplinkkelius

3. Mažinti poveikį žmonėms ir socialinei aplinkai įgyvendinant 2009-2023 metų valstybinės reikšmės automobilių kelių triukšmo prevencijos strategiją
4. Diegti neigiamo poveikio gyvajai gamtai ir paviršiniam vandeniui mažinimo priemonės
5. Statyti, rekonstruoti ir kapitališkai remontuoti tiltus, viadukus ir pralaidas
6. Kelių rekonstrukcija ir dangų stiprinimas, kuriuose techniniai reikalavimai netenka minimalių techninių reikalavimų
7. Asfaltuoti didelio eismo intensyvumo žvyrkelius bei žvyrkelius, jungiančius gyvenvietes

Produkto kriterijai:

1. Rekonstruota, sustiprinta, suremontuota TEN–T kelių ruožų, km
2. Įrengta akustinių sienelių, km
3. Įrengti tinklo tvoras nuo laukinių gyvūnų, km
4. Įrengta kelio nuotekų valymo sistemų ir kietųjų dalelių sėsdintuvų, vnt.
5. Įrengta, rekonstruota ar suremontuota tiltų, viadukų, pralaidų, vnt. ir m²
6. Išasfaltuota žvyrkelių, km
7. Rekonstruota, sustiprinta, suremontuota valstybinės reikšmės kelių ruožų (neįskaitant 1 ir 6 produkto kriterijuje nurodytų fizinių vienetų), km

Numatomas programos įgyvendinimo rezultatas:

Įgyvendinus programą, visuomenė gaus naudą dėl:

- pagerėjusio eismo saugumo, sumažėjusio avaringumo;
- sumažėjusių transporto kaštų;
- sumažėjusių kelionės laiko nuostolių;
- sumažėjusios aplinkos taršos;
- pagerėjusių šalies regionų plėtros sąlygų;
- padidėjusio Lietuvos investicinio patrauklumo.

Programos tęstinumas (nauja, pradėta, baigiama)

Kelių direkcijos veiklos programoje visi numatyti uždaviniai yra tęstiniai ir vykdomi nuo pat institucijos veiklos pradžios.

Asignavimai ir numatomi finansavimo šaltiniai

(tūkst. litų)

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
ES lėšos	–	–	–	–
kitos specialiųjų programų lėšos	–	–	–	–
2.2. Kiti šaltiniai	–	–	–	–

Susiję teisės aktai:

- Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas *Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo.*
- Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas,
- Biudžeto sandaros įstatymas,
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl 2010 Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto patvirtintų asignavimų paskirstymo pagal programas“,
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl Valstybės investicijų 2010–2012 metų programoje numatytų 2010 metams kapitalo investicijų paskirstymo“.

Patvirtintos Vyriausybės programos įgyvendinimo priemonės, susijusios su vykdoma programa (7 prioritetas energetikos ir transporto srityje).

Įvertinti buvusias investicijas ir tikslinti Lietuvos nacionalinę plėtros strategiją siekiant maksimalios finansinės pagalbos iš ES paramos fondų ir numatant jų poreikį.

Kita svarbi informacija

1. Kelių direkcija dalyvauja kontroliuojant bei koordinuojant ES struktūrinių fondų teikiamą paramą:

- atsako už skaidrų ir tinkamą ES fondų panaudojimą;
- atsako už ES ir Lietuvos bendrai finansuojamų kelių projektų planavimą, rengimą;
- atsiskaito su rangovais už atliktus darbus ir suteiktas paslaugas;

- pripažįsta statinius tinkamais naudoti;
- atlieka vykdomų darbų patikras ir techninę priežiūrą vietoje;
- kartu su vadovaujančia, tarpine ir įgyvendinančia institucijomis sprendžia problemas, susijusias su ES fondų teikiama parama;
- skirsto, kontroliuoja ir administruoja programų finansavimo lėšas.

2. Eismo problemų valstybinės reikšmės keliuose sprendimui Kelių direkcija numato diegti intelektines transporto sistemas. Pirmame etape bus kuriama valstybinės reikšmės kelių eismo informacinė sistema. Eismo informacinės sistemos projektui Informacinės visuomenės plėtros komiteto prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės direktoriaus 2008 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. T-247 (Žin., 2008, Nr.149-6075) yra skirta parama pagal Ekonomikos augimo veiksmų programos prioriteto „Informacinė visuomenė visiems“ įgyvendinimo priemonę Nr. VP2-3.1-IVPK-03-V „Intelektualios valdymo sistemos“.

Iš viso yra numatyta skirti iki 20 mln. Lt: iš Informacinės visuomenės plėtros (Europos Sąjungos lėšos) programos – iki 17 mln. Lt; iš Informacinės visuomenės plėtros (bendrojo finansavimo lėšos) programos – iki 3 mln. Lt. Projektą planuojama įgyvendinti iki 2011 m.

Projekto metu planuojama:

- įrengti eismo sąlygų stebėjimo įrenginius keliuose;
- įrengti eismo informacijos centrą;
- sukurti elektronines informavimo apie eismo sąlygas ir nelaimės keliuose paslaugas, teikiamas visomis komunikacijos priemonėmis.

Antrame intelektinių transporto sistemų diegimo valstybinės reikšmės keliuose etape numatoma plėsti valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos paslaugas ir diegti eismo valdymo priemones keliuose:

- didesnė valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos sąveika su miestų ir kitų institucijų informacinėmis sistemomis;
- eismo valdymas kintamos informacijos ženklais;
- pavojingų ruožų ir sankryžų stebėjimas;
- eismo įvykių ankstyvas atpažinimas ir greitas reagavimas.

3. Dalyvaujant Europos Komisijos Transporto ir energetikos direktorato remiamoje „EasyWay“ programoje kartu su Europos regioniniu projektu „Viking“ numatoma atlikti studiją dėl eismo įvykių ankstyvojo atpažinimo ir greito reagavimo. Siekiant integruoti esamas kelių oro sąlygų automatines stoteles į valstybinės reikšmės kelių eismo informacinę sistemą, jos bus modernizuojamos. Pagal „EasyWay“ programoje parengtą techninį projektą bus diegiami kintamos informacijos ženklai. Bus diegiamos priemonės (moduliai), skirtos eismo informacijos sklaidai, naudojant eismo pranešimų kanalą. Bus diegiamos kitos priemonės, skirtos efektyviam eismo informacijos

rinkimui ir sklaidai, eismo valdymui. Bendras „EasyWay“ programoje vykdomų projektų biudžetas – 3 600 000 EUR. Iš specialiosios Europos Sąjungos paramos programos TEN–T projektams įgyvendinti planuojama gauti 20 proc. projekto įgyvendinimui reikalingų lėšų, o likusi dalis (80 proc. ir PVM nuo visos projekto vertės) bus specialiosios KPPP lėšos. Projektus numatoma vykdyti 2010–2011 m. Planuojama, kad 2010 metais bus panaudota iki 460 000 EUR intelektinėms transporto sistemoms keliuose diegti. Kartu su partneriais iš Europos regioninio projekto „Viking“ Kelių direkcija pateikė paraišką Europos Komisijai dėl Europos Bendrijos finansinės pagalbos. Šiuo metu laukiama Europos Komisijos sprendimo.

4. Kelių direkcija kartu su kitais partneriais iš Lietuvos, Švedijos, Danijos ir Vokietijos ketina dalyvauti „East West Transport Corridor II“ projekte, kuris bus iš dalies finansuojamas iš Europos regioninės plėtros fondo pagal Baltijos jūros regiono 2007–2013 m. programą.

Šiame projekte Kelių direkcija planuoja parengti greičio valdymo kintamos informacijos kelio ženklais sistemos pasirinktuose kelių ruožuose diegimo techninį projektą. Kartu su kitais partneriais planuojama kurti informacinę sistemą, kuri sujungtų eismo informaciją iš skirtingų šalių ir apimtų įvairias transporto rūšis. Planuojama šiai sistemai teikti informaciją apie eismo sąlygas ir apribojimus iš valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos. Kelių direkcija taip pat dalyvaus bendrose projekto veiklose. Planuojamas bendras biudžetas – 110 000 EUR. Planuojama, kad Europos Sąjungos parama sudarys 85 proc. projekto įgyvendinimui reikalingų lėšų, o likusi dalis (15 proc.) bus specialiosios KPPP lėšos. Kartu su kitais partneriais Kelių direkcija pateikė paraišką Europos Komisijai dėl Europos Bendrijos finansinės pagalbos. Šiuo metu laukiama Europos Komisijos sprendimo.

5. Kelių direkcija kartu su kitais partneriais iš Airijos; Belgijos, Danijos, Prancūzijos, Olandijos, Norvegijos, Slovėnijos, Šveicarijos, Švedijos, Vokietijos, Jungtinės Karalystės dalyvauja tarptautinėje tyrimų programoje (Europos tyrimų programos ERA-NET ROAD II - strateginės tyrimų galimybės Nr. 4: "Efektyvus kelių turto valdymas ateities iššūkių akivaizdoje" dalis "Kelių turto valdymo supratimas"), kurioje Europos Sąjungos šalių kelių direkcijų atstovai vykdys bendrus atitinkamos srities tyrimus. Bus parengta tyrimų ataskaita, kurioje atsispindės dalyvaujančių šalių rodikliai ir palyginimų rezultatai. Planuojama projekto vykdymo trukmė 3 metai (2010–2012 metai).

Projekto tikslas – tobulinti Europos kelių tinklo valdymą, identifikuojant ir vystant metodus ir procedūras, kurios optimizuoja valdymą techniniu, ekonominiu ir subalansuotos plėtros aspektais. Šio projekto tikslas padėti geriau suprasti kaip funkcionuoja kelių tinklas, kaip atskiros kelių tinklo dalys sąveikauja tarpusavyje ir kaip jų sąveika veikia kelių priežiūros planavimą ir vykdymą. Šiuo metu dauguma skirtingų kelių tinklo elementų (dangos, tiltai, ženklai ir kita) yra vertinamos atskirai ir tik po to priimamos kaip visuma. Tarpusavyje susietas „kryžminis“ kelių turto valdymas

koncentruoja apibendrintą požiūrį į viso tinklo elementų valdymą siekiant racialesnio biudžeto paskirstymo. Vykdomi tyrimai analizuos kelių tinklo valdymo sistemas siekiant nustatyti efektyviausią valdymo modelį bei pasiūlys apibendrintus kriterijus įvertinančius skirtingų kelių turto grupių įtaką (vertinimo svorį).

Direktoriaus pavaduotojas,
laikinais einantis direktoriaus pareigas



Algimantas Janušauskas

Ekonomikos skyriaus vedėjas



Dainius Miškinis

Telefonas:	(5) 232 9620
Data:	2010-05-07