

Lietuvos ūkio sektorių finansavimo po 2020 m. vertinimas: Transportas

(Galutinės vertinimo ataskaitos 12 priedas)

2019 m. kovo 4 d.
(2019 m. gegužės 20 d. redakcija)



Kuriame
Lietuvos ateitį

2014–2020 metų
Europos Sąjungos
fondų investicijų
veiksmų programa

Dokumentą parengė UAB „ESTEP Vilnius“.
Vertinimas atliktas pagal 2018 m. liepos 31 d. paslaugų teikimo sutartį Nr. 14P-45 tarp Lietuvos Respublikos finansų ministerijos ir ūkio subjektų grupės UAB „PricewaterhouseCoopers“ UAB „ESTEP Vilnius“

TURINYS

1. TIKSLŲ IR UŽDAVINIŲ VERTINIMAS	3
1.1. DABARTINIAI VALSTYBĖS TIKSLAI	3
1.2. ESAMOS SITUACIJOS ANALIZĖ	4
1.3. TIKSLŲ IR UŽDAVINIŲ TINKAMUMO IR TARPUSAVIO SUDERINAMUMO VERTINIMAS	21
1.4. SIŪLOMI TIKSLAI IR UŽDAVINIAI LAIKOTARPIUI PO 2020 M.....	25
2. FINANSAVIMO MASTO ANALIZĖ	29
3. INTERVENCIJŲ VERTINIMAS	33
3.1. INTERVENCIJOS, SKIRTOS GERINTI LIETUVOS IŠORINĮ IR VIDINĮ JUNGLUMĄ, DIDINANT TRANSPORTO SISTEMOS DAUGIARŪŠIŠKUMĄ	33
3.1.1. <i>Vykdomų intervencijų rinkinio vertinimas</i>	33
3.2. INTERVENCIJOS EISMO SAUGAI DIDINTI	41
3.2.1. <i>Vykdomų intervencijų rinkinio vertinimas</i>	41
3.3. INTERVENCIJOS, SKIRTOS MAŽINTI TRANSPORTO SEKTORIAUS SUKELIAMĄ NEIGIAMĄ POVEIKĮ APLINKAI, ORO TARŠAI IR KOKYBEI	42
3.3.1. <i>Vykdomų intervencijų rinkinio vertinimas</i>	43
3.4. ES FONDŲ INVESTICIJŲ VERTINIMAS	45
3.4.1. <i>Investicijų struktūra ir mastas</i>	46
3.4.2. <i>Investicijų vertinimas ir pasiūlymai 2021–2027 m. laikotarpiui</i>	46
3.5. PASIŪLYMAI DĖL PRIKLAUSOMYBĖS NUO ES SF FINANSAVIMO MAŽINIMO 2021–2027 M. LAIKOTARPIU	47
1 PRIEDAS	50
2 PRIEDAS	51
3 PRIEDAS	52

1. TIKSLŲ IR UŽDAVINIŲ VERTINIMAS

Šiame skyriuje pateikiama analizė pagal šiuos Techninėje specifikacijoje (toliau – TS) suformuluotus ir papildomus (toliau – P) vertinimo klausimus:

TS 9.1.1. Kokie valstybės tikslai yra nustatyti atskirose viešosios politikos srityse? Ar tikslai aktualūs ir atitinka ekonominę–socialinę Lietuvos situaciją ir demografines tendencijas? (1.1., 1.2 ir 1.3 poskyriai)

TS 9.1.2. Ar nustatyti tikslai valstybės viešosios politikos srityse atitinka ES, EBPO ir kitų tarptautinių organizacijų rekomendacijas, direktyvas bei tarptautinių susitarimų tikslus? (1.3. poskyris)

TS 9.2.2. Kokie turėtų būti viešosios politikos sričių strateginiai tikslai, siekiant tvaraus visuomenės gyvenimo kokybės augimo užtikrinimo vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu? (analizė tik viešosios politikos srities lygiu – 1.4. poskyris; išvados šalies mastu bus pateiktos galutinės ataskaitos projekto bendrojoje dalyje)

P1. Kokios yra svarbiausios problemos, kylantys iššūkiai, kuriuos šalis turėtų spręsti ilguoju laikotarpiu atitinkamoje srityje? Kodėl? Problemų analizė turėtų būti pagrįsta statistiniais rodikliais, kiek įmanoma naudojant Lietuva 2030 ir NPP jau nustatytus rodiklius. (1.2 poskyris)

P2. Kokie yra svarbiausi veiksniai (priežastys), kurie sąlygoja nurodytas problemas, iššūkius atitinkamoje srityje? (1.2. poskyris)

P3. Ar ir kiek dabartiniai valstybės tikslai šioje viešosios politikos srityje yra tinkami siekiant išspręsti kylančius iššūkius ir problemas? Kodėl? Jeigu ne, kaip šie tikslai (įskaitant ir NPP nustatytus tikslus) turėtų būti koreguojami siekiant atspindėti siekiamą pokytį? (1.2., 1.3 ir 1.4 poskyriai)

1.1. DABARTINIAI VALSTYBĖS TIKSLAI

Pagrindiniai Lietuvos tikslai transporto viešosios politikos (toliau – VPS) srityje yra numatyti Lietuvos pažangos strategijoje „Lietuva 2030“ (toliau – „Lietuva 2030“), 2014–2020 m. Nacionalinėje pažangos programoje (toliau – NPP) ir Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programoje (toliau – Susisiekimo programa).

„Lietuva 2030“ transporto VPS tikslai yra priskirti sumanios ekonomikos daliai ir prisideda prie verslo aplinkos gerinimo, darnaus išteklių naudojimo bei ekonomikos integralumo. Verslo aplinkos srityje minimas gyventojų judumo užtikrinimo poreikis, sukuriant efektyvią integruoto viešojo susisiekimo sistemą, tinkamos kokybės ir šiuolaikišką infrastruktūrą ir plėtojant darnaus judumo iniciatyvas. Darnaus išteklių panaudojimo srityje siekiama diegti pažangias, išteklius tausojančias ir aplinkos taršą bei klimato kaitą mažinančias technologijas. Ekonomikos integralumo srityje keliamas tikslas pritraukti pasaulio kompanijų investicijas į Lietuvą, o tai yra aktualu dėl šalies pasiekiamumo gerinimo.

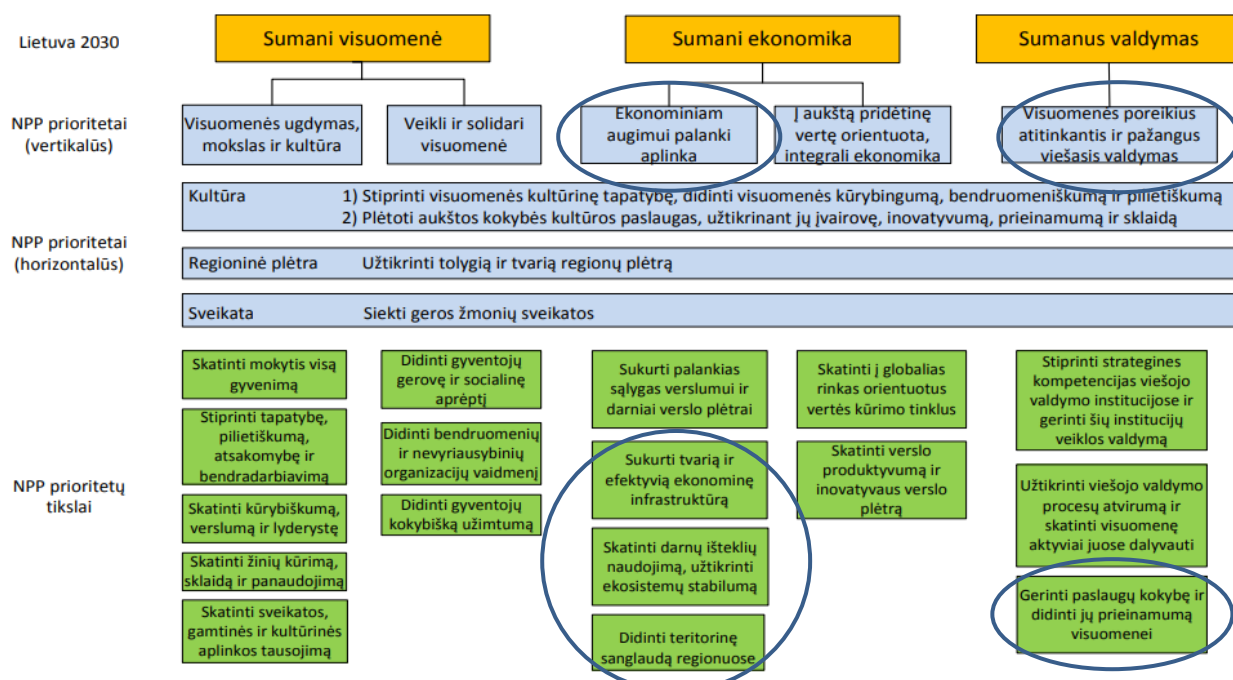
2014–2020 m. Nacionalinėje pažangos programoje transporto VPS tikslai prisideda prie ekonominiam augimui palankios aplinkos kūrimo (trečiasis prioritetasis) ir visuomenės poreikius atitinkančio ir pažangaus viešojo valdymo (penktasis prioritetasis). Siekiama sukurti tvarią ir efektyvią ekonominę infrastruktūrą, būtent (3.2.1. tikslas) plėtoti modernią transporto infrastruktūrą ir darnų judumą, skatinti darnų išteklių naudojimą (3.3.2. tikslas) – plėtoti elektra ir kitais alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimą, skatinti intermodalumą, didinti teritorinę sanglaudą regionuose (didinant jų konkurencingumą ir gyvenamosios vietos patrauklumą, skatinant jų ekonomikos augimą) plėtojant miestų, miestelių ir kaimų viešąją infrastruktūrą. Penktuoju prioritetu numatoma gerinti transporto paslaugų kokybę ir prieinamumą kuriant ir plėtojant visuomenei aktualias elektronines paslaugas bei sprendimus.

Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos strateginis tikslas – sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. To numatoma siekti: 1) didinant krovinių ir keleivių judumą, gerinant ES transeuropinio transporto tinklo pagrindinio tinklo koridorius ir jų jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą; 2) taikant aktyvią transporto politiką, didinant transporto sektoriaus konkurencingumą, gerinant transporto ir logistikos paslaugų kokybę; 3) skatinant vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą; 4)

padidinant energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinant neigiamą transporto poveikį aplinkai; 5) didinant eismo saugą ir saugumą.

Žemiau pateikiamos transporto VPS tikslų, numatytų „Lietuva 2030“ ir NPP, sąsajos.

1 pav. „Lietuva 2030“ ir NPP numatyti Transporto VPS prioritetai ir tikslai



Šaltinis: Lietuva 2030, prieiga per internetą: www.lietuva2030.lt/lt/apie-lietuva-2030

Apibendrinus pagrindinius transporto VPS tikslus, matyti, kad šalies tikslų kontekste siekiama, kad transporto sektorius prisidėtų prie ekonominiam augimui palankios aplinkos kūrimo, visuomenės poreikius atitinkančių viešųjų paslaugų gerinimo bei neigiamo poveikio aplinkai mažinimo. Šių bendrų šalies tikslų numatoma siekti per 1) krovinių ir keleivių judumo didinimą plėtojant modernią infrastruktūrą ir skatinant transporto sistemos darnumą; 2) transporto sektoriaus paslaugų konkurencingumo (kokybės) didinimą; 3) eismo saugos ir saugumo didinimą.

1.2. ESAMOS SITUACIJOS ANALIZĖ

Transporto ir logistikos sektorius yra strateginė Lietuvos ūkio šaka, sudaranti 13,3 proc. bendrojo vidaus produkto ir 60 proc. viso šalies paslaugų eksporto vertės (2017 m.), todėl jos efektyvus funkcionavimas turi didelę įtaką visos šalies ekonomikos gyvybingumui ir konkurencingumui. Remiantis šalies ekonomikos augimo iššūkių analize, su transporto VPS tiesiogiai yra susiję du šalies gerovės augimą ribojantys veiksniai – tai **ekonominės infrastruktūros trūkumas ir nepakankama aplinkos kokybė**.

Ekonominės infrastruktūros trūkumą atspindi Lietuvos transporto rodikliai Pasaulio konkurencingumo indekse¹, kuris naudojamas „Lietuva 2030“ pažangai matuoti. Lietuvos transporto (kelių, geležinkelių, oro ir vandens) infrastruktūra šiame 2018 m. indekse įvertinta 55,9 balais iš 100, t.y. 22 pozicija ES28 šalių kontekste. Palyginimui, Estija įvertinta 23-ia pozicija, Latvija – 25-a. Kadangi indekso skaičiavimo metodika keitėsi, palyginimas su ankstesniais laikotarpiais nėra įmanomas. Bendrai, Lietuvai suteikta 20-a vieta ES šalių tarpe, o „Lietuva 2030“ 2020 m. siekiama 13-os, todėl vertinama, kad tiek bendrai konkurencingumo didinimo, tiek ir **transporto infrastruktūros**

¹Pasaulio konkurencingumo ataskaita 2018 m., prieiga per internetą: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

gerinimo, kaip vieno iš sudėtinio šalies konkurencingumo elemento, **tikslas yra nepasiektas ir išlieka aktualus. Lietuvos gyventojų pasitenkinimas judumu** yra vidutiniškas – jis 2018 m. sudarė 50 proc.², o 2020 m. siekiama rodiklio reikšmė yra 55 proc.³, todėl **tikslas išlieka aktualus.**

Lietuvai aktualus ir transporto, ypač kelių, saugos klausimas. **Žuvusiųjų keliuose skaičius (NPP rodiklis)** 2012 m. sudarė 297 asmenis, o 2018 m. – 170⁴, kuomet 2020 m. siekiama reikšmė yra 150. Šiuo metu rodiklis yra įvykdytas 88 proc. ir, įvertinus daugiametę mažėjimo tendenciją, **tikėtina, bus įvykdytas, tačiau reikalingos naujos siektinos rodiklio reikšmės, kadangi Lietuva šioje srityje vis dar atsilieka nuo vidutinių ES šalių reikšmių.**⁵

Neigiamos įtakos aplinkos kokybei mažinimas transporto sektoriuje išlieka aktualus, kadangi metinis 2017 m. numatytas išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekio transporto sektoriuje limitas (Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos rodiklis) yra 4,55 mln. t CO₂e, tuo tarpu ŠESD kiekis jau 2016 m. viršijo 2017 m. reikšmę 23 proc. ir sudarė 5,59 mln. t.⁶ Atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – AEI) dalis transporte sumažėjo nuo 4,6 proc. 2015 m. iki 3,6 proc. 2016 m., tuo tarpu 2020 m. turėtų siekti 10 proc.⁷ Po 2020 m. **išliks aktualus** ir Nacionaliniame oro taršos mažinimo plane⁸ (1.2. uždavinyje) numatytas šalies tikslas **iki 2030 m. sumažinti išmetamų azoto oksidų kiekį 51 proc.** palyginti su 2005 m. didžiausią dėmesį skiriant taršos sumažinimui transporto sektoriuje.

Nepaisant aukščiau išvardintų iššūkių, **transporto sektoriaus indėlis į bendrąją pridėtinę vertę 2017 m. pasiekė 13,3 proc. ir atitiko Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programoje numatytą tikslą (13,2 proc.) (2022 m. numatyta 13,6 proc.). Transporto paslaugų eksportas 2017 m. 60 proc. viršijo siektiną reikšmę (4,89 mlrd. Eur ir 3,04 mlrd. Eur atitinkamai⁹) bei 48 proc. viršijo 2022 m. reikšmę. Metinis krovinių vežimas visų rūšių transportu (neįskaitant naftotiekio) – **NPP rodiklis** – 2017 m., palyginus su 2012 m., padidėjo 27 proc. iki beveik 137 mln t, kuomet 2020 m. siekiama 140 mln. tonų. **Tikslas, remiantis 2017 m. duomenimis, yra įgyvendintas 98 proc. Metinis keleivių vežimas visų rūšių transportu (NPP rodiklis)** 2017 m., palyginus su 2012 m., sumažėjo 2 proc. iki 386 mln keleivių, kuomet 2020 m. siekiama 430 mln¹⁰, t.y. beveik 9 proc. augimo, ir pagal 2017 m. duomenis **yra įgyvendintas 89 proc.****

Apžvelgtų pagrindinių transporto VPS rodiklių įgyvendinimo analizė rodo transporto infrastruktūros trūkumą, santykinai žemą saugą keliuose bei rimtus iššūkius, susijusius su transporto kuriamu neigiamu poveikiu klimato kaitai, oro taršai ir oro kokybei.

Toliau apžvelgiamos transporto VPS problemas lemiančios priežastys.

1. Nepakankamą šalies išorinį junglumą lemia nebaigtas formuoti pagrindinis TEN-T transporto tinklas, gerintinas šalies pasiekiamumas, neišnaudotas tranzito, ypač Europą-Azija kryptimi, potencialas, vidinio junglumo gerinimo poreikis susijęs su viešųjų paslaugų

² LR Susisiekimo ministerijos 2018 m. veiklos ataskaita

³ Nutarimas dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. kovo 13 d. nutarimo Nr. 167 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos įgyvendinimo plano patvirtinimo“ pakeitimo, 2018 m. kovo 21 d. Nr. 255, Lietuvos Respublikos Vyriausybė

⁴Lietuvos policija, prieiga per internetą: <https://policija.lrv.lt/lt/naujienos/zuvusiuju-eismo-ivykiuose-skaicius-per-du-desimtmečius-sumazejo-80-procentu>

⁵ 2018 m. Lietuvoje fiksuota 61 mirtis 1 mln. gyventojų (LR Susisiekimo ministerijos 2018 m. veiklos ataskaita) palyginus su vidutiniškai 49 mirčių mln. gyventojų ES 2017 m. (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf)

⁶ Nacionalinė šiltnamio efektą sukeliančių dujų apskaitos ataskaita, 2018 m., prieiga per internetą: http://klimatas.gamta.lt/files/LT_NIR_20180415_final.pdf

⁷ 2018 Europos semestras. Šalies ataskaita – Lietuva. Europos Komisija.

⁸ Patvirtintas Vyriausybės sprendimu 2019 04 17

⁹ LR Susisiekimo ministerijos 2017 m. veiklos ataskaita

¹⁰ Lietuvos statistikos departamentas

pasiekiamumo, darbo jėgos mobilumo gerinimu, be to, identifikuojamas geresnio transporto daugiarūšiškumo principų įgyvendinimo poreikis.

Nesuformuotas pagrindinis TEN-T tinklas ir jungtys su valstybinės ir vietinės reikšmės transportu

Siekiant šalies ūkio konkurencingumo skatinimo (transporto, pramonės, prekybos, investicijų pritraukimo, turizmo, darbo jėgos judumo didinimo srityse) ir visuomenės gyvenimo kokybės (patogesnio, greitesnio, mažataršio judumo) gerinimo, visų pirma, Lietuvos transporto sektorius, kaip ES transporto sektoriaus sudėtinė dalis, turi talkinti įgyvendinant bendrus ES transporto politikos tikslus ir uždavinius. Todėl **turėtų būti siekiama gerinti Lietuvos junglumą su ES valstybėmis tęsiant jau pradėtus transporto infrastruktūros plėtotės darbus ES bendro intereso Šiaurės jūra – Baltijos jūra (TEN-T pagrindinio) transporto koridoriaus rėmuose.** Atsižvelgiant į ES transporto politikos tikslus dėl daugiarūšiškumo skatinimo¹¹, iki 2030 m. turi būti sukurtas visu pajėgumu veikiantis ir visą ES apimantis daugiarūšio transporto TEN-T pagrindinis tinklas, kuriame iki 2050 m. būtų sukurtas aukštos kokybės ir pajėgumų tinklas ir atitinkamos informacinės paslaugos. Iki 2050 m. taip pat siekiama sujungti visus pagrindinio tinklo oro uostus su geležinkelių (pageidautina – greitųjų geležinkelių) tinklu; užtikrinti, kad visi pagrindiniai jūrų uostai būtų pakankamai sujungti su krovinio geležinkelių transporto sistema.

Geležinkelių srityje Lietuvos galimybės pasiekti bendrą Europos rinką yra neišnaudotos, kadangi trūksta greitojo geležinkelio jungties su vidurio ir vakarų Europa. Rail Baltica, kuris yra pripažintas ypatingos valstybinės svarbos projektu, yra vienas stambiausių TEN-T geležinkelių sektoriaus ir stambiausias Lietuvos transporto sektoriaus projektas (iš viso 5,9 mlrd. Eur, kuriame Lietuvos dalis sudaro 2,5 mlrd. Eur¹²). Iš numatomų nutiesti 870 km 392 km suplanuoti tiesti Lietuvoje, 265 km Latvijoje, 213 km Estijoje. Iki 2026 m. (iki šios datos projektas turi būti baigtas) reikalinga nutiesti ruožą Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena, be to, bus reikalinga jau baigto Kaunas–Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena ruožo modernizacija¹³. Dar labai svarbu, kad po 2020 m. būtų pradėti vykdyti projektai, įkomponuojantys geležinkelių transporto jungtis su Vilniumi ir Klaipėdos jūrų uostu į bendrą Šiaurės jūros – Baltijos jūros transporto koridoriaus atšakų tinklą. Šiuo metu Europos Komisijos (toliau – EK) atstovai pripažįsta, jog Vilniaus jungties klausimas galėtų būti svarstomas tik 2023 m. (jei siekiama finansuoti tai iš to pačio instrumento – Connecting Europe Facility), kuomet bus peržiūrimi TEN-T žemėlapiai. Tuo tarpu šiame finansiniame periode jungties su Klaipėda galimybė buvo atmesta, todėl bus svarbu to siekti po 2020 m. Šios jungties pagrįstumą padidintų valstybės apsisprendimas Klaipėdoje statyti išorinį giliavandenį uostą, kas leistų Klaipėdos valstybiniam jūrų uostui (toliau – Klaipėdos uostui) geriau konkuruoti su kaimyniniais uostais.

Bendrai, greitojo geležinkelio jungtis:

- ✓ padidins Lietuvos subjektų galimybes efektyviau įsijungti į tarptautines grandines aptarnaujant „Šiaurės jūros–Baltijos jūros“ pagrindinio tinklo koridoriaus, „Baltijos–Adrijos“ koridoriaus bei Europos ir Azijos prekybos srautus
- ✓ sudarys daugimodalinės krovinių logistikos plėtos galimybes, kadangi jungtis būtų integruojama į jūrų, oro uostų, sausumos logistikos ir miestų terminalų infrastruktūrą
- ✓ padidins eismo saugą¹⁴
- ✓ sudarys prielaidas kokybiškam, greitam, patogiam darbo jėgos, studentų mobilumui, turizmui

¹¹ Europos Audito Rūmų 2018 m. padėties apžvalga „Siekiant sėkmingo transporto sektoriaus Europos Sąjungoje. Uždaviniai, kuriuos reikia išspręsti“

¹²Bendrai, didžiausias TEN-T pagrindinio tinklo investicijų portfelis (36 mlrd. Eur) yra numatytas geležinkelių sektoriui, o visų projektų vertė visuose transporto sektoriuose siekia 96 mlrd. Eur.; North Sea-Baltic Core Network Corridor: 3rd Work Plan of the Coordinator, 2018

¹³ Kadangi greičio parametrai yra mažesni (120 km/h (keleiviniams traukiniams) ir 80 km/h (kroviniams traukiniams) nei suplanuoti visos trasos - 240 km/val. (keleiviniams tr.) ir 120 km/val. (kroviniams tr.). Tai sudaro iš viso 233 km geležinkelio, tame tarpe 126 km 1435 mm (europinio standarto) vėžės ir 107 km 1520 mm (rusiško standarto) vėžės.

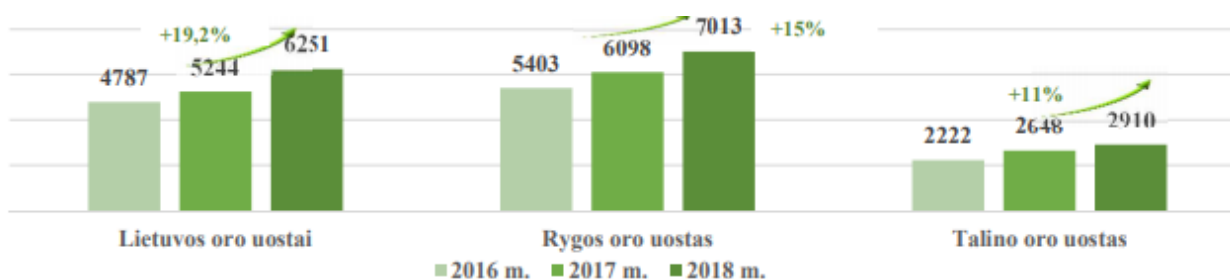
¹⁴ Pagal mirtinų nelaimingų atsitikimų skaičių geležinkelis yra beveik 30 kartų saugesnis nei asmeniniai automobiliai ir beveik 3 kartus saugesnis už viešuosius autobusus; <http://www.rail-baltica.lt/nauda-2/>

- ✓ leis sumažinti aplinkos taršą (dėl kelių transporto keitimo į geležinkelių transportą keleivių atveju¹⁵ bei geležinkelio elektrifikacijos) ir triukšmo lygį
- ✓ sukurs skaitmeninių technologijų ir naujovių (intelektinių transporto sistemų) platformą, kadangi būtų diegiamos tokios sistemos kaip išmaniųjų duomenų analizė, daiktų internetas /traukinių internetas, kitos kartos ryšio tinklai (sumontuoti ant geležinkelio kelio ir lokomotyve), keleivių duomenų programos, jutikliai, išmanioji energija¹⁶

Nors 2018 m. Europos transporto švieslentėje Lietuvos kelių kokybė įvertinta 16 pozicija iš 28, pagrindinės TEN-T kelių transporto infrastruktūros baigtumas (2016 m.) įvertintas pačia žemiausia pozicija (28 iš 28). „Via Baltica“ trasa, jungianti kelio E67 ruožą nuo Varšuvos iki Talino, neatitinka TEN-T techninių parametrų¹⁷, nes trūksta būtinų infrastruktūros komponentų, būtent: aplinkkelių, efektyvių jungčių, o kelių transporto informacinių technologijų sistemos neatitinka ES modernių transporto informacinių sistemų lygio. Apie 30 proc. srauto sudaro kroviniai automobiliai, o dabartinė infrastruktūra sąlygoja mažą transporto priemonių greitį ir eismo dalyvių žūtis.

Žemesnis nei vidutiniškai ES infrastruktūros išvystymas stebimas ir oro uostų srityje – pagal ES transporto švieslentę 2016–2017 m. Lietuvos oro transportas įvertintas 4,4 balais palyginti su 5,1 b. Estijos ir 5,2 b. Latvijos atveju, o ES vidurkis sudaro 5,16 b. (žr. 3 pav.) Taip pat, pagal 2017–2018 m. Pasaulio ekonomikos forumo konkurencingumo tyrimą Lietuvos keleivių gabenimo lėktuvais pajėgumas (angl. *available airline seat kilometers*) (mln per savaitę) įvertintas 93 pozicija iš 140. Nors Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius kiekvienais metais auga, 2018 m. pagal aptarnautų keleivių skaičių jie atsilieka nuo Rygos oro uosto, kuris aptarnavo 12 proc. daugiau keleivių nei visi trys Lietuvos oro uostai kartu¹⁸.

2 pav. Aptarnautų keleivių skaičius Lietuvos, Rygos ir Talino oro uostuose, tūkst.kel.



Šaltinis: LR Susisiekimo ministerija, 2018 m. veiklos ataskaita

Be to, keleivių srautai nebeatitinka projektinių infrastruktūros pajėgumų (pvz. Vilniaus oro uosto projektinis pajėgumas yra 3,5 mln. keleivių per metus, o 2018 m. aptarnauta 4,9 mln.¹⁹). Šiuo metu numatyta esamo Vilniaus oro uosto plėtra yra laikinas sprendimas dėl ribotų tolesnės plėtros galimybių, todėl reikalingas ilgalaikis sprendimas (atliekama galimybių studija, kuri atsakys į šį klausimą). Panaši situacija yra ir Kauno bei Palangos oro uostuose.

Jūrų transporto srityje Lietuva taip pat atsilieka nuo ES vidurkių (žr. 3 pav.) Konkurencija tarp Baltijos šalių jūrų uostų yra didelė ir nemažės (pagrindiniai konkurentai: Ryga, Ventspilis), todėl norint užtikrinti tolesnę (tame tarpe mažiausiai taršių ir triukšmingų) krovos apimčių plėtrą, reikalingas esamo uosto gilinimas, išorinis (naujas) giliavandenis uostas (siekiant aptarnauti pačius didžiausius („Baltmax“) laivus, kurie gali įplaukti į Baltijos jūrą), krovinių skirstymo, geležinkelių stočių, privažiuojamojo (elektrifikuoto) geležinkelių tinklo, specializuotų terminalų atskiroms krovinių grupėms apdoroti, privažiuojamųjų kelių miesto ribose plėtra. Tai leistų diversifikuoti krovinių srautus, taip pat padidintų sąveiką su kitomis transporto rūšimis – geležinkeliais ir keliais.

¹⁵ 98 proc. keleivių vežama kelių transportu; LR Susisiekimo ministerijos 2018 m. veiklos ataskaita

¹⁶ AB „Lietuvos geležinkeliai“, prieiga per internetą: <http://www.rail-baltica.lt/nauda-2/>

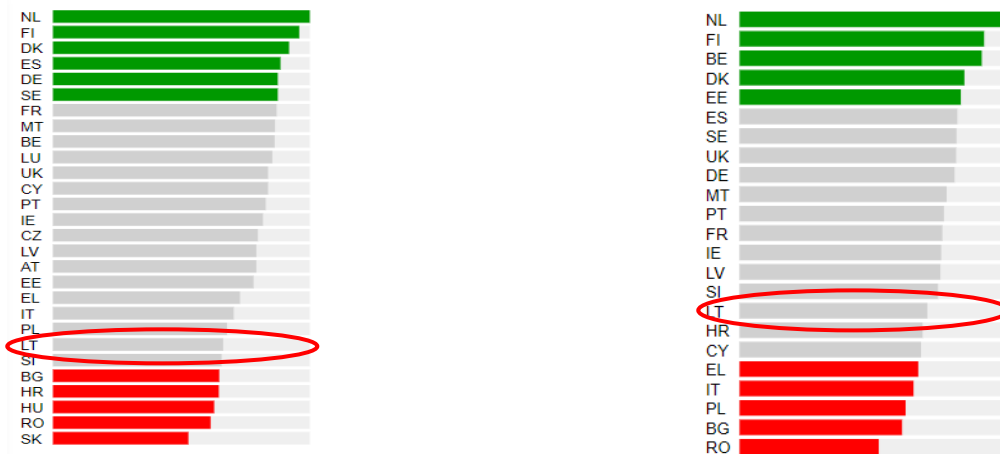
¹⁷ numatyti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente Nr. 1315/2013, 2013 m. gruodžio 11 d., „Dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES“

¹⁸ Rygos oro uostas, prieiga per internetą: <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/statistics>

¹⁹ Vilniaus oro uostas, prieiga per internetą: <https://www.vilnius-airport.lt/upload/uf/847/84734affbe7b998b33b583cfc650fb7e.pdf>

Pažymėtina, kad uosto, kuris yra įsikūręs mieste, plėtrai aktuali mažesnė tarša iš sunkiojo kelių transporto (tai galėtų spręsti suskystintomis gamtinėmis dujomis (toliau – SGD) varomo transporto plėtra) bei oro taršos iš laivų mažinimas²⁰. Nors šiuo metu elektros tiekimo laivams nuo kranto infrastruktūros užtenka, didėjant laivybos intensyvumui bus reikalinga šios infrastruktūros plėtra.

3 pav. ES ir Lietuvos oro uostų (kairėje) ir jūrų uostų (dešinėje) infrastruktūros palyginimas



Šaltinis: ES transporto švieslentė, 2016-2017 m.

ES strateginiuose dokumentuose akcentuojama būtinybė plėtoti vidaus vandenu kelių infrastruktūrą, kad būtų efektyviai panaudotas vidaus vandenu transporto potencialas. Baltoji knyga²¹ numato, kad svarbu rinktis alternatyvių rūšių transportą (geležinkelio ar vandens transportą), ir kad vidaus vandenu keliai, kurių galimybės nevysiškai išnaudojamos, turi tapti vis svarbesni gabenant krovinius iš jūrų uostų į vietoves, nutolusias nuo jūros pakrantės.

Lietuvoje yra 822 km valstybinės reikšmės vidaus vandenu kelių, iš jų 2018 m. buvo eksploatuojama 435 km.²² Europos susitarimu dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandenu kelių ir tarptautinės reikšmės vidaus vandenu kelių sąrašą įtrauktas LR valstybinės reikšmės vidaus vandenu kelias Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos (jam suteiktas numeris E41), taip pat E70 kelio dalis nuo valstybės sienos su Rusijos Federacija iki Nidos ir Klaipėdos. Kelias E41 yra taip pat transeuropinio transporto tinklo TEN-T pagrindinio tinklo dalis. Vidaus vandenu kelias E41 jungia Klaipėdos valstybinį jūrų uostą su Kaunu. Šiuo keliu gali būti pervežami tokie kroviniai, kaip konteineriai, birios medžiagos, mediena, metalo laužas ir pan., taip pat vykdoma keleivinė ir pramoninė laivyba.

Siekiant įgyvendinti tarptautinių susitarimų ir LR teisės aktų reikalavimus, tarptautinės reikšmės vidaus vandenu kelyje E41 garantiniai gyliai turi būti palaikomi visą navigacijos laikotarpį, todėl ir po 2020 m., planuojama, bus reikalinga E41 kelio modernizacija (planuojama vykdyti ir 2014–2020 m.).

Lietuvos pasiekiamumas oro ir jūrų transportu yra gerintinas

Remiantis VŠĮ „Investuok Lietuvoje“ tyrimu, 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. Tarp pirmo prioriteto kryptių yra Londono Hitrou/Getviko, Paryžiaus Šarlio de Golio, Miuncheno oro uostai. Platesnė informacija pateikiama priede Nr. 1. Stebimas ir poreikis plėsti keleivinių keltų linijų maršrutų skaičių. Keltai į Vokietiją (Kylį) bei Švediją (Karlshamną) labiau pritaikyti krovinių vežėjams. Turizmui reikalingos naujos kryptys į Gdanską, Stokholmą bei kitus Vokietijos miestus.²³

²⁰ Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL 73/78)

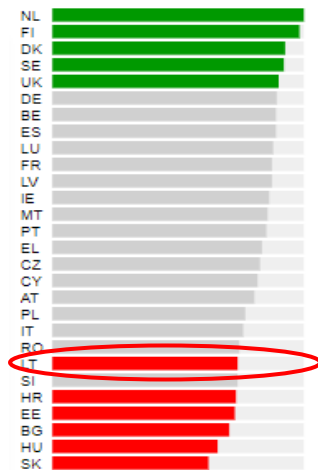
²¹ BALTOJI KNYGA Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. KOM/2011/0144 galutinis

²² VĮ „Vidaus vandenu direkcija“, prieiga per internetą: <http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>

²³ Klaipėdos miesto turizmo rinkodaros ir komunikacijos 2016-2020 m. strategija

Žemą Lietuvos oro transporto efektyvumą, kurio dalis yra skrydžių dažnumas²⁴, rodo ir Europos transporto švieslentė²⁵, kurioje Lietuva įvertinta 24a pozicija 28-ių ES šalių tarpe. Lyginant Lietuvos ir ES kitų transporto rūšių efektyvumo rodiklius, tai prasčiausias įvertinimas (traukinių transporto efektyvumas įvertintas 13-a pozicija iš 28-ių, jūrų transportas – 18-a iš 28-ių).

4 pav. ES ir Lietuvos oro transporto efektyvumo palyginimas



Šaltinis: ES transporto švieslentė, 2016-2017 m.

Neišnaudojamas tranzito potencialas

Lietuva nepakankamai išnaudoja krovinių tranzito, taip pat krovinių komplektavimo, perrūšiavimo ir perkrovimo rytų-vakarų kryptimis galimybes. Siekiant tapti naujojo Kinijos „Šilko kelio“ ekonominio bendradarbiavimo partneriu Lietuvai svarbu pritraukti kuo daugiau Kinijos krovinių, kurie tranzitu būtų vežami į Vakarų Europą ir Skandinavijos šalis.²⁶ Tai padidintų konteinerinių traukinių tokių kaip „Vikingas“, „West Express“ ir „Saulė“ apkrovimą ir leistų sukurti naujus konteinerinių traukinių maršrutus. Tuo Lietuva prisidėtų prie Baltijos jūros regiono Transporto veiksmų plano vykdymo transporto bendradarbiavimo su trečiosiomis šalimis srityje (žr. EUSBSR Policy Area Transport Action Plan, 2017).

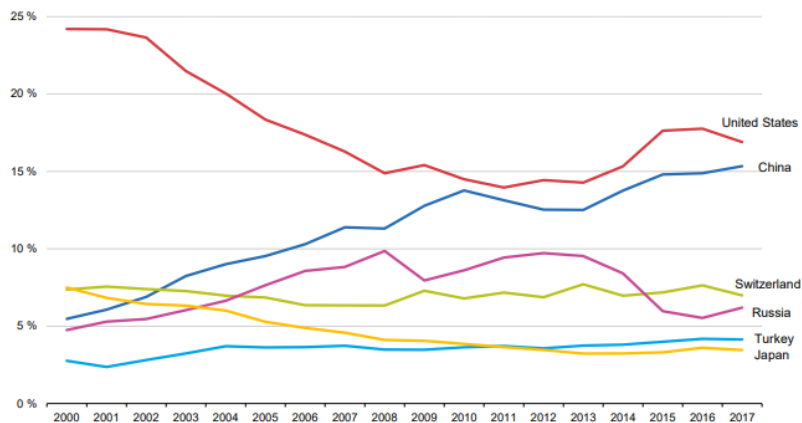
Kinijos, kaip ES prekybos partnerės vaidmuo nuo 2000 m. sparčiai auga – 2017 m. Kinija buvo antra pagal svarbą (po JAV) ES prekybos partnerė, sudarydama 15,3 proc. arba 573 mlrd. Eur (1,6 mlrd. per dieną) prekybos srauto.

²⁴ Vertinamas skrydžių dažnumas, punktualumas, greitis ir kaina.

²⁵ Europos transporto švieslentė, prieiga per internetą: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-airports-infrastructure_en

²⁶ 2017 m. lapkritį Budapešte vykusiame „Kinija+16“ ministrų pirmininkų susitikime pasirašytas Lietuvos ir Kinijos vyriausybės susitarimo memorandumas dėl bendradarbiavimo pagal „Šilko ekonominės juostos“ ir XXI a. „Šilko kelio“ jūra iniciatyvą

5 pav. Pagrindiniai ES prekybos partneriai 2000–2017 m.



Šaltinis: Eurostat

Pastaruoju metu sparčiai auga tiesioginio krovinių vežimo tarp Kinijos ir Europos geležinkeliu mastas. Daugiausia krovinių keliauja per Ukrainos ir Baltarusijos pasienį, kuris vis labiau kemšasi. „Didžiojo akmens“ pramonės parkas prie Minsko, jeigu pasiteisintų lūkesčiai dėl milžiniškų investicijų parke, krovinių, vežimo iš ir į parką galimybes ženkliai padidintų, tad tiek „Lietuvos geležinkeliai“, tiek Klaipėdos uostas, per kurį yra vežama daugiau nei 50 proc. visų krovinių²⁷, turėtų siekti ir toliau pritraukti kuo didesnę šių krovinių dalį, stengdamiesi suteikti palankesnes sąlygas nei Latvijos, Kaliningrado, Estijos, Rusijos uostai. Kita vertus, šioje situacijoje itin svarbi yra geopolitinė situacija (Lietuvos ir Rusijos santykiai) bei Lietuvos nacionalinio saugumo klausimai. Kol kas Kinijos investicijos nesiekia 1 procento visų Lietuvoje esančių užsienio investicijų.²⁸ Kelių transporto srityje svarbus rytų-vakarų koridorius (IX B koridorius (Kijevas – Minskas – Vilnius – Klaipėda) ir IX D koridorius (Kaunas – Kaliningradas), būtent jungtys su Minsku, Kijevu ir Kaliningradu. Taip pat reikalingas pralaidumo gerinimas pasienio postuose, ypač Medininkų, Kybartų postuose, kadangi esama infrastruktūra nebeatitinka transporto srautų (ženkliai išaugo transporto priemonių, kertančių sieną, skaičius), be to, reikalingas greitesnis muitinės darbas. Kartais susidaro iki paros trunkančios eilės, tuo tarpu geležinkelių pralaidumas ties Lietuvos–Baltarusijos siena yra gerosios praktikos pavyzdys, kuomet siena kertama per 30 min. Tai turėtų būti ilgalaikis tikslas asmenų, krovinių sienos kirtimui keliais.

Poreikis užtikrinti viešųjų paslaugų pasiekiamumą ir darbo jėgos mobilumą šalies viduje

Siekiant sudaryti kokybiško gyvenimo sąlygas visoje Lietuvoje (Lietuvos regioninės politikos Baltosios knygos „Darniai ir tvariai plėtrai 2017-2030“ 3 uždavinys), svarbu užtikrinti viešųjų paslaugų pasiekiamumo standartą visoje Lietuvos teritorijoje²⁹ bei sudaryti sąlygas darbo jėgos mobilumui, t.y. geografiškai subalansuotai regionų ekonominei plėtrai (2 uždavinys).

²⁷ LR Susisiekimo ministerijos 2018 m. veiklos ataskaita

²⁸ Lietuvos bankas, prieiga per internetą: <https://www.lb.lt/lt/tiesiogines-uzsienio-investicijos-lietuvoje-pagal-sali-1>

²⁹ ne daugiau kaip per 30 minučių viešuoju transportu arba pėsčiomis turi būti pasiekiamos bibliotekos ir viešosios interneto prieigos taškai, ikimokyklinio ugdymo, pradinio mokymo ir būtiniausios pirminės sveikatos priežiūros paslaugos (bendruomenės slaugytojo, bendrosios praktikos gydytojo) specializuotuose arba daugiafunkcinėse paslaugų teikimo vietose. • per ne daugiau kaip 30 minučių automobiliu turi būti pasiekiamos bendrojo lavinimo, neformaliojo švietimo ir gydytojų specialistų paslaugos, dienos centruose teikiamos socialinės 23 paslaugos, sportavimo, kultūros ir laisvalaikio renginių vietos; visai atvejais šios paslaugų teikimo vietos turi būti lengvai pasiekiamos ir viešuoju transportu arba užtikrinama pavežėjimo paslauga; • per ne daugiau kaip 60 minučių automobiliu turi būti pasiekiamos regioniniu lygiu konsoliduotos paslaugos - profesinės mokyklos ir kolegijos, valstybės institucijų administracinių paslaugų centrai, verslo inkubatoriai ir infrastruktūra, ligoninių, regioninių bibliotekų ir kultūros centrų paslaugos; • 100 proc. gyventojų turi būti pasiekiami mobiliumi, socialines paslaugas gatvėje ar į namus teikiančių specialistų komandų.

Lietuvoje nėra išvystytos vieningos informacinės sistemos, apimančios visas transporto rūšis, kuri leistų gyventojams derinti įvairias transporto rūšis, maršrutus, naudotis „vieno langelio“/kombinuoto bilietai sistemos paslaugomis. Reikalinga sukurti keleivinio kelių ir geležinkelių transporto maršrutų derinimo sistemą, įdiegti kombinuoto maršruto ir kombinuoto bilietai sistemas, sukurti regionines viešojo transporto sistemas, sudarant galimybę organizuoti susisiekimą tarp miesto ir priemiesčio ir regiono miestų, peržengiant savivaldybių administracines ribas (funkciniuose regionuose). Fragmentuotos skirtingų transporto rūšių informacinės technologijos riboja judumo paklausos valdymo ir naujų judumo įpročių formavimo, taip pat ir klimato kaitos, energijos vartojimo efektyvumo didinimo, tarptautinių prekybos srautų formavimo problemų sprendimą.

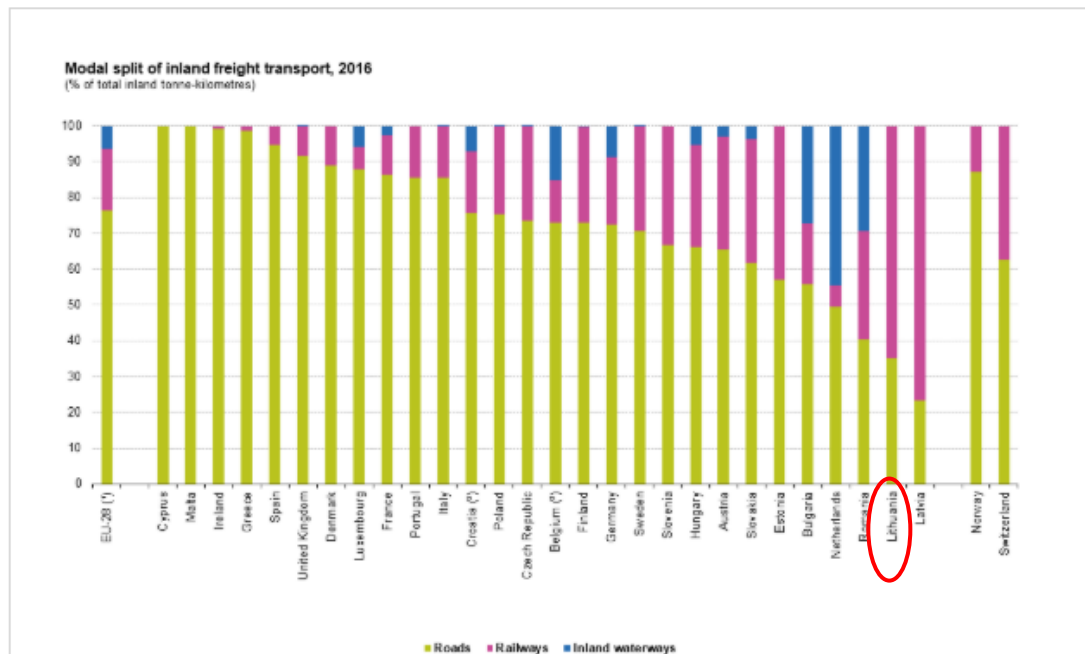
Siekiant nukreipti tranzitinius asmeninių ir krovinių automobilių srautus, miestuose būtina trūkstantų aplinkkelių statyba, valstybinės ir vietinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas, pėsčiųjų, dviračių takų plėtra ir geros bei saugios jų būklės užtikrinimas. Taip pat būtina nuolat rekonstruoti esamą kelių infrastruktūrą, iš didesnių projektų paminėtina Vilnius–Kaunas greitkelio rekonstrukcija ir automagistralinių kelių ir Vilnius–Utena kelio tolesnė (jau pradėta) rekonstrukcija. Dėl techninių parametru ir nusidėvėjimo taip pat ir ne visa esama geležinkelių infrastruktūra atitinka modernios infrastruktūros reikalavimus: dvikelių kelių, posūkių spindulių, dviejų lygių pervažų trūkumo – dėl to kai kuriuose ruožuose ribojamas greitis, mažėja saugumas.

Maža geležinkeliu pervežamų keleivių dalis

Atsižvelgiant į ES transporto politikos tikslus dėl daugiaryšiško skatinimo³⁰, plėtojant pagrindinį TEN-T tinklą Lietuvai svarbu optimizuoti daugiaryšio transporto logistikos grandinių veiklą, įskaitant platesnį efektyviau išteklius naudojančio transporto rūšių naudojimą.

Nors Lietuvos teritorija vežamų krovinių geležinkeliais dalis bendrame geležinkeliu, keliais ir vidaus vandenų transportu vežamų krovinių kiekyje yra viena didžiausių ES (65 proc. palyginus su 17,4 proc. 2016 m.) geležinkeliu pervežama tik maždaug 1 proc. keleivių³¹.

6 pav. Krovinių vežimo modalumo struktūra ES



Šaltinis: Eurostat

³⁰ Europos Audito Rūmų 2018 m. padėties apžvalga „Siekiant sėkmingo transporto sektoriaus Europos Sąjungoje. Uždaviniai, kuriuos reikia išspręsti“

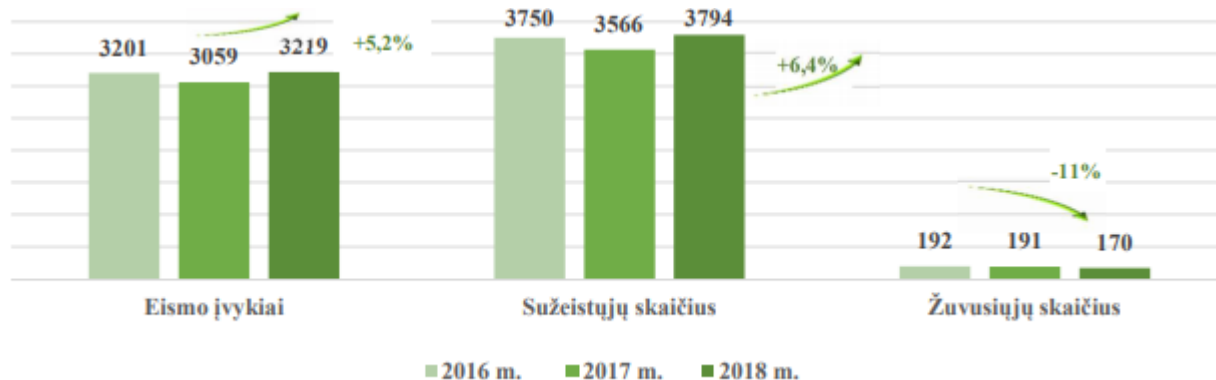
³¹ Eurostat

2. Nepakankamą eismo saugą lemia santykinai didelis žūčių keliuose ir geležinkeliuose skaičius.

Santykinai didelis žūčių keliuose skaičius

Nors žūčių keliuose skaičius mažėja, jis išlieka didesnis nei ES vidurkis. 2018 metais Lietuvoje eismo įvykiuose žuvo 170 žmonių, t. y. 21 (arba 11 proc.) mažiau negu pernai per tą patį laikotarpį, kuomet keliuose žuvo 191 žmogus. Lietuvoje 2017 m. vienam milijonui gyventojų teko 67 žūtys (2018 m. sumažėjo iki 61), ES vidurkis – 49 žuvusieji, o Švedijoje – tik 25 žuvusieji. Labiausiai išsiskiria pėsčiųjų mirčių skaičius, kuris sudaro beveik 40 proc. visų mirčių keliuose palyginus su 21 proc. ES, o 23 proc. visų žuvusių pėsčiųjų žuvo pėsčiųjų perėjose (2016 m.). Tuo tarpu eismo įvykių ir sužeistųjų skaičius 2017–2018 m. augo.

7 pav. Eismo įvykių, sužeistųjų ir žuvusiųjų keliuose dinamika 2016–2018 m.



Šaltinis: Susisiekimo ministerija, 2018 m. veiklos ataskaita

Susisiekimo ministerijos duomenimis (2016 m.) 90 proc. eismo įvykių keliuose įvyksta dėl pačių eismo dalyvių kaltės, taip pat būna viršytas leistinas greitis, vairuojant naudojama mobilioju telefonu, garsiai klausoma muzikos, nesegimi saugos diržai galinėse sėdynėse, nenaudojami arba netinkamai naudojami atšvaitai, vairuotojai būna neblavūs, stebima ydinga vairavimo kultūra. Svarbus ir pėsčiųjų atidumas gatvėse ir keliuose, kelių infrastruktūros būklė, inžinerinės eismo saugos priemonės, visuomenės švietimas, reguliacinė aplinka. ES, taip ir pat ir Lietuvoje³² keliamas tikslas iki 2050 m. žūčių keliuose skaičių priartinti prie nulio, o iki 2030 m. pasiekti, kad aukų keliuose sumažėtų perpus³³.

Santykinai didelis žūčių geležinkeliuose skaičius

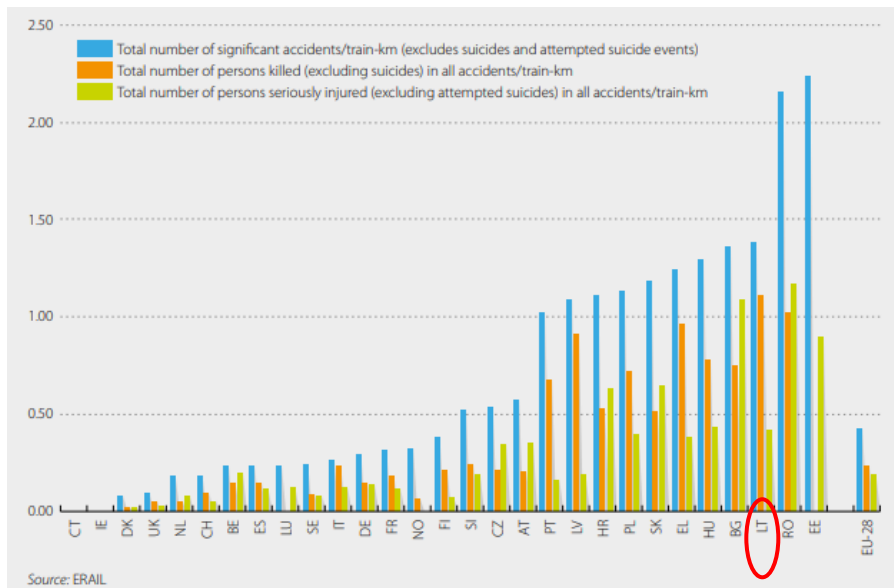
Saugos rodikliai geležinkeliuose taip pat nėra tenkinantys, nors žuvusiųjų skaičius yra ženkliai mažesnis (13 mirtys, 10 sužeistųjų 2017 m.³⁴) nei keliuose. 2012–2016 m. pagal reikšmingų eismo įvykių santykį nuvažiuotiems traukinio kilometrams Lietuva buvo trečia nuo galo ES šalių kontekste, o santykinis žuvusiųjų skaičius, neįskaitant savižudžių, buvo pats didžiausias.

³² Valstybinė saugaus eismo gerinimo programa „Vizija – nulis“ (projektas), <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/b3fcb7810e5a11e98a758703636ea610?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=c5dd6223-e3bf-4b7e-927f-caa0c69c7c4c>

³³ Europos Audito Rūmų 2018 m. padėties apžvalga „Siekiant sėkmingo transporto sektoriaus Europos Sąjungoje. Uždaviniai, kuriuos reikia išspręsti“; COM(2018) 293 final. „Europe on the Move“, Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean.“

³⁴ Lietuvos statistikos departamentas, prieiga per internetą: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?theme=all#/>

8 pav. Geležinkelių saugos rodiklių palyginimas ES 2012–2016 m.



Šaltinis: ERAIL

2014–2020 m. laikotarpiu vandens transporto srityje yra investuojama į jūrų ir vidaus vandenių eismo/laivybos sąlygų gerinimą, tai apima ir saugos aspektus³⁵. Kadangi esminiai reikalingi pokyčiai saugos gerinimo srityje vandens transporte po 2020 m. nėra identifikuojami, atskiras tikslas tam nėra formuluojamas.

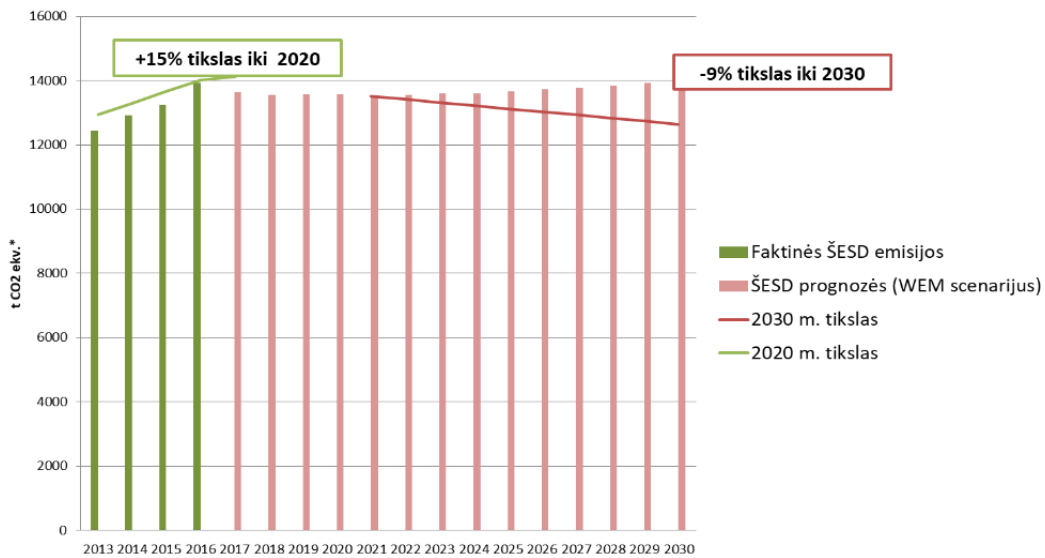
Civilinėje aviacijoje 2014–2020 m. laikotarpiu yra gerinama skrydžių sauga Vilniaus oro uoste įgyvendinant Sanglaudos fondo finansuojamą priemonę Nr. 06.1.1-TID-V-506 „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“. Projekto metu, šalia kitų veiklų, modernizuojama skrydžių saugą ir aviacijos saugumą didinanti infrastruktūra bei įranga, diegiama skrydžių valdymo įranga. Kadangi esminiai reikalingi pokyčiai saugos gerinimo srityje civilinėje aviacijoje po 2020 m. nėra identifikuojami, atskiras tikslas tam nėra formuluojamas.

3. Augantį neigiamą poveikį aplinkai lemia maža atsinaujinančių energijos išteklių dalis transporte, nepakankamai darni miestų ir priemiesčių transporto sistema, mažai kontroliuojama aglomeracijų plėtra.

Transporto sektorius kelia neigiamą poveikį klimato kaitai, didindamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) apimtį, kurias labiausiai veikia CO₂ išmetimai, taip pat reikšmingai prisideda prie oro taršos azoto oksidais, kietosiomis dalelėmis, didina 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 (ATLPS) nedalyvaujančiuose sektoriuose, į kurį įeina ir transporto sektorius, 9 proc. Jei šis išmetamo ŠESD kiekio augimas iki 2030 m. nebus pakankamai suvaldytas, **tai**, Aplinkos ministerijos vertinimu, **gali pareikalauti apie 300 mln. Eur iš valstybės biudžeto lėšų** trūkstamų kvotų vienėtų įsigijimui iš kitų ES šalių.

³⁵ Iš Sanglaudos fondo lėšų finansuojama priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-505 „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“; Iš ERPF lėšų finansuojama priemonė Nr. 06.2.1-TID-V-510 „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“

9 pav. Lietuvos ŠESD mažinimo tikslai po 2020 m.

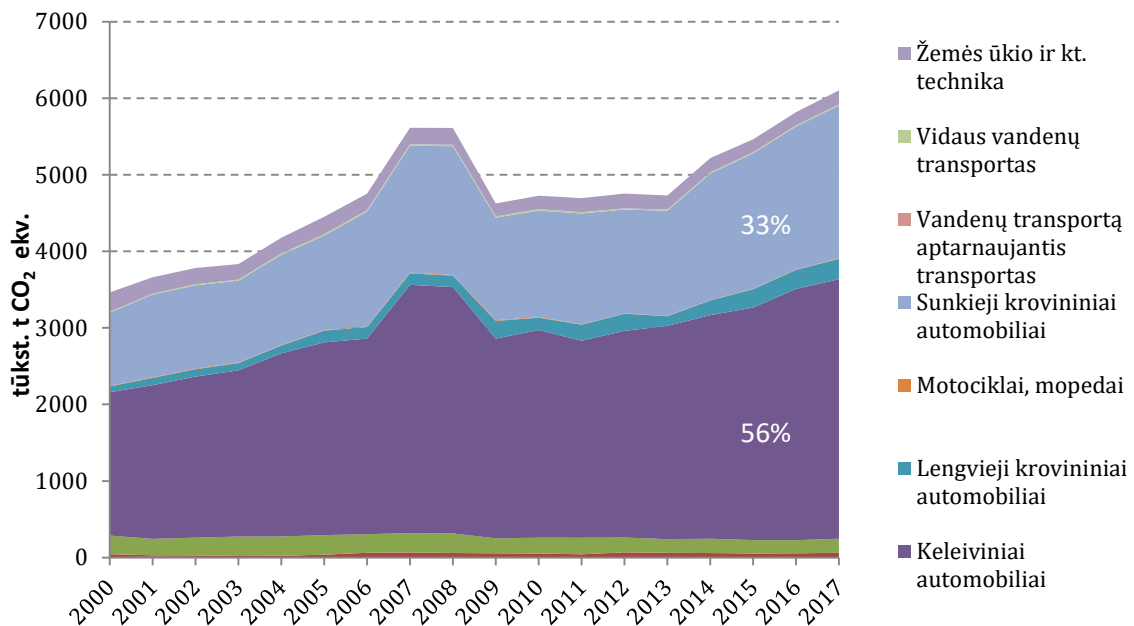


*2018 m. Nacionalinės ŠESD apskaitos ataskaitos 2016 m. duomenys

Šaltinis: LR Aplinkos ministerija

2017 m. transporto sektorius sudarė 50,8 proc. ŠESD emisijų energetikos sektoriuje, kuris sudarė 55,5 proc. visų Lietuvos ŠESD išmetimų³⁶. ŠESD išmetimai iš lengvųjų automobilių 2017 m. sudarė 60,6 proc., o iš sunkiųjų krovininių automobilių – 34,7 proc. visų transporto sektoriaus ŠESD. ŠESD augimas transporto sektoriuje, palyginti su 2000 m., kasmet sudarė 4,7 proc.

10 pav. Lietuvos ŠESD išmetimų struktūros pagal ūkio sektorius dinamika

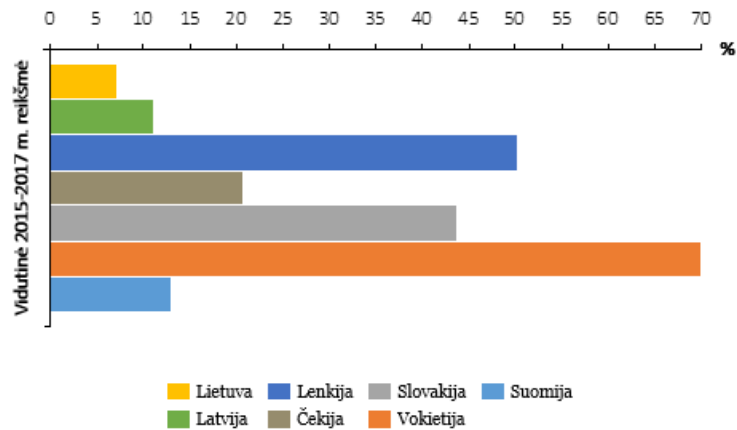


Šaltinis: sudaryta LR Aplinkos ministerijos pagal 2019 m. Lietuvos nacionalinę ŠESD apskaitos ataskaitą

Pažymėtina, kad klimato kaitai, oro taršai ir triukšmui neigiamą poveikį daro ir mažas geležinkelių elektrifikacijos mastas (7 proc. visų geležinkelio linijų 2017 m.).

³⁶ 2019 m. Lietuvos nacionalinė ŠESD apskaitos ataskaita, prieiga per internetą: https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/Studijos%2C%20metodin%C4%97%20med%C5%BEi%20aga/NIR_2019_04_15_FINAL.pdf

11 pav. Elektrifikuotų bėgių dalis ES šalyse 2017 m., proc.



Šaltinis: Eurostat

Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis, 2017 m. kelių transportas sudarė 58 proc. azoto oksidų (78 proc. sunkiosios transporto priemonės ir autobusai, 18 proc. keleiviniai autobusai), 20 proc. kietųjų dalelių išmetimų (40 proc. sudaro kuro deginimas namų ūkiuose)³⁷. Transportas taip pat išmeta ir kitus pavojingus oro teršalus, kaip pvz.: sieros dioksidus, policiklinius aromatinius angliavandenilius, anglies monoksidą. Nacionaliniame oro taršos mažinimo plane³⁸ numatytas šalies tikslas iki 2030 m. sumažinti išmetamų azoto oksidų kiekį 51 proc. palyginti su 2005 m. didžiausią dėmesį skiriant taršos sumažinimui transporto sektoriuje.

85 proc. Lietuvos gyventojų oro taršą laiko svarbia problema (Omnibus 2018 m. rugsėjis). Pasaulio sveikatos organizacijos vertinimu, oro tarša sukelia 40 proc. išeminės širdies ligų, 40 proc. insulto, 11 proc. lėtinės obstrukcinės plaučių ligos, 6 proc. plaučių vėžio ir 3 proc. ūmios apatinių kvėpavimo takų infekcijos vaikams atvejų. Europos aplinkosaugos agentūros duomenimis³⁹, 2014 m. Lietuvoje dėl oro taršos anksčiau laiko mirė 3 480 žmonių. EK parengtoje aplinkosauginio vertinimo ataskaitoje Lietuvai⁴⁰ teigiama, kad su sveikata susiję išorės kaštai dėl oro taršos Lietuvoje viršija 1 mlrd. Eur per metus (pakoregavus pagal pajamas, 2010 m.). Tai apima ne tik savaiminę visiškai sveiko gyvenimo vertę, bet ir tiesioginius ekonominius kaštus. Šie tiesioginiai ekonominiai kaštai susidaro įvertinant 488 tūkstančių žmonių prarastas darbo dienas dėl oro taršos sukeltų negalavimų. Tai darbdaviams kainuoja 37 mln. Eur per metus, sveikatos priežiūros sistemai – daugiau nei 5 mln. Eur per metus, o žemės ūkiui –17 mln. Eur per metus dėl pasėlių nuostolių. EBPO duomenimis, ne vėliau kaip 2050 m. miestų oro tarša veikiausiai bus pagrindinis mirtį sukeliantis aplinkos veiksnys pasaulyje.⁴¹

Kelių, geležinkelių ir oro transportas taip pat yra ir triukšmo šaltinis. Triukšmo problema itin aktuali didžiuosiuose miestuose gyvenantiems žmonėms, kur triukšmo lygis yra didžiausias. Ekspertų teigimu, per didelis triukšmas yra vienas iš rizikos veiksnių, darančių įtaką žmonių psichinei sveikatai, trukdantis kokybiškai pailsėti. „Spinter tyrimų“ duomenimis, 2018 m. Lietuvoje 23 proc. gyventojų didžiausia varginančio triukšmo priežastimi įvardina gatvėse, o dar 18 proc. – kiemuose važiuojančius automobilius. Pagal PSO vertinimus, palyginti su kitomis aplinkosaugos sritimis, aplinkos triukšmo lemiamą ligų naštą — per metus prarandami sveiko gyvenimo metai — yra antra po aplinkos oro taršos lemiamos ligų naštos.

³⁷ Aplinkos apsaugos agentūra, prieiga per internetą: <http://oras.gamta.lt/cms/index?rubricId=aaa6bf9f-634d-49e5-9189-47e5f4def4d7>

³⁸ Patvirtintas Vyriausybės nutarimu Nr. 371 2019 m. balandžio 17 d.

³⁹ Air quality in Europe 2017 report, prieiga per internetą: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>

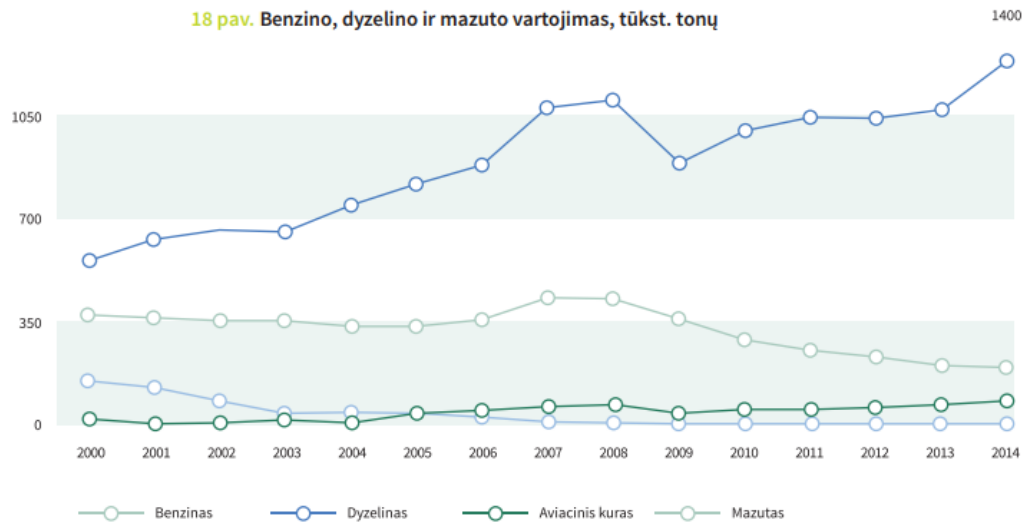
⁴⁰ ES aplinkos nuostatų įgyvendinimo peržiūra Šalies ataskaita – LIETUVA Briuselis, 2017 02 03 SWD(2017) 48 final

⁴¹ Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1386/2013/ES, 2013 m. lapkričio 20 d., dėl bendrosios Sąjungos aplinkosaugos veiksmų programos iki 2020 m. „Gyventi gerai pagal mūsų planetos išgales“, prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32013D1386>

Maža atsinaujinančių energijos išteklių dalis transporto srityje suvartojamos energijos balanse

Remiantis Nacionaline energetinės nepriklausomybės strategija⁴², suvartojamų naftos produktų dalis šalies pirminės energijos balanse yra didelė (38,9 proc.). 2016 metais bendras naftos produktų vartojimas kelių transporto srityje sudarė 1,7 mln. tonų per metus natūriniais vienetais, iš kurių 80,8 proc. sudarė kelių transporto dyzelinas, 12,5 proc. – automobilių benzinas, 6,6 proc. – suskystintos naftos dujos. Pastaraisiais metais dyzelino populiarumas didėjo – 2016 metais jo suvartota 8,2 proc. daugiau negu 2015 metais, benzino paklausa padidėjo 5 proc., o suskystintų gamtinių dujų paklausa sumažėjo 5,7 proc.

12 pav. Benzino, dyzelino ir mazuto vartojimas, tūkst. tonų



Šaltinis: Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija

2019 m. sausio 1 d. Regitros duomenimis⁴³ 69 proc. automobilių naudojo dyzeliną (taršiausią kuro rūšį), 23 proc. benzina, 0,8 proc. benzina/elektrą, 0,1 proc. elektrą. Pažymėtina, kad realiomis sąlygomis išmatuotų išmetamų azoto oksidų (NOx) ir kietųjų dalelių (KD) kiekių palyginimas pagal kuro tipą atskleidžia kelis kartus didesnę dyzelino žalą visuomenės sveikatai ir aplinkai.⁴⁴ Taip pat, dyzelino energetinis efektyvumas yra itin žemas: palyginimui, vidutinis dyzelinis automobilis sunaudoja apie 60–70 kWh dyzelino (6–7l/100km) tuo tarpu elektromobilio vidutinės sąnaudos siekia 15–20 kWh.

Didžioji miestų viešojo transporto dalis taip pat yra varoma dyzelinu, pavyzdžiui, tik 0,7 proc. Vilniaus mieste registruotų krovinio transporto priemonių varomi alternatyviu kuru, kurį pagrindė (94,7 proc.) sudaro suskystintos naftos dujos. Užsienio, gi, miestuose krovinių logistikai pasitelkiamos gamtinėmis dujomis (metano dujomis) varomos transporto priemonės. Deklaruojama, kad jų naudojimas sąlygojo perpus mažesnes kuro sąnaudas ir, atitinkdamas EURO6 standarto taršai keliamus reikalavimus, jis išskyrė trečdaliu mažesnes CO₂ ir 36 proc. mažesnes CO emisijas, 5 kartus mažesnę išmetamų kietųjų dalelių kiekį ir net 11 kartų mažesnę NOx lygį, lyginant su dyzeliniu EURO5 klasės transportu.⁴⁵

Atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – AEI) ⁴⁶ dalis transporte 2016–2017 m. mažėjo nuo 4,6 proc. iki 3,7 proc., kuomet siektinas rodiklis 2020 m. yra 10 proc.⁴⁷. Lietuvoje plėtojama pirmos

⁴² LR Energetikos ministerija

⁴³ Regitra, prieiga per internetą: <https://regitra.lt/lt/paslaugos-ir-veikla/duomenu-teikimas/atviri-duomenys-1/transporto-priemones-2?datayear=2018&dataquery=>

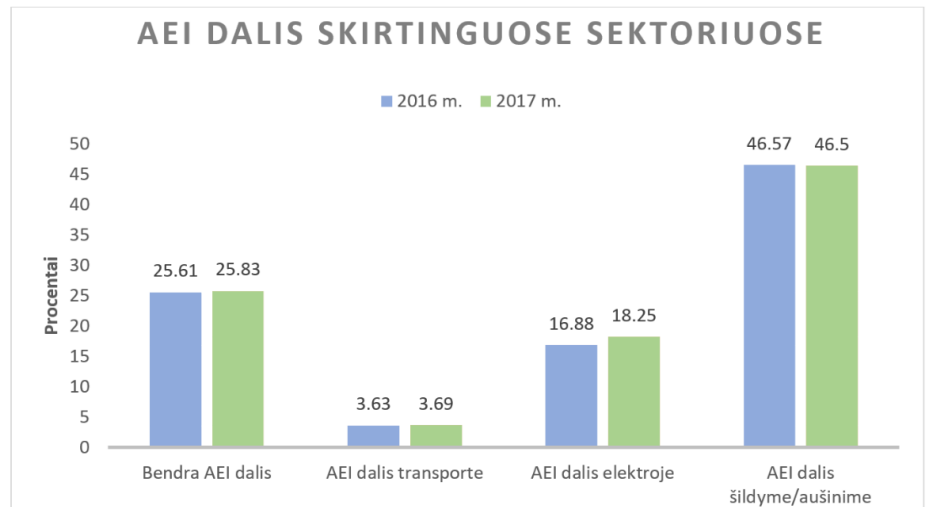
⁴⁴ Europos aplinkosaugos agentūra, prieiga per internetą: <https://www.eea.europa.eu/publications/explaining-road-transport-emissions>

⁴⁵ Aplinkos oro apsaugos įstatymas, 1999 m. lapkričio 4 d. Nr.VIII-1392, Vilnius

⁴⁶ kurių didžiąją dalį sudarė biodegalai

kartos biodegalų gamybos pramonė, todėl, siekiant strateginių šios srities tikslų, svarbu, kad tvarūs vietiniai biodegalai būtų maksimaliai panaudojami šalies viduje. Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje⁴⁸ planuojama siekti, kad 2020 m. biodegalai sudarytų apie 10 proc. sektoriuje naudojamo kuro.

13 pav. Atsinaujinančių išteklių dalis skirtinguose sektoriuose 2016–2017 m.



Šaltinis: Lietuvos Statistikos departamentas

Europos Komisija⁴⁹ yra nustačiusi, kad biodegalų kiekis degaluose iki 2020 metų turi išaugti iki 10 proc. Tačiau biodyzelinas ir bioetanolis, kurių gamybai naudojamos maisto žaliavos (1-osios kartos biodegalai) – kviečiai ir rapsai, negali viršyti 7 procentų. Kitus 3 proc. – iki 10 proc. biopriedų iš viso – ES šalys narės privalės pasiekti į degalus maišydamos antrosios kartos biodegalus (pagamintus iš žemės ūkio ir kitų atliekų, tokių kaip šiaudai, mėšlas ir nuotekų žaliavos). Pagal Lietuvoje taikomus reikalavimus⁵⁰ dyzelinas savo sudėtyje privalo turėti 7 proc. tūrio biodegalų⁵¹, o privaloma bioetanolio dalis 95 markės benzine turi būti ne mažesnė nei 5 proc.⁵². Atsinaujinančių išteklių energetikos įstatyme⁵³ yra nustatyta, kad 0,5 proc. transporto sektoriaus galutinio energijos suvartojimo turėtų sudaryti antros kartos biodegalai.

Menkas transporto elektrifikacijos mastas

2018 m. pabaigoje Lietuvoje elektromobiliai sudarė tik 0,06 proc. viso automobilio parko⁵⁴. Valstybinė (viešoji) elektromobilių įkrovos infrastruktūra plėtojama lėtai – 2018 metų pabaigoje automagistralėje Vilnius–Klaipėda, automagistralėje Vilnius–Panevėžys ir šalia kitų valstybinės reikšmės kelių buvo įrengtos 26 viešos (valstybinės) didelio galingumo elektromobilių įkrovimo

⁴⁷ 2018 Europos semestras. Šalies ataskaita – Lietuva; Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti AEI energiją, iki 2020 m. Lietuva AEI dalį AEI dalį visų rūšių transporte yra įsiparegojusi padidinti iki ne mažiau kaip iki 10 proc.

⁴⁸ Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija, patvirtinta 2018 m. birželio 21 d. LR Seimo nutarimu Nr. XIII-1288

⁴⁹ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001, 2018 m. gruodžio 11 d. „Dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją“

⁵⁰ LR Energetikos ministro, Aplinkos ministro, Susisiekimo ministro įsakymas „Dėl LR vartojamų naftos produktų, biodegalų ir skystojo kuro privalomųjų kokybės rodiklių patvirtinimo“, 2010 m. gruodžio 22 d. Nr. 1-348/D1-1014/3-742

⁵¹ Žiemos laikotarpiu 1 ir 2 klasės arktinis dyzelinas gali būti be biodegalų; biodegalų dalis dyzeline lapkričio 10–30 dienomis ir kovo 1–balandžio 10 dienomis gali būti mažesnė nei privalomoji dalis, o ribinė filtruojamumo ir drumstimosi temperatūros gali būti aukštesnės, nei nustatyta atitinkamai dyzelino klasei;

⁵² 95 markės variklių benzinas turi būti pagamintas naudojant priedą bioetiltretbutilerį (toliau – bio-ETBE), kuris sumaišytas su benzinu turi sudaryti ne mažiau kaip 10 % ir ne daugiau kaip 22 % tūrio; 95 markės variklių benzinas, pagamintas be bio-ETBE, savo sudėtyje turi turėti nuo 5 % iki 10 % tūrio bioetanolio; 98 markės variklių benzinas neprivalo būti tiesiogiai maišomas su bioetanoliu.

⁵³ 2011 m. gegužės 12 d. Nr. XI-1375, Vilnius

⁵⁴ Regitra, prieiga per internetą: <https://www.regitra.lt/lt/atviri-duomenys>

prieigos magistraliniuose keliuose (kas maždaug) 50 kilometrų. Lietuvos miestuose ir priemiesčių teritorijose, kur gyvena daugiau kaip 25 tūkst. gyventojų, iki 2020 m. pabaigos numatoma įrengti ne mažiau kaip 100 veikiančių viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų. Įprastas ir didelės galios stoteles stato 17 Lietuvos savivaldybių, veikia privačios (mokamos) stotelės (Spark, CityBee, kitos).

Suslėgtų gamtinių dujų (angl. CNG)/suskystintų gamtinių dujų (LNG) kuro, kaip tarpinio (pagal taršą) tarp dyzelino ir elektros, infrastruktūra kroviniams automobiliams kol kas menkai išplėtota. **Suskystintų gamtinių dujų, prieinamų kelių transporto poreikiams, infrastruktūros nėra, tuo tarpu suslėgtų gamtinių dujų viešo naudojimo įkrovos taškų tėra 4.**⁵⁵

Senas automobilių parkas

Lietuvoje vidutinė automobilių parko tarša mažėja lėtai. Vidutinis 2017 m. registruotas automobilis buvo beveik tiek pat taršus kaip vidutinis viso parko automobilis (atitinkamai 175 CO₂ g/km ir 180 g/km). Nors Lietuvoje automobilių skaičius 1 000 gyventojų nežymiai mažesnis (2016 m. 456) nei ES (505), tačiau automobilių parkas yra vienas seniausių – vidutinis automobilio amžius 2018 m. sudarė 14,4 m. (ES vidurkis – apie 11 m.)⁵⁶. Būdamą viena iš nedaugelio ES šalių, kurioje nėra automobilio mokesčių, susietų su automobilių taršos parametrais, Lietuva rizikuoja tapti senų ir taršių automobilių kapinynu. Pavyzdžiui, Lietuvoje 2017 m. registracijai buvo įvežta 146,3 tūkst. naudotų automobilių, iš kurių net 62 proc. buvo senesni nei 10 metų. Taip pat Lietuvos gyventojai renkasi didesnių gabaritų ir didesnio darbinio tūrio automobilius.

Viešojo transporto priemonių parkas taipogi yra senas: pavyzdžiui, 2017 m. pr. Vilniuje buvo 389 autobusai, kurių amžiaus vidurkis – 13,9 metų, ir 252 troleibusai, kurių amžiaus vidurkis – 21,6 metų⁵⁷.

Nepakankamai darni miestų transporto sistema

2018 m. pradžioje Lietuvoje 67 proc. žmonių gyveno miestuose⁵⁸. Vien tik Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos mieste gyvena arba dirba apie pusė Lietuvos gyventojų, o asmeninės kelionės sudaro didžiąją dalį visų kelionių. Pavyzdžiui, 2017 m. Vilniuje 49 proc. visų gyventojų kelionių vyko lengvuju automobiliu, 24 proc. viešuoju transportu, 25 proc. pėsčiomis, 1,5 proc. dviračiu, 1 proc. kitu autotransportu.⁵⁹ Didieji miestai yra patraukliausi ir dėl juose vykstančių renginių, į kuriuos daugiausia vykstama lengvaisiais automobiliais. Vienas vilnietis spūstyse vidutiniškai praleidžia 136 valandas per metus.⁶⁰ Tiesa, pagal bendrai Lietuvos gyventojų eismo spūstyse praleidžiamą laiką 2017 m. (20,99 val.), Lietuva buvo 3-ioje geriausioje vietoje ES.⁶¹

Mažą skirtingų rūšių transporto suderinamumą Lietuvos miestuose lemia ir nepakankamai patrauklus viešasis transportas – Vilniuje vidutiniškai jis įvertintas 7,69 balo iš 10⁶². Gyventojai nurodo tokias priežastis kaip: nemalonus kvapas, sugadintas ar išpurvintas viešojo transporto inventorių (77 proc.)⁶³; techniškai netvarkingos transporto priemonės (51 proc. respondentų atsakymų), keliauja asocialūs ir neblaivūs asmenys, jų grupės (73 proc.)⁶⁴, reikia persėsti (60 proc.)⁶⁵, pažeidžiama viešoji

⁵⁵ „Verslo žinios“, 2019 02 07

⁵⁶ Regitra, prieiga per internetą: <https://www.regitra.lt/lt/naujienos/2018-ais-lietuviai-dazniausiai-rinkosi-pilkos-spalvos-automobilius>

⁵⁷ Vilniaus miesto savivaldybė, prieiga per internetą: <https://vilnius.lt/lt/2017/01/11/naujas-siuolaikiskas-ir-greitas-viesasis-transportas-sostineje-150-autobusu-jau-rudeni/>

⁵⁸ Lietuvos statistikos departamentas, prieiga per internetą: <https://osp.stat.gov.lt/documents/10180/3329771/Gyventojai.pdf>

⁵⁹ Vilniaus miesto darnaus judumo santrauka, prieiga per internetą: https://drive.google.com/file/d/1DpFYIC5Lb8WbKjwTKc3-GVNB_FN0P86/view

⁶⁰ SĮ „Vilniaus planas“, prieiga per internetą, <https://judumas.vilnius.lt/informacija/kaip-mes-keliaujame/>

⁶¹ Europos Komisija, prieiga per internetą, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/energy-union-innovation/road-congestion_en

⁶² SĮ „Susisiekimo paslaugos“ tyrimas Vilniuje, 2017 m.

⁶³ Vilniaus miesto darnaus judumo planas, prieiga per internetą: <https://judumas.vilnius.lt/vdjp-informacija/>

⁶⁴ SĮ „Susisiekimo paslaugos“ „Asocialūs asmenys Vilniaus viešajame transporte“ (2016 m.).

⁶⁵ SĮ „Susisiekimo paslaugos“ „Vilniaus miesto keleivių pasitenkinimo viešuoju transportu lygio nustatymas“ (2016 m.)

tvarka (50 proc.)⁶⁶. Šios viešojo transporto nepatrauklumo priežastys aktualios ir kitiems Lietuvos didmiesčiams. Tuo tarpu mažesniuose miestuose maršrutai dažnai yra nereguliarūs, nepatrauklūs, trūksta apie juos lengvai prieinamos informacijos, neužtikrinamas grafikų laikymasis.

Trūksta ir patrauklių įvairiarūšių transporto (išmanaus mobilumo) sprendimų (pvz.: angl. *park&ride*, *bike&ride*, dalijimosi automobiliu, dviračiu sprendimų), inovatyvių prekių logistikos platformų, užtikrinančių vežimų ilgais nuotoliais ir paskutinės mylios vežimų efektyvią integraciją. Identifikuojama taip pat ir eismo organizavimo priemonių orientacija į automobilius, bet ne į viešąjį transportą, pėsčiuosius ar bemotores transporto priemones, ITS sprendimų, leidžiančių stebėti juodąsias miesto dėmes, trūkumas.

Atkreiptinas dėmesys, kad ES mastu šioje srityje siekiama iki 2030 m. dvigubai sumažinti įprastiniu kuru varomų automobilių naudojimą miestuose ir kad pagrindiniuose miestų centruose miesto logistikos sistema iš esmės neišmestų anglies dioksido (CO₂); iki 2050 m. pasiekti, kad miestuose nebeliktų įprastiniu kuru varomų automobilių⁶⁷.

Mažai kontroliuojama aglomeracijų plėtra

Didžiųjų miestų plėtra skatina intensyvių aglomeracijos procesą besiribojančių rajonų savivaldybių seniūnijose. Pavyzdžiui, Vilniaus rajone dalyje seniūnijų vyksta nekontroliuojama gyvenviečių ir sodų bendrijų plėtra: nauji namai statomi chaotiškai, sodų bendrijose atsiranda privažiavimo problemos, nes jos nėra pritaikytos nuolatiniam gyvenimui. Vyrauja tendencija, kad sodų tipo sklypai ilgainiui virsta gyvenamųjų namų kvartalais.⁶⁸ Tokia aglomeracijų plėtra sukuria papildomus asmeninių kelionių srautus, kadangi gyventojai dažnu atveju vyksta dirbti į miestus, į miestų mokyklas, popamokinius užsiėmimus veža savo vaikus, naudojami kitomis miestų paslaugomis.

IŠVADA: Situacijos analizė atskleidžia poreikį gerinti Lietuvos išorinį (akcentuojant pagrindinio TEN-T tinklo suformavimą, Lietuvos pasiekiamumo gerinimą, tranzito, ypač Europos–Azijos kryptimi, potencialo išnaudojimą) ir vidinį (užtikrinant viešųjų paslaugų pasiekiamumą bei darbo jėgos mobilumą) junglumą, didinant keleivių pervežimo daugiarūšiškumą, toliau gerinti eismo saugą keliuose (prioritetas) ir geležinkeliuose bei sumažinti ir efektyviai valdyti transporto sektoriaus sukeltą neigiamą poveikį aplinkai, oro taršai ir kokybei.

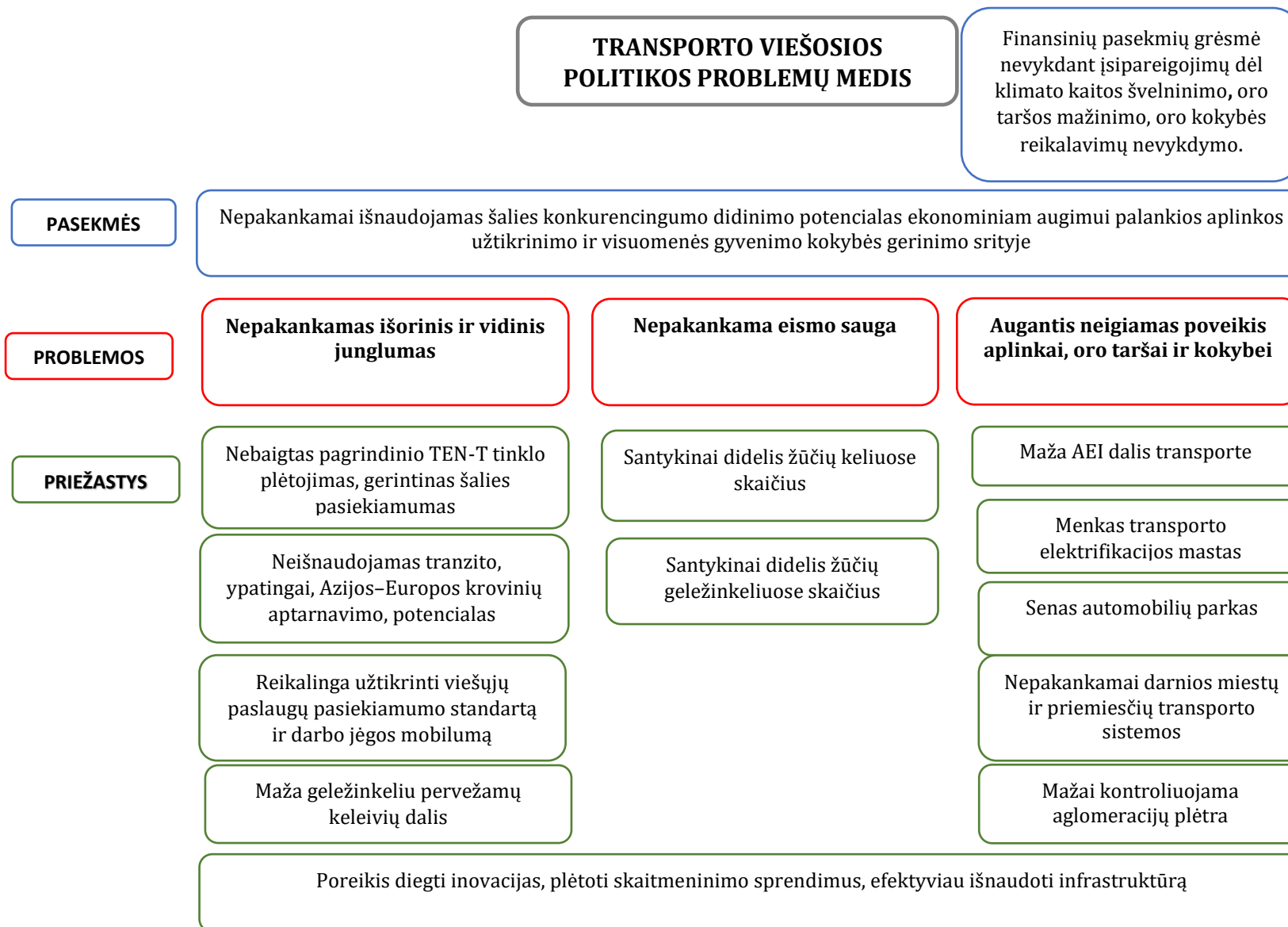
Situacijos analizės pagrindu identifikuotos problemos, jų priežastys ir pasekmės iliustruojamos 14 paveiksle.

⁶⁶ Vilniaus miesto darnaus judumo planas, prieiga per internetą: <https://judumas.vilnius.lt/vdjp-informacija/>

⁶⁷ BALTOJI KNYGA Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. KOM/2011/0144 galutinis

⁶⁸ Vilniaus rajono savivaldybės 2016–2023 m. strateginis plėtros planas

14 pav. Transporto VPS problemų medis



1.3. TIKSLŲ IR UŽDAVINIŲ TINKAMUMO IR TARPUSAVIO SUDERINAMUMO VERTINIMAS

Atitikimas dabartinėms problemoms

Analizuojant, ar dabartiniai valstybės tikslai yra tinkami išspręsti esamas ir prognozuojamas transporto VPS problemas po 2020 m., vertinama, ar dabartiniai tikslai yra nukreipti į transporto VPS problemų medyje (14 pav.) įvardintų problemų ir/ar problemų priežasčių sprendimą. Analizuojami ilgo ir vidutinio laikotarpio bendruose ir specialiuose strateginiuose dokumentuose⁶⁹ numatyti tikslai ir uždaviniai. Įvertinimas pateikiamas 1 lentelėje.

1 lentelė. Dabartinių valstybės tikslų atitikimas esamoms problemoms ir jų priežastims

Strateginis dokumentas	Atitikimas problemoms ir jų priežastims (+/-)		
	Nepakankamas išorinis ir vidinis junglumas	Nepakankama eismo sauga	Augantis neigiamas poveikis aplinkai
„Lietuva 2030“	+	-	+
2014–2020 m. Nacionalinė pažangos programa	+	-	+
Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014-2022 m. programa	+	+	+
Nacionalinė saugumo strategija	+	n	n
Nacionalinė darnaus vystymosi strategija	+	+	+
Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategija	n	n	+
Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija	n	n	+
XVII Vyriausybės programa	+	+	+
2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programa	+	+	+
Lietuvos geležinkelių strategija iki 2030 m. (vertinimui nepateikta, remiamasi jos viešu pristatymu)	+	+	+
Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto 2017 m. veiklos ataskaita ⁷⁰ (strategija vertinimui nepateikta)	+	+	+
VĮ „Lietuvos oro uostai“ strateginis veiklos planas 2019–2022 m.	+	+	-
VĮ „Oro navigacija“ 2018–2022 m. strateginio veiklos plano įgyvendinimo 2018 m. 6 mėn. tarpinė veiklos ataskaita	n	+	+

⁶⁹ Strateginių dokumentų grupavimas į bendruosius ir specialiuosius šio vertinimo autorių naudojamas šio vertinimo tikslu. Bendriesiems priskiriami horizontalūs strateginiai dokumentai (apimantis visas ar daugelį viešosios politikos sričių), specialiesiems – konkrečios viešosios politikos srities strateginiai dokumentai.

⁷⁰ Prieiga per internetą: <http://www.portofklaipeda.lt/uploads/ATASKAITOS/2018/2017%20m.%20%20VEIKLOS%20ATASKAITA.pdf>

Lietuvos ūkio sektorių finansavimo po 2020 m. vertinimo paslaugos:
Transportas

2015–2020 m. LR Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa	+	+	+
Sumanios specializacijos strategija	+	+	+
Nutarimas dėl saugus eismo gerinimo programos „Vizija – nulis“ patvirtinimo ⁷¹		+	

Pastabos:

- + atitinka
- neatitinka
- +/- atitinka iš dalies
- n – neaktualu

⁷¹LR Seimas, prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/b3fcb7810e5a11e98a758703636ea610?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=c5dd6223-e3bf-4b7e-927f-caa0c69c7c4c>

Apibendrinant, bendruosiuose ir specialiuosiuose strateginiuose dokumentuose siekiama gerinti keleivių ir krovinių judumą tarp Lietuvos ir ES, trečiųjų šalių, didinti mobilumą regionuose. „Lietuva 2030“ ir NPP neminimas eismo saugumo didinimas, deklaruojamas transporto efektyvumo ir informacinių technologijų panaudojimo didinimas. Neigiamo poveikio aplinkai valdymas suprantamas kaip energijos vartojimo efektyvumo didinimas, darnus judumas miestuose ir priemiesčiuose. Pažymėtina, kad VĮ „Lietuvos oro uostai“ strateginiame veiklos plane 2019–2022 m. neigiamo poveikio aplinkai mažinimo/valdymo tikslai neįvardijami.

Tarpusavio suderinamumas

Atlikus vidinio suderinamumo analizę, matoma, kad bendruose ir specialiuose strateginiuose transporto VPS keliami tikslai dera tarpusavyje ir yra atkartojami skirtingi detalumu.

Atitikimas tarptautiniams susitarimams ir rekomendacijoms

Žemiau pateikiama, kaip dabartiniai strateginiai tikslai atitinka ir prisideda prie aktualių pagrindiniuose tarptautiniuose dokumentuose keliamų tikslų įgyvendinimo:

- **Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, Europos Komisija, 2011 m., Europos Audito Rūmų 2018 m. padėties apžvalga. „Siekiant sėkmingo transporto sektoriaus Europos Sąjungoje. Uždaviniai, kuriuos reikia išspręsti.“, būtent:**

Naujų ir tvarių degalų ir varomųjų sistemų kūrimas ir naudojimas

— Iki 2030 m. dvigubai sumažinti įprastiniu kuru varomų automobilių naudojimą miestuose; iki 2050 m. pasiekti, kad miestuose jų nebeliktų; iki 2030 m. pasiekti, kad pagrindiniuose miestų centruose miesto logistikos sistema iš esmės neišmestų anglies dioksido (CO₂) – „Lietuva 2030“ ir NPP šie tikslai išreikšti per darnaus judumo, darnaus išteklių naudojimo siekį, tačiau nedetalizuoti. Detaliausi tikslai keliami Susisiekimo programoje, tačiau ir joje 3-iasis tikslas skamba kaip „skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą“, o vertinimo kriterijuose nėra numatyta kiekybinė įprastiniu kuru varomų automobilių naudojimo miestuose išraiška ar CO₂ mažėjimo dydžiai.

— Aviacijos sektoriuje naudojamas mažo anglies dioksido kiekio technologijų kuras iki 2050 m. turėtų pasiekti 40 proc.; be to, iki 2050 m. sumažinti ES laivų bunkerinio kuro išmetamą CO₂ kiekį 40 proc. (jei įmanoma – 50 proc.) – visi šie tikslai atspindėti Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijoje.

Daugiarūšio transporto logistikos grandinių veiklos optimizavimas, įskaitant platesnį efektyviau išteklius naudojančio transporto rūšių naudojimą

— Iki 2030 m. 30 proc. ilgesniu kaip 300 km atstumu keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama kitų rūšių transportu, pavyzdžiui, geležinkelių arba vandens transportu, o iki 2050 m. – daugiau kaip 50 proc., pasitelkiant efektyvius ir ekologiškus krovinių vežimo koridorius – „Lietuva 2030“ ir NPP šie tikslai nekeliami, Susisiekimo programoje tai atspindėta 1-ame tikslu.

— Iki 2050 m. užbaigti Europos greitųjų geležinkelių tinklą. Iki 2030 m. esamą greitųjų geležinkelių tinklo ilgį išplėsti tris kartus ir visose valstybėse narėse išlaikyti tankų geležinkelių tinklą. Iki 2050 m. didžioji dalis vidutinio nuotolio keleivių vežimo turėtų vykti geležinkeliais; – „Lietuva2030“ ir NPP šis tikslas neįvardijamas, Susisiekimo programoje minimas kaip 1.9. uždavinys.

— Iki 2030 m. sukurti visu pajėgumu veikiančią ir visą ES apimančią daugiarūšio transporto TEN-T pagrindinį tinklą, kuriame iki 2050 m. būtų sukurtas aukštos kokybės ir pajėgumų tinklas ir atitinkamos informacinės paslaugos – „Lietuva2030“ ir NPP šis tikslas neįvardijamas, Susisiekimo programoje tai atspindima 1-ojo tikslo uždaviniuose.

— Iki 2050 m. sujungti visus pagrindinio tinklo oro uostus su geležinkelių (pageidautina – greitųjų geležinkelių) tinklu; užtikrinti, kad visi pagrindiniai jūrų uostai būtų pakankamai sujungti su krovinio geležinkelių transporto ir, jei įmanoma, su vidaus vandenų kelių sistema – „Lietuva2030“, NPP, Susisiekimo programos tiksluose ir uždaviniuose neatspindima.

Transporto ir infrastruktūros naudojimo efektyvumo didinimas taikant informacines sistemas ir rinkos paskatas

— Iki 2020 m. Europoje įdiegti modernią oro eismo valdymo infrastruktūrą (SESAR) ir sukurti bendrą Europos aviacijos erdvę. Įdiegti atitinkamas žemės ir vandens transporto valdymo sistemas (ERTMS, ITS, SSN ir LRIT, RIS). Įdiegti Europos pasaulinės navigacijos palydovų sistemą (Galileo) – visas šios sistemos yra įdiegtos arba planuojamos įdiegti iki 2020 m. (SESAR), o ERTMS yra bus diegiama Rail Baltica įgyvendinimo metu, todėl galima teigti, kad kadangi Susisiekimo strategijoje uždavinys dėl Rail Baltica įgyvendinimo yra keliamas, Lietuvos tikslai ES tikslus šioje srityje atitinka.

— Iki 2020 m. sukurti Europos daugiarūšio transporto informacijos, valdymo ir mokėjimų sistemos pagrindą – tikslas keliamas ES mastu.

— Iki 2050 m. žūčių keliuose skaičių priartinti prie nulio. Siekdama šio tikslo, ES tikisi iki 2020 m. pasiekti, kad aukų keliuose sumažėtų perpus; užtikrinti, kad ES būtų pasaulinė visų transporto rūšių saugos ir saugumo lyderė – „Lietuva 2030“ ir NPP eismo saugos klausimai nėra minimi, Susisiekimo programoje tai atspindėta 5-ame tikslu, tačiau tikslas keliamas tik iki 2022 m. (palyginus su 2012 m. situacija siekiama žūčių sumažinimo 2 kartus, kas atitinka ES tikslą iki 2020 m.), atspindėta Valstybinės saugaus eismo gerinimo programos „Vizija – nulis“ projekte.

— Siekti, kad būtų visada taikomi principai „moka naudotojas“ ir „moka teršėjas“, o privatusis sektorius aktyviau dalyvautų, kad būtų pašalinti iškraipymai, įskaitant kenksmingas subsidijas, taip pat kad būtų gauta pajamų ir užtikrintas būsimų investicijų į transportą finansavimas – tokie tikslai „Lietuva 2030“, NPP ir Susisiekimo programoje nėra keliami.

- **Jungtinių Tautų darnaus vystymosi tikslai, būtent:**

3.6. Iki 2020 metų visame pasaulyje per pusę sumažinti mirčių ir sužalojimų kelių eismo avarijose skaičių – žr. įvertinimą aukščiau.

7.2. Iki 2030 metų ženkliai padidinti atsinaujinančios energijos dalį bendroje energijos stuktūroje – „Lietuva2030“ tai konkrečiai neįvardinta, NPP kalbama apie elektra ir kitais alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimą, Susisiekimo programoje (4 tikslas) siekiama padidinti energijos vartojimo transporte efektyvumą – keliami su elektromobilių įkrovimo prieigų skaičiaus plėtra susiję uždaviniai. Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje keliamas uždavinys iki 2050 m. pasiekti, kad energija iš atsinaujinančių energijos išteklių taptų pagrindine transporto sektoriuje ir sudarytų 80 proc.

9.1. Kurti kokybišką, patikimą, tvarią ir atsparią infrastruktūrą, įskaitant regioninę ir tarpvalstybinę infrastruktūrą, skirtą ekonominei plėtrai ir žmonių gerovei didinti, sutelkiant dėmesį į prienamą ir lygiateisę galimybę ją naudotis visiems – „Lietuva 2030“, NPP ir Susisiekimo programoje šie tikslai atspindėti.

11.2. Iki 2030 metų suteikti galimybę naudotis saugiomis, prienamomis, pasiekiamomis ir darniomis transporto sistemomis visiems, gerinant kelių eismo saugumą, ypač plečiant viešąjį transportą, ypatingą dėmesį skiriant pažeidžiamų asmenų, moterų, vaikų, asmenų su negalia ir pagyvenusių žmonių poreikiams – „Lietuva 2030“, NPP ir Susisiekimo programoje šie tikslai atspindėti.

12.c. Racionalizuoti neveiksmingas iškastinio kuro subsidijas, skatinančias eikvojančią vartojimą, pašalinant rinkos iškraipymus remiantis nacionalinėmis aplinkybėmis, įskaitant mokesčių pertvarkymą ir laipsnišką šių žalingų subsidijų nutraukimą ten, kur jos teikiamos, siekiant atspindėti jų poveikį aplinkai [...] – alternatyvių degalų plėtra numatyta NPP.

13.2. Integruoti klimato kaitos priemonės į nacionalines politikas, strategijas ir planavimo dokumentus – klimato kaitos priemonės transporto srityje yra numatytos 3-iame ir 4-ame Susisiekimo programos tikslų uždaviniuose.

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti AEI energija, pagal kuria iki 2020 m. Lietuva AEI dalį visų rūšių transporte yra įsipareigojusi padidinti iki ne mažiau kaip iki 10 proc. – transporto VPS strateginių dokumentų tiksluose tas neatspindėta, tačiau Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje keliamas uždavinys iki 2030 m. pasiekti, kad transporte energija iš atsinaujinančių energijos išteklių sudarytų 15 proc., o iki 2050 m. – 50 proc.

Baltijos jūros regiono strategija – Lietuvos pagrindiniuose strateginiuose dokumentuose keliami tikslai atitinka šios strategijos tikslus, kadangi joje transporto politikos srityje siekiama tvarios ir efektyvios transporto sistemos, veiksmų lygmenyje numatoma gerinti šalių susijungimą, pasiekiamumą ir sanglaudą naudojantis TEN-T tinklo koridoriais, gerinti transporto sektoriaus bendradarbiavimą su trečiosiomis šalimis, tvarių sprendimų sklaidą regione keleivių ir krovinių pervežimo srityse.

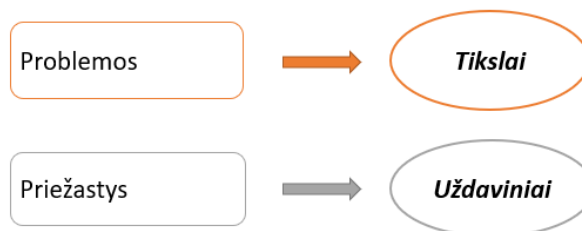
Europos Komisijos dokumentai (Europos semestras 2018; Europa kelyje. Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaršus (COM(2018) 293 final); Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimo visiems darbotvarkė (COM92017) 283 final); Inovacijų stiprinimas Europos regionuose: atsparus, integracinis ir tvarus teritorinio lygmens ekonomikos augimas (COM(2017) 376 final) – Lietuvos pagrindiniuose strateginiuose dokumentuose keliami tikslai atitinka šių dokumentų tikslus.

2019 m. sausio 24 d. Pažyžiujė vykusioje ITF (angl. International Transport Forum) konsultacinės grupės posėdyje (Tarptautinės ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos rėmuose) buvo susitarta dėl platesnės „susietojo transporto“ (angl. *connected transport*) sąvokos, kuri apima: skaitmeninimą (automatizaciją, išmanius telefonus, dalijimosi platformas, išmanius miestus, sąveikumą tarp transporto priemonių, tarp transporto priemonių ir infrastruktūros), fizinę infrastruktūrą, intermodalumą, teritorinį aspektą (miesto, tarptautinį), institucijas ir reguliacinę aplinką. Detaliau žr. Priedą Nr. 2.

1.4. SIŪLOMI TIKSLAI IR UŽDAVINIAI LAIKOTARPIUI PO 2020 M.

Remiantis identifiukuota problema ir jos priežastimis, taip pat dabartinių strateginių dokumentų peržiūra, pasiūlymai dėl tikslų ir uždavinių formuluojami remiantis šia logine schema:

15 pav. Tikslų ir uždavinių formulavimo logika



Atlikę valstybės tikslų, kurie numatyti valstybės ilgo ir vidutinio laikotarpio bendruose ir specialiuose strateginiuose dokumentuose, valstybės iššūkiams analizę sveikatos apsaugos srityje, siūlome formuluoti tokius tikslus:

Bendrasis tikslas – **Baltijos jūros regiono mastu konkurencinga, tvari ir darni Lietuvos transporto sistema** (formuluojama panašiai kaip bendrasis tikslas Susisiekimo programoje, papildomai akcentuojamas teritorinis aspektas („Baltijos jūros regiono mastu“).

1 tikslas: Gerinti Lietuvos išorinį ir vidinį junglumą, didinant transporto sistemos daugiarūšiškumą (formuluojama panašiai kaip 1-asis ir 2-asis Susisiekimo programos tikslai, čia apjungti į vieną)

Uždaviniai:

- 1.1. Iki 2030 m. sukurti visu pajėgumu veikiančią pagrindinį TEN-T transporto tinklą ir jo jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu (formuluojama panašiai kaip 1-asis Susisiekimo programos tikslas, tačiau čia formuluojama konkrečiau).
- 1.2. Gerinti šalies pasiekiamumą oro ir jūrų transportu (formuluojama naujai).
- 1.3. Didinti aptarnaujamą tarptautinių transporto srautų, einančių per Lietuvą, dalį (formuluojama naujai).
- 1.4. Užtikrinti viešųjų paslaugų pasiekiamumą ir darbo jėgos mobilumą šalies viduje (formuluojama naujai, dabartiniu laikotarpiu iš dalies atspindėta 3.2.-iajame Susisiekimo programos uždavinyje).

2 tikslas: Didinti eismo saugą. (atitinka 5-ąjį Susisiekimo programos tikslą)

Uždaviniai:

- 2.1. Iki 2030 m. žuvusiųjų keliuose skaičių sumažinti 50 proc., palyginti su 2018 m. (formuluojama naujai)
- 2.2. Didinti geležinkelių eismo saugą (atitinka 5-ąjį Susisiekimo programos tikslą).

3 tikslas: Mažinti transporto sektoriaus keliamą neigiamą poveikį aplinkai, oro taršai ir oro kokybei (formuluojama naujai, savo turiniu apima 3-įjį ir 4-ąjį Susisiekimo programos tikslus)

Uždaviniai:

- 3.1. Siekti, kad iki 2030 metų 15 proc. transporto sektoriaus suvartojamos energijos sudarytų energija iš atsinaujinančių energijos išteklių ir 50 proc. sumažėtų įprastais degalais (benzinu ir dyzelinu) varomų automobilių naudojimas miestuose (formuluojama pagal Nacionalinę energetinės nepriklausomybės strategiją 2018).
- 3.2. Plėtoti darnias vietinio susisiekimo (miestų ir priemiesčių) transporto sistemas (atitinka 3-įjį Susisiekimo programos tikslą)

Žemiau pateikiamos tikslo, uždavinių ir siūlomų intervencijų kryptių sąsajos su problemomis ir jų priežastimis.

2 lentelė. Tikslų, uždavinių sąsajos su problemomis ir jų priežastimis

Tikslas/ uždavinys/intervencijų kryptys	Priežastis
1. Gerinti Lietuvos išorinį ir vidinį junglumą, didinant daugiarūšiškumą.	
1.1. Iki 2030 m. sukurti visu pajėgumu veikiančią pagrindinį TEN-T transporto tinklą ir jo jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu.	Esama pagrindinio TEN-T tinklo infrastruktūra neatitinka dalies TEN-T gairėse pateikiamų reikalavimų.
1.1.1. Sujungti Lietuvą greitojo geležinkelių pagrindinio TEN-T tinklo jungtimi su Vakarų Europa ir Baltijos šalimis.	Lietuva nėra sujungta greituoju geležinkeliu su Vakarų Europa ir Baltijos šalimis.
1.1.2. Užtikrinti esamo kelių pagrindinio TEN-T tinklo ruožo atitikimą numatytiems techniniams parametrams.	Esamas kelių TEN-T ruožas neatitinka numatytų pagrindinio TEN-T tinklo techninių parametrų.
1.1.3. Plėtoti jūrų transporto pagrindinio TEN-T tinklo infrastruktūrą ir paslaugas.	Esamos Klaipėdos jūrų uosto infrastruktūros nebepakanka tolesnei veiklos plėtrai užtikrinti.
1.1.4. Plėtoti vidaus vandenų TEN-T tinklo infrastruktūrą ir paslaugas.	Reikalinga palaikyti E41 vidaus vandenų kelio garantinį gylį.
1.1.5. Plėtoti civilinės aviacijos pagrindinio TEN-T tinklo infrastruktūrą ir paslaugas.	Esamos civilinės aviacijos TEN-T infrastruktūros nebepakanka veiklos plėtrai užtikrinti.
1.2. Gerinti šalies pasiekiamumą oro ir jūrų	

transportu.	
1.2.1. Gerinti Lietuvos pasiekiamumą oro transportu.	Verslo poreikiams reikalingi nauji maršrutai.
1.2.2. Gerinti Lietuvos pasiekiamumą keltais.	Turizmo plėtrai reikalingi nauji maršrutai.
1.3. Didinti aptarnaujamų tarptautinių transporto srautų, einančių per Lietuvą, dalį	
1.3.1. Sudaryti sąlygas didinti Lietuvoje aptarnaujamų Europos–Azijos krovinių apimtį.	Neišnaudojamas Europos–Azijos krovinių aptarnavimo potencialas.
1.3.2. Gerinti rytų–vakarų kelių tranzito ašies pralaidumą.	Gerintinas pasienio postų, muitinės pralaidumas.
1.4. Užtikrinti viešųjų paslaugų pasiekiamumą ir darbo jėgos mobilumą šalies viduje.	Poreikis atitikti „Lietuvos regioninės politikos Baltosios knygos darniai ir tvariai plėtrai 2017-2030 m.“ tikslus.
1.4.1. Plėtoti ir modernizuoti jungtis su pagrindiniu TEN-T tinklu, plėtoti kelių, žvyrkelių, dviračių, pėsčiųjų takų infrastruktūrą.	Siekiant nukreipti tranzitinius asmeninių ir krovinių automobilių srautus, miestuose būtina trūkstamų jungčių su TEN-T (Via Baltica), aplinkkelių statyba, valstybinės ir vietinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas, trūksta pėsčiųjų, dviračių takų.
1.4.2. Modernizuoti esamą geležinkelių infrastruktūrą.	Esama geležinkelių infrastruktūra neatitinka modernios infrastruktūros reikalavimų dėl techninių parametrų ir nusidėvėjimo.
1.4.3. Gerinti krovinių ir keleivių judumo valdymą.	Nėra visos transporto rūšis apjungiančios IT sistemos, nėra vieno bilieto/kombinuoto vežimo sistemos, nepatrauklūs tarp miestiniai maršrutai, grafikai.
2. Didinti eismo saugą.	
2.1. Iki 2030 m. žuvusiųjų keliuose skaičių sumažinti 50 proc., palyginti su 2018 m. (formuluojama naujai).	Didesnis nei vidutiniškai ES gyventojų žūčių skaičius keliuose.
2.1.1. Mažinti kelių eismo taisyklių (toliau – KET) pažeidimų skaičių,	Dauguma pažeidimų įvyksta todėl, kad eismo dalyviai sąmoningai pažeidžia KET nustatytus reikalavimus. ⁷²
2.1.2. Mažinti kelių infrastruktūros, neatitinkančios nustatytų reikalavimų, dalį.	Kelių infrastruktūros saugumo valdymo principai, nustatyti Europos Sąjungos teisiniu reglamentavimu, kurie yra privalomi transeuropiniam kelių tinklui, turėtų būti taikomi ir kitiems keliams bei gatvėms.
2.1.3. Mažinti eisme dalyvaujančių techniškai netvarkingų transporto priemonių skaičių.	Lietuvoje privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros metu nustatoma, kad daugiau kaip 50 proc. visų techninei apžiūrai pateiktų transporto priemonių turi didelių trūkumų.
2.1.4. Efektyviau gelbėti eismo dalyvius po eismo įvykių.	Žemas eismo dalyvių išgyvenimo po eismo įvykių rodiklis – Lietuvos keliuose 2014–2017 m. suteikiant medicinos pagalbą po eismo įvykių, mirė 156 eismo dalyviai.
2.1.5. Efektyviau valdyti eismo įvykių rizikas.	Nagrėnėjant eismo įvykių aplinkybes, dažnai pastebima eismo įvykių duomenų trūkumų: jie klaidingi, nepakankamai tikslūs ar išsamūs.
2.2. Didinti eismo saugą geležinkeliuose.	Didesnis nei vidutiniškai ES žūčių skaičius geležinkeliuose.

⁷² 2.1.1 – 2.1.5. naudojamosi Saugus eismo gerinimo programos „Vizija – nulis“ projektu

<p>3. Mažinti transporto sektoriaus sukeltą neigiamą poveikį aplinkai.</p>	<p>Augantis transporto sektoriaus sukeltas neigiamas poveikis aplinkai, oro kokybei ir taršai</p>
<p>3.1. Siekti, kad iki 2030 metų 15 proc. transporto sektoriaus suvartojamos energijos sudarytų energija iš atsinaujinančių energijos išteklių ir 50 proc. sumažėtų įprastais degalais (benzinu ir dyzelinu) varomų automobilių naudojimas miestuose.</p>	
<p>3.1.1. Didinti transporto sektoriuje suvartojamų biodegalų dalį bendrame kuro balanse ir, atsižvelgiant į nacionalinius ypatumus, didinti į iškastinio kuro degalus įmaišomą biodegalų dalį iki ES teisės aktuose nustatytų normų.</p>	<p>Energijos suvartojimas transporto sektoriuje kiekvienais metais didėja, o biodegalų dalis mažėja. AEI dalis tesiekia 3,7 proc.</p>
<p>3.1.2. Skatinti elektrinių transporto priemonių, tarp jų – elektromobilių, naudojimą transporto sektoriuje, išsaugant esamą elektrinių transporto priemonių tinklą ir jį plėtojant, sukurti elektromobilių įkrovimo prieigų tinklą, didinti geležinkelių transporto elektrifikavimą.</p>	<p>Lietuvoje elektromobiliai sudaro tik 0,06 proc. viso automobilio parko.</p>
<p>3.1.3. Atnaujinti viešojo transporto parkus, juos nuosekliai keičiant elektra arba alternatyviais degalais varomu transportu.</p>	<p>Senas, didžiąja dalimi dyzelinu varomas viešojo transporto parkas.</p>
<p>3.1.4. Skatinti gamtinių dujų ir kitų alternatyvių rūšių degalų panaudojimą sunkiojo transporto ir laivybos srityse bei viešajame transporte, išnaudojant turimą suskystintų gamtinių dujų paskirstymo stoties ir kitos suskystintų gamtinių dujų infrastruktūros potencialą.</p>	<p>Suskystintų gamtinių dujų, prieinamų kelių transporto poreikiams, infrastruktūros nėra, mažas suslėgtų gamtinių dujų viešo naudojimo įkrovos taškų skaičius.</p>
<p>3.2. Plėtoti darnias vietinio susisiekimo (miestų ir priemiesčių) transporto sistemas.</p>	<p>Nepakankamai ribojamas automobilių naudojimas, neefektyvus tarpmiestinio susisiekimo maršrutų planavimas, nepakankamai patrauklus viešasis transportas</p>

2. FINANSAVIMO MASTO ANALIZĖ

Šiame skyriuje pateikiama analizė pagal šį vertinimo klausimą:

TS 9.1.3. Kokios valstybės intervencijos į šias viešosios politikos sritis yra vykdomos, siekiant jose numatytų tikslų (nustatyti mastą):

TS. 9.1.3.2. finansinės intervencijos – pagal finansavimo šaltinius (ES struktūrinių fondų investicijos, kita finansinė parama, valstybės ir savivaldybių biudžetai) ir pagal formas (subsidijs, finansiniai instrumentai ir kt.)?

Transporto srities finansavimo masto analizė atlikta remiantis Finansų ministerijos Valstybės biudžeto apskaitos ir mokėjimų sistemos (toliau – VBAMS) informacija apie valstybės biudžeto išlaidas atitinkamoms valstybės funkcijoms⁷³ vykdyti ir šių išlaidų finansavimo šaltinius⁷⁴ 2007–2017 m. laikotarpiu, taip pat Lietuvos statistikos departamento duomenimis ir Finansų ministerijos pateiktais duomenimis apie savivaldybių biudžetų lėšas analizuojamai sričiai.

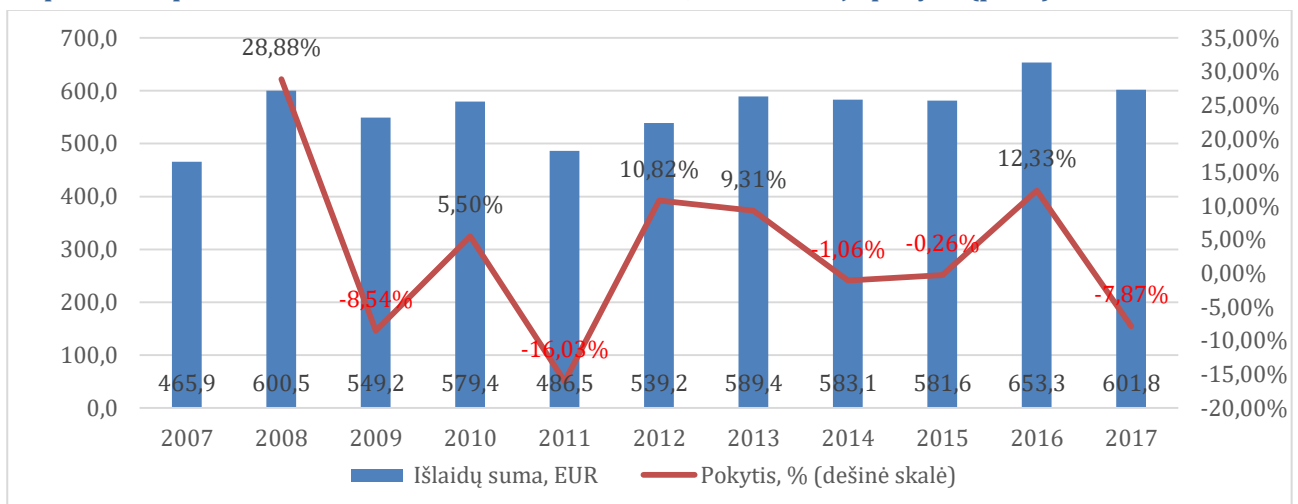
Analizėje nagrinėjami du finansavimo laikotarpiai: 2007–2013 m. ir 2014–2020 m., su šiais apribojimais: remiantis VBAMS duomenimis tik nuo 2011 m. viešosios išlaidos yra klasifikuojamos į ES ir kitas paramos lėšas bei valstybės biudžeto lėšas; informacija apie savivaldybių biudžetų lėšas analizuojamai sričiai prieinama tik nuo 2015 m.

Šioje dalyje pateikiama Finansų ministerijos Valstybės biudžeto apskaitos ir mokėjimų sistemos duomenų pagrindu atlikta analizė, apimanti transporto sričiai priskirtas išlaidų kategorijas:

- 04.05.03. Geležinkelių transportas (BP)
- 04.05.01. Kelių transportas (BP)
- 04.05.06. Kiti jokiai grupei nepriskirti su transportu susiję reikalai
- 04.05.04. Oro transportas (BP)
- 04.05.02. Vandens transportas (BP)

2007–2017 m. laikotarpiu metinis finansavimas transporto sričiai vidutiniškai sudarė 544 mln. Eur.

16 pav. Transporto srities finansavimas 2007 – 2017 m., mln. EUR ir jo pokytis (proc.)



Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis

⁷³ Finansavimo masto analizei naudojama valstybės funkcijų klasifikacija pagal Finansų ministro 2003 m. liepos 3 d. įsakymu Nr.1K-184 patvirtintą Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių biudžetų pajamų ir išlaidų klasifikaciją.

⁷⁴ Informacija apie valstybės biudžeto išlaidų finansavimo šaltinius Valstybės biudžeto apskaitos ir mokėjimų sistemoje pateikiama nuo 2011 m., todėl finansavimo šaltinių analizė už laikotarpį nuo 2007 m. iki 2010 m. nėra pateikiama.

Šiuo laikotarpiu didžiausia finansavimo dalis buvo atiteko kelių transportui – nuo 69,24 proc. (2014 m.) iki 87,94 proc. (2016 m.) viso transporto sričiai skirto finansavimo. Geležinkelių transportui buvo skirta nuo 6,21 proc. (2017 m.) iki 29,53 proc. (2014 m.), oro transportui – nuo 0,30 proc. (2016 m.) iki 2,47 proc. (2011 m.), vandens transportui – nuo 0,41 proc. (2012 m.) iki 0,77 proc. (2014 m.) viso transporto sričiai skirto finansavimo.

3 lentelė. Transporto srities finansavimas pagal transporto srities funkcijų grupes 2011 – 2013 m., mln. EUR ir proc. nuo viso transporto sričiai skirto finansavimo

	2011	%	2012	%	2013	%
Geležinkelių transportas (BP)	77,81	15,99	100,40	18,62	137,25	23,29
Kelių transportas (BP)	393,19	80,81	433,87	80,47	446,17	75,70
Oro transportas (BP)	12,01	2,47	2,68	0,50	3,16	0,54
Vandens transportas (BP)	3,53	0,73	2,23	0,41	2,79	0,47
Iš viso	486,54	100	539,18	100	589,37	100

Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis

4 lentelė. Transporto srities finansavimas pagal transporto srities funkcijų grupes 2014 – 2017 m., mln. EUR ir proc. nuo viso transporto sričiai skirto finansavimo

	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%
Geležinkelių transportas (BP)	172,22	29,53	109,16	18,77	49,93	7,64	37,37	6,21
Kelių transportas (BP)	403,72	69,24	466,36	80,19	574,49	87,94	528,56	87,82
Kiti jokiai grupei nepriskirti su transportu susiję reikalai	0,00	0,00	0,00	0,00	22,77	3,49	21,79	3,62
Oro transportas (BP)	2,68	0,46	3,26	0,56	1,97	0,30	9,66	1,61
Vandens transportas (BP)	4,49	0,77	2,79	0,48	4,10	0,63	4,46	0,74
Iš viso	583,11	100	581,57	100	653,26	100	601,84	100

Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis

2011–2017 m. laikotarpiu transporto sritis daugiausia finansuota valstybės biudžeto lėšomis. ES lėšų dalis (negrąžinamosios subsidijos) 2011–2014 m. didėjo, o 2015–2017 m. mažėjo pasibaigiant 2007–2013 m. finansavimo laikotarpiui bei tik prasidedant 2014–2020 m. ES investicijų laikotarpio įgyvendinimui.

5 lentelė. ES SF lėšų dalis nuo valstybės biudžeto lėšų, skirtų transporto sričiai, mln. EUR (2011 – 2013 m.)

	2011	2012	2013
ES lėšos	194,80	214,07	268,94
Finansavimas iš viso valstybės biudžeto lėšomis	486,53	539,18	589,37
% nuo valstybės biudžeto	40,04	39,70	45,63

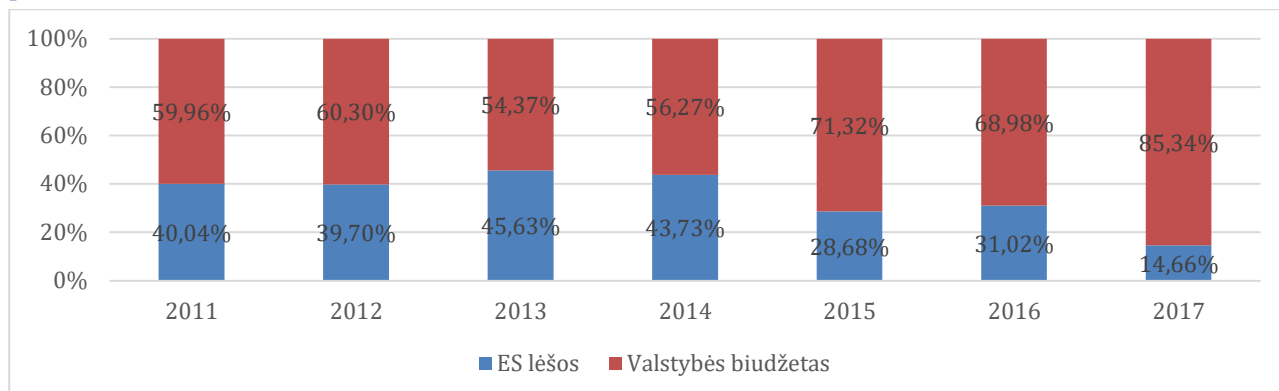
Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis

6 lentelė. ES SF lėšų dalis nuo valstybės biudžeto lėšų, skirtų transporto sričiai, mln. EUR (2014 – 2017 m.)

	2014	2015	2016	2017
ES lėšos	255,00	166,80	202,70	88,20
Valstybės biudžeto lėšos	583,10	581,60	653,30	601,80
% nuo valstybės biudžeto	43,73	28,68	31,03	14,66

Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis

17 pav. Transporto srities finansavimas valstybės biudžeto bei ES lėšomis proporcija 2011 – 2017 m., proc.



Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis

2011–2017 m. iš viso transporto sektoriui teko 1 390,5 mln. EUR ES lėšų, iš jų 55 proc. skirta kelių transporto finansavimui, 43 proc. – geležinkelio, 2 proc. – oro ir 0,5 proc. vandens transportui. Žemiau pateikiamos 7 ir 8 lentelės, kuriose matomas ES finansavimas pagal atskirus transporto subsektorius pamečiui.

7 lentelė. Transporto srities finansavimas ES SF lėšomis pagal išlaidų grupes 2011 – 2013 m., mln. EUR ir proc. nuo viso ES SF transporto sričiai skirtą finansavimą

	2011	%	2012	%	2013	%
Geležinkelių transportas	69,33	35,59	92,04	43,00	125,14	46,53
Kelių transportas	112,54	57,77	120,92	56,49	141,61	52,66
Oro transportas	10,69	5,49	0,74	0,34	1,37	0,51
Vandens transportas	2,24	1,15	0,37	0,17	0,82	0,30

Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis

8 lentelė. Transporto srities finansavimas ES SF lėšomis pagal išlaidų grupes 2014– 2017 m., EUR ir proc. nuo viso ES SF transporto sričiai skirtą finansavimą

	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%
Geležinkelių transportas	158,03	61,98	95,61	57,33	34,40	16,97	24,05	27,25
Kelių transportas	92,61	36,32	68,92	41,32	166,58	82,19	52,93	59,97
Kiti jokiai grupei nepriskirti su transportu susiję reikalai	0,00	0,00	0,00	0,00	1,70	0,84	1,95	2,21
Oro transportas	2,40	0,94	1,94	1,16	0,00	0,00	9,33	10,57
Vandens transportas	1,94	0,76	0,31	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00

Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis

Remiantis VBAMS ir Lietuvos Statistikos departamento pateiktais duomenimis, transporto srities finansavimas (be savivaldybių dalies ir kitos tarptautinės paramos)⁷⁵ sudarė vidutiniškai 1,5 proc. bendrojo vidaus produkto (toliau – BVP) per metus.

9 lentelė. Transporto srities viešųjų išlaidų dalis nuo BVP (2014 – 2017 m.)

	2014	2015	2016	2017
Transporto sritis (mlrd. EUR)	0,58	0,58	0,65	0,60
BVP (mlrd. EUR)	36,568	37,434	38,849	42,191
% BVP	1,59	1,55	1,68	1,43

⁷⁵ Savivaldybių duomenys vertintojams nepateikti

Šaltinis: sudaryta autorių pagal VBAMS duomenis ir Finansų ministerijos pateiktus duomenis apie savivaldybių biudžetų lėšas analizuojamai sričiai

3. INTERVENCIJŲ VERTINIMAS

Šiame skyriuje pateikiamas valstybės intervencijų (toliau – intervencijų) turinio vertinimas. Analizuojami trys intervencijų rinkiniai pagal nustatytas transporto viešosios politikos srities uždavinių grupes: (1) pristatomas dabar vykdomų intervencijų rinkinys ir nurodomi intervencijų tipai; (2) pateikiamas šių intervencijų rinkinių įvertinimas ir pasiūlymai dėl jų optimizavimo; (3) nustatomas ES investicijų prisidėjimas intervencijų rinkinyje, ir (4) įvertinamas ES SF investicijų indėlis siekiant tikslų bei pateikiamos rekomendacijos dėl geresnio investavimo 2021–2027 m. laikotarpiu. Konkretūs analizuojami TS klausimai nurodomi prie atskirų poskyrių.

3.1. INTERVENCIJOS, SKIRTOS GERINTI LIETUVOS IŠORINIŲ IR VIDINIŲ JUNGLUMŲ, DIDINANT TRANSPORTO SISTEMOS DAUGIARŪŠIŠKUMĄ

3.1.1. Vykdomų intervencijų rinkinio vertinimas

3.1.1.1. Intervencijų struktūra

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal šį vertinimo klausimą:

TS 9.1.3. Kokios valstybės intervencijos į šias viešosios politikos sritis yra vykdomos, siekiant jose numatytų tikslų (nustatyti struktūrą):

TS 9.1.3.1 pagal intervencijos tipą (reguliavimas, finansavimas, gamyba/paslaugų teikimas, pajamų palaikymas)

Lentelėje žemiau pateikiamas dabar vykdomų intervencijų, skirtų Lietuvos išoriniam ir vidiniam junglumui gerinti, didinant daugiarūšiškumą, rinkinys bei nustatomas intervencijų tipas.

10 lentelė. Lietuvos išorinio ir vidinio junglumo gerinimo, didinant transporto sistemos daugiarūšiškumą, intervencijų rinkinys

Uždavinys/intervencijų kryptys	Tipas
1 uždavinys. Iki 2030 m. sukurti visu pajėgumu veikiančią pagrindinį TEN-T transporto tinklą ir jo jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu.	
1.1. Sujungti Lietuvą greitojo geležinkelių pagrindinio TEN-T tinklo jungtimi su Vakarų Europa ir Baltijos šalimis.	
✓ Iš CEF (angl. Connecting Europe Facility) (ES (85 proc.) ir Lietuvos biudžeto (15 proc.) lėšomis finansuojamas Rail Baltica projektas. Šiuo metu nutiestas ruožas Kaunas–Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena, reikalinga nutiesti ruožą Kaunas–Lietuvos–Latvijos valstybių siena.	Finansavimas
✓ Iš Sanglaudos fondo 100 proc. finansuojamas TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas (Nr.06.1.1-TID-V-503)	
✓ Iš Sanglaudos fondo 100 proc. finansuojamas intelektinių transporto priemonių diegimas TEN-T tinkle (Nr. 06.1.1-TID-V-504), kuri skirta tame tarpe ir saugos, saugumo, eismo informavimo ir srautų valdymo transporto sistemų diegimui geležinkelių TEN-T tinkle.	
✓ Šiaurės Investicijų Banko lėšomis, paimtomis 2015 m., finansuojami Rail Baltica I-o etapo darbai.	
✓ Iš 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio ES Sanglaudos fondo ir valstybės biudžeto lėšomis finansuota Vilniaus ir Kauno viešųjų logistikos centrų, kuriuose veikia intermodaliniai terminalai, statyba	
✓ Pagrindinis TEN-T tinklas plėtojamas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013, 2013 m. gruodžio 11 d., „Dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas	Reguliavimas

Nr. 661/2010/ES“ (aktualu visoms 1 uždavinio intervencijų kryptims).	
✓ Projektas valdomas RB RAIL AS bendrovės, kurią yra įsteigusi Lietuva, Latvija ir Estija. Akcininkų susitarime esame įsipareigoję, kad Kauno–Vilniaus jungtis yra neatsiejama projekto dalis ir bus įgyvendinta iki 2026 m.	
✓ Veikia www.railbaltica.lt paskyra, kurioje pateikiama projekto vykdymo eiga, viešųjų pirkimų informacija	Komunikacija
1.2. Užtikrinti esamo kelių pagrindinio TEN-T tinklo ruožo atitikimą numatytiems techniniams parametrams.	
✓ Iš Sanglaudos fondo 100 proc. finansuojamas TEN-T kelių tinklo techninių parametru gerinimas ir pralaidumo didinimas (priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-501, būtent TEN-T kelių tinklo, įskaitant su jais susijusių privažiuojamųjų kelių ir tiesioginių jungiamųjų kelių, rekonstrukcija ir tiesimas; eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonių diegimas TEN-T kelių tinkle). 2018 m. pab. atidaryta rekonstruota magistralės "Via Baltica" dalis tarp Kauno ir Marijampolės. Iki 2022 m. planuojama rekonstruoti likusį ruožą iki Lietuvos–Lenkijos sienos.	Finansavimas
✓ Iš Sanglaudos fondo 100 proc. finansuojamas intelektinių transporto priemonių diegimas TEN-T tinkle (Nr. 06.1.1-TID-V-504).	
✓ Iš Sanglaudos fondo 100 proc. finansuojamas Vilniaus miesto aplinkkelio, kuris yra TEN-T tinkle, tiesimas (Nr. 06.1.1-TID-V-502).	
✓ Keliai finansuojami iš Kelių plėtros ir priežiūros programos lėšų, kurios pervedamos iš kuro akcizų, kelių mokesčių, įmokų už transporto priemonių registravimą, iš sunkiasvorio transporto ir kitų įmokų. Nuo 2018 m. į programą pervedama 48 proc. surenkamų degalų akcizų.	
1.3. Plėtoti jūros transporto pagrindinio TEN-T tinklo infrastruktūrą ir paslaugas.	
✓ VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija veiktos plėtrą (pvz. krantinių statybą ir rekonstrukciją, akvatorijos gilinimo ir gilinimo prie krantinių darbus) vykdo savo ir skolintomis lėšomis ⁷⁶	Finansavimas
✓ Planuojama, jog Vyriausybė greitai patvirtins uosto bendrąjį planą, kuriame būtų numatyta uosto plėtra tiek pietinėje, tiek šiaurinėje uosto dalyje, įskaitant išorinį uostą Melnragėje.	Reguliavimas
1.4. Plėtoti vidaus vandenų TEN-T tinklo infrastruktūrą.	
✓ Iš ERPF lėšų finansuojamas projektas Nr. 06.2.1-TID-V-510 „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“	Finansavimas
1.5. Plėtoti civilinės aviacijos pagrindinio TEN-T tinklo infrastruktūrą ir paslaugas.	
✓ 2019 m. kovo mėn. planuojama ⁷⁷ baigti galimybių studiją dėl tolimesnės Vilniaus oro uosto plėtros	Reguliavimas
✓ Vykdoma/planuojama VĮ „Lietuvos oro uostai“ (Vilniaus, Kauno, Palangos) plėtra	Finansavimas
2. Gerinti šalies pasiekiamumą oro ir jūrų transportu.	
✓ VĮ „Lietuvos oro uostai“ taikoma naujų maršrutų skatinimo programa, kurią sudaro <i>de minimis</i> parama (teikiama per Susisiekimo ministeriją) ⁷⁸ bei naujų maršrutų ir Lietuvos oro uostų tinklo skatinimo programa, pagal Europos Komisijos (EK) paramos schemą (RDF), kurių pagrindu suteikiama tiesioginė parama arba nuolaidos oro uostų rinkliavoms. Taikant naujų maršrutų skatinimo programas, siekiama pasidalinti riziką, susijusią su naujo maršruto atidarymu, tarp oro bendrovės ir oro uosto.	Pajamų palaikymas
✓ Prie naujų maršrutų finansinio skatinimo prisideda ir savivaldybės	
✓ Nuo 2018 m. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija sumažino rinkliavas ne mažiau kaip vieną kartą per savaitę į Klaipėdos uostą atplaukiantiems keleivius ir	

⁷⁶ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, 2017 m. veiklos ataskaita, prieiga per internetą:

<http://www.portofklaipeda.lt/uploads/ATASKAITOS/2018/2017%20m.%20%20VEIKLOS%20ATASKAITA.pdf>

⁷⁷ Remiantis LR Susisiekimo ministerijos pateikta informacija 2019 02 05 vykusioje fokusuotos grupės diskusijoje

⁷⁸ LR Susisiekimo ministerija, prieiga per internetą: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/oro-transportas-1/marsrutu-skatinimo-programa-oro-vezejams>

krovinius gabenantiems linijiniams jūrų keltams. siekdama pritraukti naujas laivybos linijas ⁷⁹	
✓ Susisiekimo ministro įsakymu yra skiriamas uosto vadovas, tvirtinamos uosto rinkliavų rūšys (laivo, navigacinė, krantinės, tonažo, sanitarinė, keleivio, uosto akvatorijos rinkliavos), dydžiai, taikymo tvarka, nuolaidų politika	Reguliavimas
3 uždavinys. Didinti aptarnaujamą tarptautinių transporto srautų, einančių per Lietuvą, dalį.	
3.1. Sudaryti sąlygas didinti Lietuvoje aptarnaujamų Europos-Azijos krovinių apimtis.	
✓ Vyriausybė rengia santykių su Kinija strategiją. Ja vyriausybė komisija remsis vertindama sandorius, galimas investicijas, pasiūlymus, atsižvelgdama į nacionalinius saugumo interesus. ⁸⁰	Reguliavimas
✓ Plečiama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veikla, didinant konteinerinių Baltmax tipo laivų aptarnavimo galimybes	Finansavimas
✓ AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdo IXB transporto koridoriaus elektrifikaciją (priemonės Nr.06.1.1-TID-V-503 dalis), kas be aplinkosaugos parametrų gerinimo leis sumažinti ir krovinių svorio apribojimus ir vežimo tarifus	
✓ AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdo Vilniaus ir Kauno viešųjų logistikos centrų statybą	
✓ AB „Lietuvos geležinkeliai“ Kinijos logistikos bendrovėms taiko palankius kainodaros sprendimus	
3.2. Gerinti rytų–vakarų kelių tranzito ašies pralaidumą.	
✓ Iš Sanglaudos fondo 100 proc. finansuojamas TEN-T kelių tinklo techninių parametrų gerinimas ir pralaidumo didinimas (priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-501), įskaitant išorės sienų ir pasienio kontrolės punktų (TEN-T tinklo) transporto infrastruktūros kartu su privažiuojamaisiais ir tiesioginiais jungiamaisiais keliais rekonstravimą ir modernizavimą (pareiškėjai: VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija; Pasienio kontrolės punktų direkcija prie Susisiekimo ministerijos.)	Finansavimas
✓ Valstybės biudžeto lėšomis finansuojama LR Muitinė (pavaldi Finansų ministerijai)	
✓ Valstybės biudžeto lėšomis finansuojama Pasienio kontrolės punktų direkcija (pavaldi Susisiekimo ministerijai)	
4 uždavinys. Užtikrinti viešųjų paslaugų pasiekiamumą ir darbo jėgos mobilumą šalies viduje.	
4.1. Plėtoti ir modernizuoti valstybinės ir vietinės reikšmės kelių infrastruktūrą, dviračių, pėsčiųjų takų infrastruktūrą.	
✓ Iš Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų finansuojama valstybinės ir vietinės reikšmės kelių, dviračių, pėsčiųjų takų plėtra, priežiūra ir eismo sauga	Finansavimas
✓ Iš ERPF ir valstybės lėšų finansuojama priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-507 „Regionų pasiekiamumo didinimas“	
✓ Iš ERPF ir savivaldybių lėšų finansuojama regioninio planavimo priemonė Nr. 06,1.1-TID-V-511 „Vietinių kelių vystymas“	
✓ Iš ERPF ir savivaldybių lėšų finansuojama regioninio planavimo priemonė Nr. 06,1.1-TID-V-512 „Miestų transporto infrastruktūros vystymas įgyvendinant valstybei svarbius jungtinius projektus“ (Vilniaus miesto integruotos teritorijos vystymo programos įgyvendinimo dalis)	
✓ Valstybės biudžeto lėšomis finansuojamas susisiekimo su laisvosiomis ekonominėmis zonomis (LEZ) gerinimas - kelių ir geležinkelių jungtys	
4.2. Modernizuoti esamą geležinkelių infrastruktūrą.	
✓ Esama infrastruktūra modernizuojama iš valstybės biudžeto lėšų, paskolų (pvz. Europos Investicijų Banko paskolos, paimtos 2016 m., lėšomis buvo finansuojama traukos riedmenų parko atnaujinimo programa, geležinkelių infrastruktūros modernizavimo projektai.)	Finansavimas

⁷⁹ „Verslo žinios“, 2018 03 08, prieiga per internetą: <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2018/03/08/mazindamas-rinkliavas-klaipedos-uostas-tikisi-didinti-pajamas>

⁸⁰ Naujienų portalas „15MIN“, 2019 02 11, prieiga per internetą: <https://www.15min.lt/verslas/naujiena/finansai/kinai-is-minsko-zadeje-sukti-i-klaipeda-zvalgosi-i-ryga-662-1100708>

4.3. Gerinti krovinių ir keleivių judumo valdymą.	
✓ Rengiama studija apie regioninio viešojo transporto sistemos sukūrimą	Finansavimas
✓ AB „Lietuvos geležinkeliai“ diegia ERTMS sistemą naujose 1435 mm pločio vėžės TEN-T geležinkelių linijose (priemonės Nr.06.1.1-TID-V-503 dalis); daiktų interneto tinklą (dirbtinio intelekto sprendimas), elektroninio transporto koridoriaus koncepciją konteinerinio traukinio „Vikingas“ maršrute	
✓ AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra užsakę studiją įvertinti bepiločio riedmenų modelio Lietuvoje technologinius, teisinius, socialinius, aplinkosauginius ir ekonominius aspektus.	
✓ Valstybiniame Klaipėdos jūrų uoste veikia vieno langelio principas, kuris sujungia krovinių siuntėjus, gavėjus, vežėjus, krovos įmones, kontroliuojančias valstybės institucijas vykdamas krovinių gabenimo, krovos ir kontrolės procedūras, planuojama sukurti mobiliąją programėlę, skirtą vilkikų paslaugoms valdyti ir apskaityti, įdiegta krovinių ir prekių informacinė sistema KIPIS ⁸¹	
✓ Iš CEF (angl. Connecting Europe Facility) lėšų, finansuojama studija apie ES ITS platformos sukūrimą	
✓ Iš CEF lėšų, Bendro Europos dangaus – SESAR prioriteto finansuojamas oro eismo valdymo sistemų diegimas (siekiama bendros oro erdvės, vienodų skrydžių valdymo standartų bei procedūrų sukūrimo) (VĮ Oro navigacija“)	
✓ VĮ „Oro navigacija“ dalyvauja Horizon 2020 finansuojamuose projektuose, susijusiuose su geresniu oro eismo valdymu	
✓ Įkurtas Transporto inovacijų centras, kuriame Susisiekimo ministerijai pavaldžių bendrovių ekspertai ieškos galimybių spręsti probleminius klausimus, dalyvis inovatyviais sprendimais, įkurs „Sandbox“ platformą, skirtą bandyti ir vystyti technologijas, organizuos dirbtuves ir skatins sektoriaus sinergiją, rengs investicijų projektus.	
✓ Pagal 2014–2020 m. Lietuvos sumanios specializacijos kryptis, transporto, logistikos ir informacinių ir ryšio technologijų srityje yra finansuojamos šios mokslo, technologijų ir eksperimentinės plėtros bei inovacijų veiklos: sumanios transporto sistemos ir IRT; tarptautinių transporto koridorių valdymo ir transporto rūšių integracijos technologijos / modeliai; pažangus elektroninis turinys, technologijos jam kurti ir informacinė sąveika; IRT infrastruktūros, debesų kompiuterijos sprendimai ir paslaugos.	

4.1.1.2. Intervencijų rinkinio vertinimas ir pasiūlymai dėl jo optimizavimo

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal šiuos vertinimo klausimus:

TS 9.1.4. Ar valstybės intervencijos į viešosios politikos sritis yra tinkamos Techninės specifikacijos 7.1 punkte išvardintų viešosios politikos sričių tikslams pasiekti? Paaiškinti, kaip ir kodėl, nagrinėjant intervencijų logiką.

TS 9.1.5. Ar valstybės intervencijos nagrinėjant kiekvieną Techninės specifikacijos 7.1 punkte išvardintą viešosios politikos sritį (pagal tipą, o finansinės intervencijos – pagal finansavimo šaltinius ir formas) yra pakankamos viešųjų politikų tikslams pasiekti? Kodėl? Kurios intervencijos yra perteklinės? Kokių intervencijų trūksta?

TS 9.1.6. Ar valstybės intervencijos nagrinėjant kiekvieną Techninės specifikacijos 7.1 punkte išvardintą viešosios politikos sritį (pagal tipą, o finansinės intervencijos – pagal finansavimo šaltinius ir formas) suderintos tarpusavyje? Kaip ir kodėl? Pateikti gerosios ir blogosios praktikos pavyzdžių, kaip reguliacinės intervencijos papildo finansines intervencijas ir prisideda arba trukdo siekti viešosios politikos tikslų? Kurios dubliuojasi?

TS 9.1.7. Nustatyti valstybės intervencijų efektyvumą siekiant viešosios politikos sritims nustatytų tikslų. Kurios intervencijos pagal tipą, o finansinės intervencijos – pagal finansavimo šaltinius ir formas duoda didžiausią efektą (nagrinėti kiekvieną Techninės specifikacijos 7.1 punkte išvardintą viešosios politikos sritį)? Kurios mažiausią? Kurių galima būtų atsisakyti arba pakeisti finansines intervencijas kitomis?

TS 9.2.4. Koks būtų optimalus viešųjų intervencijų rinkinys pagal kiekvieną viešąją politiką, siekiant visuomenės gyvenimo kokybės augimo?

⁸¹ VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, prieiga per internetą: <http://www.portofklaipeda.lt/news/14825/569/Klaipėdos-uoste-diegiamos-inovatyvios-technologijos>

1 uždavinys. Iki 2030 m. sukurti visu pajėgumu veikiantį pagrindinį TEN-T transporto tinklą ir jo jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu.

Lietuvos junglumas su ES valstybėmis greitojo geležinkelio jungtimi yra vykdomas įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą, kuris finansuojamas Europos Infrastruktūros Tinklų Priemonės (angl. CEF) (ES (85 proc. dotacija) ir Lietuvos biudžeto (15 proc.) lėšomis, taip pat Sanglaudos fondo (100 proc.) lėšomis (priemonė Nr.06-1.1-TID-V-503). Greitojo traukinio jungtis su Vakarų Europos ir Baltijos valstybėmis nukreipta ir į daugiaryšiško didinimo tikslą, kadangi tai dėl greičio ir patogumo privalumų, planuojama, labiausiai padidins keleivių srautus (100 proc. 2017–2030 m.), taip pat ir krovinių srautus (30 proc. analogišku laikotarpiu)⁸². Be to, naujoji elektrifikuota geležinkelio linija prisidės prie aplinkosaugos tikslų įgyvendinimo (klimato kaitos, oro taršos, triukšmo mažinimo, oro kokybės gerinimo), o diegiami ITS (ES finansuojama priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-504) ir planuojami skaitmeninio sprendimai prisidės prie saugos parametrų gerinimo.

Intervencijos vertinamos kaip tinkamos, pakankamos, suderintos, tačiau projekto vykdymo eiga vėluoja dėl nacionalinių interesų derinimo problemų (projekto organizacijos modelio, atstovavimo galių, įgaliojimų ir atsakomybės, sąnaudų, ilgalaikio finansavimo ir valdymo struktūros), dėl to iškyla rizika nepanaudoti jau skirtas CEF dotacijų lėšas ir tuo pačiu mažina galimybę kreiptis dėl papildomo finansavimo. Verta pažymėti, kad Rail Baltica įgyvendinimo sėkmę dėl projekto daugiabriauniškumo (susisiekimo, verslo ir inovacijų, saugumo ir gynybos tikslų) lemia ir lems ir tarpinstitucinio bendradarbiavimo kokybė – Susisiekimo, Ekonomikos ir inovacijų, Finansų, Krašto apsaugos bei Užsienio reikalų ministerijų įsitraukimas. Verta pastebėti, kad transporto Baltoji knyga⁸³ numato, jog iki 2050 m. turi būti siekiama sujungti TEN-T oro uostus (greituoju) geležinkelių tinklu: tikslą įgyvendins suplanuota Rail Baltica jungtis su Kauno oro uostu, o 2023 m., kuomet bus peržiūrėti TEN-T žemėlapiai, svarbu įkomponuoti ir jungtį su Vilniumi bei oro uostu. Didžiausią efektą duoda finansinės intervencijos, būtent CEF dotacija ir Sanglaudos fondo subsidijos, projekto įgyvendinimas yra suplanuotas ES lygmeniu (pagrindinio TEN-T geležinkelių tinklo dalis).

Kelių pagrindinio TEN-T tinklo techninių parametrų gerinimas, finansuojamas iš Sanglaudos fondo, yra svarbus dėl didelio eismo intensyvumo šiame kelyje (tiek tranzitinio, tiek vietinio) ir su tuo susijusių nuolatinių pralaidumo bei saugumo parametrų gerinimo poreikių. Šią priemonę papildė ITS priemonių diegimas, kuriuo siekiama eismo saugos ir saugumo didinimo inžinerinėmis priemonėmis (papildomos eismo juostos, viadukų, žiedinių ir skirtingų lygių sankryžų įrengimas, jungiamųjų kelių vietiniam transportui nutiesimas, nuo susidūrimų su gyvūnais saugojantys įrengimai). Taip pat su šia priemone susijusi ir miestų, konkrečiai, Vilniaus aplinkkelio, kuris yra TEN-T dalis, tiesimo priemonė. Intervencijos vertinamos kaip tinkamos, suderintos, pakankamos. Didžiausią efektą duoda finansinės intervencijos, būtent Sanglaudos fondo subsidija, ji indikuojama laikotarpiu po 2020 m. ir Europos Komisijos ataskaitoje apie Lietuvą.⁸⁴

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (Šiaurės jūros–Baltijos jūros koridorius pagrindiniame TEN-T tinkle) plėtra (išskyrus eismo saugą ir aplinkosaugą, kurios analizuojamos 3-iojoje intervencijų grupėje) yra finansuojama įmonės (kuri yra valstybės įmonė) ir skolintomis lėšomis. Uosto plėtrai valstybės papildomos finansinės intervencijos nėra naudojamos, tačiau valstybė dalyvauja įmonės valdyme. Laikotarpiu po 2020 m. ypatingai bus aktuali išorinio giliavandens uosto statyba. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos vertinimu, išorinis uostas galėtų kainuoti apie 800 mln. Eur, išorinio uosto teritorija siektų apie 130 ha, akvatorijos gylis – 17,5 m. Krovai jūroje numatoma suformuoti apie

⁸² „Lietuvos geležinkeliai“ planuoja iki 2030 m. bendrus keleivių srautus padidinti nuo 4 mln. (2017 m.) iki 8 mln. keleivių per metus, kur didžiausią poveikį darys Rail Baltica projektas; bendrus krovinių srautus planuojama padidinti nuo 53 mln. t iki 70 mln. t, iš kurių didžiausią dalį (+7 mln. t) sudarys krovinių apimčių peervežimas Lietuvos teritorijoje

⁸³ „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, Europos Komisija, 2011 m.

⁸⁴ 2019 Europos semestras. Šalies ataskaita – Lietuva. Europos Komisija, prieiga per internetą: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-lithuania_en.pdf

700–800 kv. m žemės plotą. Skaičiuojama, kad dabartinis molo konstruktyvas atsidurtų maždaug 3 km atstumu nuo dabartinės kranto linijos, išorinio uosto projektas Klaipėdoje galėtų būti įgyvendintas iki 2025 m. Labiausiai tikėtina, kad išoriniame uoste bus orientuojamasi į konteinerių krovą (apie 34 mln. t krovinių per metus.), kuri auga labiausiai.⁸⁵ Šio uosto statybą planuojama įgyvendinti koncesijos būdu arba valstybės sukurtai infrastruktūrai skelbiant žemės nuomos konkursą. Be to, planuojama valstybės įmonių pertvarka į akcines bendroves sudarytų prielaidas aktyviau plėtoti įmonės veiklą, kadangi įmonės valdybai bus suteikta daugiau įgaliojimų (įmonės vadovą skirs nebe ministras, o valdyba), valdyboje turės būti daugiau kaip 50 proc. nepriklausomų narių, įmonė galės steigti bendras įmones (to negali daryti valstybės įmonė). Apibendrinant, valstybės intervencijos Klaipėdos jūrų uosto infrastruktūros plėtroje vertinamos kaip tinkamos, suderintos, pakankamos. Didžiausią efektą duoda finansinės intervencijos, kurios, vertinama, galėtų būti užtikrintos iš įmonės, skolintų ir privačių lėšų.

Vidaus vandenų kelio E41 modernizavimas (laivybos sąlygų pagerinimas) bus vykdomas 2014–2020 m. laikotarpyje, kuomet planuojama modernizuoti TEN-T tinklui priklausancio E41 kelio ruožus: nuo 225,6 km iki 126 km (Kauno HE – Jurbarkas) ir nuo 106 km iki 0 km (Kazikėnai – Atmos žiotys). Taip pat šiuose ruožuose bus rekonstruotos ir naujai pastatytos bunos. Kadangi E41 kelyje reikalinga nuolat sudaryti sąlygas užtikrinti nustatytus kelio E41 matmenis (palaikyti reikiama gylį) vykdant laivakelio priežiūros darbus, šios investicijos, tikėtina, bus reikalingos ir laikotarpiu po 2020 m. Skatinant krovininę laivybą vidaus vandenų keliuose, 2015 m. buvo įgyvendintas ES struktūrinių fondų lėšomis finansuojamas projektas „Naujos Marvelės krovininės priplaukos Kaune statyba. Statybos darbai (I etapas)“: pastatyta 120 m ilgio krovininė krantinė, 0,65 ha ploto aikštelės krovinių sandėliavimui, įrengti privažiavimo ir vidaus keliai, inžineriniai tinklai. Vidaus vandenų laivyba yra efektyvi energijos vartojimo aspektu, labiausiai tausojanti aplinką mažinanti automobilių kelių apkrovimą ir taip sudaranti palankesnes sąlygas eismo saugumui, todėl vykdomos intervencijos vertinamos kaip tinkamos, kadangi atitinka Baltosios knygos⁸⁶ nuostatą apie vidaus vandenų kelių reikšmės didinimą gabenant krovinius, suderintos, didžiausią efektą duoda finansinės intervencijos.

VĮ „Lietuvos oro uostai“ infrastruktūros plėtrą finansuoja nuosavomis ir skolintomis lėšomis⁸⁷, valstybė papildomų finansinių intervencijų nenaudoja (išskyrus saugos ir aplinkosaugos priemonių įgyvendinimui, kurios yra aptariamoms prie 2-os ir 3-ios intervencijų grupių). Dabar vykdoma Vilniaus oro uosto plėtra, kuri apima keleivių aptarnavimo terminalo plėtros, komercinės zonos, automobilių aikštelių, naujo išvykimo terminalo ir perono pertvarkymo darbus, planuojama, patenkins augančius keleivių srautus maždaug ateinantiems 7–10 m. Tolesnė Vilniaus oro uosto plėtra arba Nacionalinio oro uosto statyba, jeigu dėl tokios būtų apsispręsta, galėtų būti įgyvendinama viešos ir privačios partnerystės, pvz. koncesijos būdu. Visgi, esminis yra susisiekiama su oro uostais gerinimas (ES mastu keliamas tikslas sujungti oro uostus su greitosiomis traukinių linijomis) bei avialinijų pritraukimas, maršrutų skatinimas⁸⁸.

Apibendrinant, laikotarpiu po 2020 m. bus svarbios tiek finansinės intervencijos, susijusios su oro uostų plėtra, kurios galėtų būti finansuojamos iš įmonės nuosavų ir skolintų, valstybės biudžeto bei privačių (nacionalinio oro uosto statybos atveju) lėšų, tiek pajamų palaikymo (avialinijų pritraukimo, maršrutų skatinimo) intervencijos, kurios aptariamoms žemiau.

2 uždavinys. Gerinti šalies pasiekiamumą oro ir jūrų transportu

Naujų tiesioginių skrydžių maršrutų atsiradimas didžiaja dalimi finansuojamas valstybės, taip pat savivaldybių biudžetų lėšomis bei pasitelkiant patrauklius kainodaros (rinkliavų) sprendimus.

⁸⁵ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vadovybės vertinimu, <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2017/11/16/isorinio-uosto-vizija-igyja-aiskesnius-konturus>

⁸⁶ BALTOJI KNYGA Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. KOM/2011/0144 galutinis

⁸⁷ VĮ „Lietuvos oro uostai“, prieiga per internetą: <https://www.ltou.lt/upload/medialibrary/8db/8db11ff5113ff1e1728c5718d7b312ef.pdf>

⁸⁸ 2019 02 05 fokusuotos grupės diskusijos „Transportas: efektyviausi būdai problemoms spręsti“ pagrindu

Įvertinant didėjančią konkurenciją (pvz. Lenkijoje planuojama statyti apie 8 mlrd Eur vertės intermodalinį transporto mazgą, įskaitant 45 mln. keleivių aptarnaujantį oro uostą⁸⁹), reikalingas aktyvesnis naujų maršrutų skatinimas, svarstytinas ir bazinio vežėjo pritraukimas. Verslo poreikių užtikrinimui siūloma atsižvelgti į „Investuok Lietuva“ sudarytą, verslo poreikius atspindintį, prioritetinių naujų tiesioginių skrydžių kryptių sąrašą (pateikiamą 1 priede). Kaip sėkmės atvejis galėtų būti pateikta Ekonomikos ir inovacijų ir Susisiekimo ministerijų (finansuojama iš Ūkio plėtros ir konkurencingumo didinimo programos lėšų) bei Vilniaus miesto savivaldybės (Vilniaus miesto savivaldybės lėšos) bendra iniciatyva, kuomet buvo paskatintas aviakompanijos, skraidinančios į Londono Sičio oro uostą, atėjimas.

Dabartinės valstybės intervencijos vertinamos kaip tinkamos, suderintos, tačiau nepakankamos pasiekiamumo oro transportu srityje. Klaipėdos uosto pasiekiamumo (naujų keleivių keltų maršrutų, kruizinių laivų pritraukimo⁹⁰) gerinimo srityje svarbios tiek pajamų palaikymo intervencijos (konkurencingos uosto rinkliavos) tiek Klaipėdos miesto iniciatyvos didinant miesto patrauklumą turistams.

3 uždavinys. Didinti aptarnaujamą tarptautinių transporto srautų, einančių per Lietuvą, dalį.

Nors egzistuoja šalies politinės pozicijos neaiškumas dėl glaudesnio bendradarbiavimo su Kinija, kas stabdo, pvz. Kinijos investuotojų atėjimą į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, AB „Lietuvos geležinkeliai“ planuoja didinti Kinijos krovinių krovinių aptarnavimo apimtį per Lenkijos–Lietuvos pasienyje esančius terminalus Šeštokų geležinkelio stotyje, nuo 2019 metų – per – Kauno intermodalinį terminalą, diegdama šiuolaikiškus sprendimus greitesniam duomenų apsikeitimui tarp šalių, konkurencingos ir lanksčios kainodaros pagalba.⁹¹ Statomi Vilniaus ir Kauno viešieji logistikos centrai padės užtikrinti tinkamą skirtingų transporto rūšių sąveiką. Didesnis krovinių srautų iš Azijos pritraukimas plės ir jūrų transporto veiklą – geležinkeliais į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą atvyksta 66 proc. visų krovinių (2017 m.)⁹²

Integruodamasi į ES Lietuva turi išsaugoti ir su trečiosiomis šalimis derančius geležinkelių parametrus, kadangi kitu atveju atsirastų grėsmė prarasti dalį tranzitinių krovinių. Šiuo (2014–2020 m.) ES finansavimo laikotarpiu AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdo IXB transporto koridoriaus elektrifikaciją, kuriuo vykdomi pervežimai sudaro apie 70 proc. geležinkeliais vežamų krovinių apyvartos ir maždaug tiek pat keleivių srauto. Be aplinkos taršos ir triukšmo mažinimo aspektų, šio koridoriaus elektrifikacija (elektrovežių naudojimas) leis padidinti krovinių svorio apribojimus ir sumažinti vežimo tarifus. Vertinama, kad įgyvendinus 2014–2020 m. ES finansuojamus elektrifikacijos projektus, iš viso bus elektrifikuota virš 20 visų Lietuvos geležinkelio linijų.

Valstybės sienos pralaidumo problemos dabartiniu laikotarpiu bus sprendžiamos⁹³ gerinant vieno pasirinkto pasienio punkto privažiuojamųjų ir tiesioginių kelių būklę (rezervuota 2 mln. Eur suma). Didžiausios pralaidumo problemos atsiranda dėl pasienio kontrolės punktų patalpose veikiančių muitinės padalinių, kurių darbo efektyvumą mažina pasenusi įranga (reikia naujų rentgeno aparatų), didelė darbuotojų kaita (t.t. dėl mažų atlyginimų) ir jų trūkumas, todėl ir valstybės lėšas reiktų nukreipti į muitinės darbo efektyvumo didinimą. Taip pat svarbus yra ir bendradarbiavimo užtikrinimas iš kaimyninių šalių, todėl reikalingi koordinuoti veiksmai valstybės lygmeniu.

Vykdomos intervencijos vertinamos kaip tinkamos, tačiau nepakankamai suderintos (trūksta bendro valstybės požiūrio dėl sienų su trečiosiomis šalimis pralaidumo gerinimo) ir nepakankamos (per menkas muitinių finansavimas). Didžiausią efektą duoda reguliavimo (bendra šalies politika) ir

⁸⁹ Naujienų portalas Bloomberg, prieiga per internetą: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-09-11/poland-wants-share-of-asian-flight-boom-with-airport-hub-project>

⁹⁰ 2016 m. kruizinių laivų rinkliavos sudarė 1,5% visų Klaipėdos uosto rinkliavų sumos, <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2017/03/12/klaipedos-laukia-intensyvus-kruiziniu-laivu-sezonas>

⁹¹ Naujienų portalas „Delfi“, prieiga per internetą: <https://www.delfi.lt/verslas/transportas/lietuvos-gelezinkeliai-siomet-daugiausiai-veze-kinijos-kroviniu.d?id=78433347>

⁹² Klaipėdos valstybinio jūrų uosto duomenimis

⁹³ LR Susisiekimo ministerijos duomenimis

pajamų palaikymo intervencijos (palanki kainodara), kurios turėtų būti derinamos su finansavimo intervencijomis.

4 uždavinys. Užtikrinti viešųjų paslaugų pasiekiamumą ir darbo jėgos mobilumą šalies viduje.

Keleivių judumo gerinimas šalies viduje iki šiol buvo vykdomas daugiausiai infrastruktūros, ypač kelių, plėtros priemonėmis, tačiau ne mažiau svarbus yra ir tarpmiestinio susisiekimo maršrutų planavimo gerinimas, siekiant atitikti Lietuvos regioninės politikos Baltojoje knygoje⁹⁴ numatytus viešųjų paslaugų standartus (šioje srityje reikalinga papildoma analizė, kuri šiuo metu ir vykdoma). Taip pat pažymėtina, kad keleivių vežimo autobusais efektyvumo didinimo svarbą įrodo ir savivaldybių išleidžiamos didelės lėšos vežėjų nuostoliams kompensuoti.⁹⁵ Prie keleivių judumo gerinimo intervencijų prisideda/prisidės ir 1-ojo uždavinio intervencijos, ypačingai Rail Baltica atveriamos naujos keleivių pervežimo geležinkeliais galimybės. Pažymėtina, kad keleivių judumo įpročių formavimas/keitimas renkantis geležinkelį kaip mažiau taršią transporto priemonę turėtų būti aktyviai vykdomas jau dabar, nelaukiant Rail Baltica įvykdymo, kadangi tam reikalingas nuoseklus įdirbis. Siūlytinos tiek papildomos komunikacinės intervencijos, tiek bilietų įsigijimo jungiamosioms kelionėms patogumo didinimas, pvz. sudaryti galimybę įsigyti traukinio bilietą iš Vilniaus iki Varšuvos ar Berlyno (šiuo metu to padaryti neįmanoma).

Susisiekimo ministerijos vertinimu, po 2020 m. galimai reikės didesnio finansavimo magistraliniams keliams, kurie kelis metus nebuvo remontuoti. Sklandesnę savivaldybėms priklausančių kelių plėtrą ir priežiūrą, tikėtina, didins Kelių plėtros ir priežiūros programos pakeitimai, kuriais savivaldybėms suteikiama daugiau laisvės pačioms nuspręsti, kuriuos vietinės reikšmės kelius tvarkyti, atsisakant tikslinio šios programos lėšų paskirstymo.

Geležinkelių srityje svarbu toliau didinti dvikelių ruožų apimtį, kadangi juose traukinių pralaidumas yra daugiau nei 3 kartus didesnis nei vienkeliuose ruožuose. Dvikelių geležinkelio ruožų plėtra taip pat mažina avarijų skaičių, triukšmą bei taršą, geležinkelių transporto prastovų skaičių ir tokiu būdu didina geležinkelio konkurencingumą, mažina transportavimo kaštus.

Vykdomos intervencijos vertinamos kaip tinkamos, tačiau, kaip nurodyta aukščiau, galimos papildomos ir labiau suderintos komunikacinės intervencijos dėl keleivių judumo geležinkeliais skatinimo. Geresnio/daugiarūšio junglumo šalyje skatinimo požiūriu didžiausią efektą duoda komunikacinių intervencijų derinys su finansinėmis (bilietų sistemų integracija, infrastruktūros plėtojimas) intervencijomis. Kadangi Baltosios knygoje⁹⁶ keliamas tikslas iki 2050 m. vidutiniu nuotoliu didžiąją dalį keleivių vežti geležinkeliu, šis rodiklis turėtų būti numatytas Lietuvos susisiekimo strategijoje po 2022 m.

Keleivių ir krovinių judumui gerinti reikalinga didinti transporto sistemų išmanumą ir jų tarpusavio suderinamumą – modernizuoti transporto duomenų perdavimą ir eismo valdymo sistemas. Lietuvoje veikia atskiros skirtingų transporto rūšių informacinės sistemos (pvz. geležinkelių, keltų, tarpmiestinių autobusų, oro uostų), tačiau siekiant kelionių intermodalumo didinimo reikalinga bendra informacinė sistema. Pavyzdžiui, keleiviams tai sudarytų sąlygas pasirinkti greičiausią, pigiausią, patogiausią maršrutą. Geležinkeliuose ERTMS sistemos diegimas, kuris vykdomas Rail Baltica projekto metu, sudaro galimybes padidinti traukinių greitį (dėl geresnio transporto srautų valdymo), geležinkelių transporto pajėgumą, o krovinių sekimo ir jų buvimo vietos nustatymo sistemų plėtra padėtų sudarinėjant krovinių maršrutus, derinant kelias transporto rūšis. Siekiant aukščiau išvardintų tikslų reikalinga didinti duomenų atvėrimą verslui, tam, kad būtų sukurtos reikalingos sąveikos, realaus laiko sprendimai. Rekomenduojama toliau analizuoti autonominių technologijų pritaikymą Lietuvos transporto sektoriuje (pvz. bepiločiai traukiniai metro ar miesto susisiekimo traukinių linijomis kursuoja Vokietijoje, Jungtinėje Karalystėje, Italijoje, Šveicarijoje, Švedijoje).

⁹⁴ Lietuvos regioninės politikos Baltojoji knyga „Darniai ir tvariai plėtrai 2017-2030“

⁹⁵ 2019 02 05 fokusuotos grupės diskusijos „Transportas: efektyviausi būdai problemoms spręsti“ pagrindu

⁹⁶ „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, 2011 m.

Papildomai siūloma išanalizuoti tuščios ridos problemą kelių transporte šalies viduje, kuri, remiantis Eurostat duomenimis, 2016 m. buvo didžiausių Europos Sąjungoje – 60 proc. nuvažiuotų kilometrų, palyginti su vidutiniškai 30 proc. ES.

Vertinama, kad dabartinės valstybės intervencijos geresnio keleivių ir krovinių judumo valdymo srityje yra tinkamos, tačiau nepakankamai suderintos ir nepakankamos. Reikalingas tolimesnis transporto sistemos išmanumo didinimas ir didesnė duomenų integracija, kuri gerindama judumą sprendžia ir saugos, klimatos kaitos ir oro taršos, kokybės problemas – tai tampa esminiu šalių transporto konkurenciniu pranašumu. Šioje srityje didžiausią naudą duoda finansinės intervencijos (tyrimams ir diegimui).

Rekomendacijos dėl optimalaus intervencijų rinkinio

Junglumo gerinimui finansinės intervencijos ir toliau išliks pagrindinė intervencijų rūšis. Jos, kaip matoma šioje vertinimo dalyje aukščiau, būtinos visose transporto rūšyse: geležinkeliuose (pagrindinis projektas – Rail Baltica), keliuose (pagrindinis projektas – Via Baltica modernizavimas), oro transporte (oro uostų plėtra), jūrų transporte (Klaipėdos uosto plėtra). Didžiausias pajamų palaikymo intervencijų poreikis matomas civilinėje aviacijoje naujų maršrutų skatinimui. Reguliacinės intervencijos (strateginiai sprendimai dėl bendradarbiavimo su Kinija) labiausiai lems tolesnį Europos–Azijos krovinių aptarnavimo srauto mastą. Transporto daugiaryšškumo (keliavimo geležinkeliu) skatinimui finansinės intervencijos turėtų būti derinamos su komunikacinėmis intervencijomis, siekiant keisti visuomenės keliavimo įpročius.

3.2. INTERVENCIJOS EISMO SAUGAI DIDINTI

3.2.1. Vykdomų intervencijų rinkinio vertinimas

3.2.1.1. Intervencijų struktūra

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal 3.1.1.1. poskyryje nurodytus vertinimo klausimus.

Lentelėje žemiau pateikiamas dabar vykdomų intervencijų, skirtų didinti eismo saugą, rinkinys ir nustatomas intervencijų tipas.

11 lentelė. Eismo saugos didinimo intervencijų rinkinys

Intervencija	Tipas
1 uždavinys. Iki 2030 m. žuvusiųjų keliuose skaičių sumažinti 50 proc., palyginti su 2018 m.	
✓ Parengtas Valstybinės saugos eismo gerinimo programos „Vizija – nulis“ projektas, siekiantis iki 2030 m. žuvusiųjų keliuose skaičių sumažinti 50 proc. lyginant su 2018 m., o iki 2050 m. pasiekti 0 žuvusiųjų.	Reguliavimas
✓ 2019 m. Lietuvos transporto saugos administracija pradėjo lengvųjų transporto priemonių eismo įvykių priežasčių tyrimą	Finansavimas
✓ Lietuvos transporto saugos administracija, Lietuvos policija vykdo komunikacines, šviečiamąsias eismo saugos veiklas	
✓ VĮ „Regitra“ atlieka transporto priemonių techninės būklės tikrinimus	
✓ Kelio sauga didinama diegiant inžinerines priemones	
✓ Iš Sanglaudos fondo 100 proc. finansuojamas intelektinių transporto priemonių diegimas TEN-T tinkle (Nr. 06.1.1-TID-V-504), t.t. eismo saugos, saugumo didinimui	
2 uždavinys Didinti eismo saugą geležinkeliuose.	
✓ Lietuvos transporto saugos administracija, Lietuvos policija vykdo komunikacines, šviečiamąsias eismo saugos veiklas	Finansavimas

- ✓ Geležinkelio sauga didinama diegiant inžinerines priemones, iš ERPF lėšų finansuojama priemonė Nr. 06.2.1-TID-V-508 „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas“

3.2.1.2. Intervencijų rinkinio vertinimas ir pasiūlymai dėl jo optimizavimo

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal 3.1.1.2 poskyryje nurodytus vertinimo klausimus.

1 uždavinys. Iki 2030 m. žuvusiųjų keliuose skaičių sumažinti 50 proc. palyginti su 2018 m.

Valstybinėje saugos eismo gerinimo (tarpsektorinėje) programoje „Vizija – nulis“ keliami penki tikslai. Lyginant su 2017 m., iki 2030 m. siekiama beveik 2 proc. sumažinti kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių, sumažinti kelių infrastruktūros, neatitinkančios nustatytų reikalavimų, dalį (66 proc. kelių ir gatvių atveju, 25 proc. automagistralių ir greitkelių atveju), sumažinti eisme dalyvaujančių techniškai netvarkingų transporto priemonių skaičių (55 proc. 2017–2025 m. ir 10 proc. 2025–2030 m.), efektyviau gelbėti eismo dalyvius po eismo įvykių (41 proc. sutrumpinti būtinosios medicinos pagalbos vidutinę atvykimo į eismo įvykio vietą trukmę, 63 proc. sumažinti mirčių skaičių medikų priežiūroje po eismo įvykių, aprūpinti gelbėjimo tarnybas šiuolaikiška gelbėjimo įranga), efektyviau valdyti eismo įvykių rizikas (eismo įvykių analizės ir stebėsenos informacinės sistemos sukūrimas). Pažymėtina, kad ekspertų nuomone, būtent didesnis mokslininkų ir tyrėjų indėlis turėtų būti nukreiptas į eismo įvykių analizę siekiant išanalizuoti tiesiogines ir netiesiogines įvykių priežastis, o vėliau pasiūlyti mokslo įrodymais grįstas priemones joms mažinti.⁹⁷

Remiantis EK parengtu bendru 2021–2030 m. kelių eismo saugumo sistemos ir su ja susijusių veiksmų planu⁹⁸, pažymėtinas poreikis užtikrinti nuoseklų kelių infrastruktūros ir kitų su kelių eismo saugumu susijusių veiksmų finansavimą (t.t. skatinimas naudoti Europos struktūrinių ir investicinių fondų teikiamą finansinę paramą su kelių eismo saugumu susijusiam infrastruktūros gerinimui, taip pat siekis didinti būsimoje daugiametėje finansinėje programoje finansinę paramą su kelių eismo saugumu susijusiems veiksams), saugaus naudojimosi keliais priemonių diegimas (mieguistumo atpažinimo technologijos, standartizuoti antialkoholiniai variklio užraktai), pagalbos iškvietimo sistemos „eCall“, automatiškai suveikiančių sistemų diegimas.

2 uždavinys. Didinti eismo saugą geležinkeliuose.

Geležinkelių srityje sėkmingai vykstanti ES finansuojama priemonė „Vieno lygio sankirtų eliminavimas“ turėtų būti tęsiama ir ateinančiame laikotarpyje, kadangi lėšų paklausa yra didesnė už pasiūlą.⁹⁹ Ji apima geležinkelio viadukų, viadukų per geležinkelį ir jų prieigų, tunelių po geležinkeliu ir jų prieigų rekonstrukciją ir statybą bei eismo organizavimo ir eismo saugos priemonių diegimą geležinkelio perėjose, pervažose ir jų prieigose. Be infrastruktūrinių priemonių svarbu toliau šviesti visuomenę – siekiant sinergijų, tai būtų galima vykdyti programos „Vizija – nulis“ įgyvendinimo kontekste.

Apibendrinant, kelių srityje „Vizija – nulis“ priemonių plano kontekste planuojamos intervencijos yra tarpsektorinės ir apima tiek finansavimo (infrastruktūra, komunikacija, eismo dalyvių ir gelbėjimo tarnybų darbuotojų mokymai), tiek reguliavimo (pvz. transporto priemonių registravimo, remonto reikalavimų, baudų už greičio viršijimą griežtinimas) intervencijas. Jos vertinamos kaip tinkamos, suderintos, pakankamos. Saugos geležinkeliuose srityje siūloma ir toliau derinti infrastruktūrinės ir komunikacinės priemonės.

3.3. INTERVENCIJOS, SKIRTOS MAŽINTI TRANSPORTO SEKTORIAUS SUKELIAMĄ NEIGIAMĄ POVEIKĮ APLINKAI, ORO TARŠAI IR KOKYBEI

⁹⁷ 2019 02 05 fokusuotos grupės diskusijos „Transportas: efektyviausi būdai problemoms spręsti“ pagrindu

⁹⁸ Europos Komisijos dokumentų registras, prieiga per internetą: COM(2018) 293 final

⁹⁹ LR Susisiekimo ministerijos duomenimis

3.3.1. Vykdomų intervencijų rinkinio vertinimas

3.3.1.2. Intervencijų struktūra

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal 3.1.1.1. poskyryje nurodytus vertinimo klausimus.

Lentelėje žemiau pateikiamas dabar vykdomų intervencijų, skirtų mažinti transporto sektoriaus sukeliama neigiamą poveikį aplinkai, oro taršai ir kokybei rinkinys ir nustatomas intervencijų tipas.

12 lentelė. Transporto sektoriaus sukeliama neigiamą poveikio aplinkai, oro taršai ir kokybei mažinimo intervencijų rinkinys

Intervencija	Tipas
1 uždavinys. Siekti, kad iki 2030 metų 15 proc. transporto sektoriaus suvartojamos energijos sudarytų energija iš atsinaujinančių energijos išteklių ir 50 proc. sumažėtų įprastais degalais (benzinu ir dyzelinu) varomų automobilių naudojimas miestuose.	
1.1. Didinti transporto sektoriuje suvartojamų biodegalų dalį bendrame kuro balanse ir, atsižvelgiant į nacionalinius ypatumus, didinti į iškastinio kuro degalus įmaišomą biodegalų dalį iki ES teisės aktuose nustatytų normų.	
✓ Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje 2018 m. numatoma, kad biodegalų, pagamintų iš maistinių ir pašarinių augalų, dalis (1-osios kartos biodegalai), palyginti su galutiniu energijos suvartojimu transporto sektoriuje, 2020 ir 2022 m. sudarys 7 proc.	Reguliavimas
✓ Atsinaujinančių išteklių energetikos įstatyme ¹⁰⁰ yra nustatyta, kad 0,5 proc. transporto sektoriaus galutinio energijos suvartojimo turėtų sudaryti antros kartos biodegalai.	
✓ Atnaujinama Nacionalinė klimato kaitos politikos valdymo strategija periodui po 2020 m., vėliau bus rengiamas Integruotas klimato kaitos ir energetikos priemonių planas 2021–2030 m. (aktualu visoms 1-ojo uždavinio intervencijoms).	
1.2. Skatinti elektrinių transporto priemonių, tarp jų – elektromobilių, naudojimą transporto sektoriuje, išsaugant esamą elektrinių transporto priemonių tinklą ir jį plėtojant, sukurti elektromobilių įkrovimo prieigų tinklą, didinti geležinkelių transporto elektrifikavimą.	
✓ Taikomos elektromobilių naudojimą skatinančios priemonės: galimybė naudotis specialiai pažymėtomis maršrutinio transporto eismo juostomis Vilniuje; parkavimo ir įvažiavimo rinkliavų lengvatos Lietuvos miestuose	Reguliavimas
✓ Iš ERPF lėšų finansuojama priemonė Nr. 04.5.1-TID-V-515 „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“, įkrovimo prieigų įrengimas vyksta ir privačiomis lėšomis	Finansavimas
✓ Iš Sanglaudos fondo lėšų finansuojama priemonė NR. 06.1.1-TID-V-503 „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas	
1.3. Atnaujinti viešojo transporto parkus, juos nuosekliai keičiant elektra arba alternatyviais degalais varomu transportu.	
✓ Iš Sanglaudos fondo lėšų finansuojama priemonė Nr. 04.5.1-TID-V-517 „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“	Finansavimas
✓ Iš Sanglaudos fondo lėšų finansuojama priemonė Nr. 04.5.1-TID-V-518 „Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“	
✓ Iš ERPF lėšų finansuojama priemonė NR. 04.5.1-TID-V-513 „Darnaus judumo sistemų kūrimas“, priemonė NR. 04.5.1-TID-R-514 „Darnaus judumo priemonių diegimas“	
1.4. Skatinti gamtinių dujų ir kitų alternatyvių rūšių degalų panaudojimą sunkiojo transporto ir laivybos srityse bei viešajame transporte, išnaudojant turimą suskystintų gamtinių dujų paskirstymo stoties ir kitos suskystintų gamtinių dujų	

¹⁰⁰ 2011 m. gegužės 12 d. Nr. XI-1375, Vilnius

infrastruktūros potencialą.	
✓ Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje 2018 m. numatoma, kad pereinamuoju į mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančių technologijų ekonomiką laikotarpiu, t.y. <u>2020–2030 metais</u> , Lietuvoje, kaip ir ES, energetikos sektoriuje <u>gamtinės dujos išliks svarbiu energijos ištekliu</u> . Pagrindinis Strategijos tikslas gamtinių dujų srityje – užtikrinti techniškai patikimą ir diversifikuotą šalies vartotojų aprūpinimą gamtinėmis dujomis efektyvumo ir ekonomiškumo principu pagrįstomis sąnaudomis ir konkurencingomis kainomis.	Reguliavimas
✓ Nuo 2019 m. Klaipėdos uoste nuo laivo, navigacinės ir krantinės rinkliavų buvo atleisti maži suskystintųjų gamtinių dujų tanklaiviai, kurie uoste įsipila dujų iš suskystintų dujų saugyklos (toliau – SGD) – kol kas nėra duomenų, kaip ši naujovė paveikė SGD vartojimą Klaipėdos uoste)	
2 uždavinys. Plėtoti darnias vietinio susisiekimo (miestų ir priemiesčių) transporto sistemas.	
✓ Aglomeracijų drieką numato spręsti šiuo metu rengiamas LR Bendrasis planas	Reguliavimas
✓ Iš ERPF lėšų finansuojama priemonė Nr. 04.5.1-TID-V-516 „Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra“	Finansavimas
✓ Iš ERPF lėšų finansuojama priemonė Nr. 04.5.1-TID-V-519 „Viešojo transporto paslaugų prieinamumo didinimas“	

3.3.1.3. Intervencijų rinkinio vertinimas ir pasiūlymai dėl jo optimizavimo

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal 3.1.1.2 poskyryje nurodytus vertinimo klausimus.

Be Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos neigiamo transporto sektoriaus poveikio klimato kaitai, oro kokybei, oro taršai bei triukšmo lygiui mažinimo kryptis numato ir Nacionalinis oro taršos mažinimo planas¹⁰¹, kurio transporto sukeltos taršos mažinimo prioritete numatomos dvi įgyvendinimo priemonės (labiau įvardintinos kaip kryptys):

- ✓ Vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių naudojimo mažinimas
- ✓ Elektrinių transporto priemonių naudojimo didinimas

Šiame plane Susisiekimo ministerijos atsakomybės srityje numatytos priemonės:

- ✓ ekologinio vairavimo įgūdžių formavimas ir skatinimas
- ✓ papildomos finansinės paskatos miestų savivaldybėms elektra varomų miesto viešojo transporto priemonių įsigijimui,
- ✓ papildomos finansinės paskatos rajonų savivaldybėms elektra varomų ir (arba) hibridinių, ir (arba) alternatyviais degalais varomų viešojo transporto priemonių įsigijimui,
- ✓ geležinkelių elektrifikavimas ruože Kaišiadorys–Klaipėda,
- ✓ finansinės paskatos 5 didžiųjų miestų (Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Panevėžio) ir kurortų savivaldybėms įsidiesti eismo ribojimo sistemas, reaguojančias į aplinkos oro taršą ir (arba) aplinkos oro užterštumo lygį,
- ✓ transporto priemonių išmetamų teršalų ir kitų parametrų nuotolinės registravimo sistemos sukūrimas,
- ✓ pranešimo apie kelyje eksploatuojamas aplinkos orą daugiau teršiančias transporto priemones sistemos sukūrimas,
- ✓ kelių naudotojo mokesčio pakeitimas nustatant, kad mokesčio dydžiai proporcingi nuvažiuotam atstumui, diversifikuojant transporto priemones ir mokesčio dydį pagal teršalų išmetimo standartus.

Aplinkos ministerijos atsakomybės srityje numatyta taikyti finansines paskatas rinktis mažiau taršias judumo priemones (fiksuoto dydžio vienkartinė kompensacija fiziniams asmenims, atidavusiems nustatytą laiką Lietuvoje eksploatuotą taršų lengvąjį automobilį kaip eksploatuoti netinkamą

¹⁰¹ Patvirtintas LR Vyriausybės sprendimu 2019 04 17

transporto priemonę, skirta atsiskaityti už viešojo transporto paslaugas elektroninių bilietų sistemose arba įsigyti mažos taršos kriterijus atitinkantį lengvąjį automobilį.

Pažymėtina, kad be įvardintų priemonių taip pat svarbu keleiviniame viešajame transporte:

- ✓ diegti vieno bilieto sistemas,
- ✓ plėtoti transporto priemonių dalijimosi sistemas,
- ✓ miestų centrus skirti pėstiesiems ir važinėjantiems dviračiais, paspirtukais ir pan. (zonavimas).

Krovininio transporto srityje reikalinga skatinti miestuose logistiką vykdyti daugiarūšiu transportu – „paskutinės mylios“ pristatymą organizuoti bemotorėmis priemonėmis.

Taip pat siūloma vertinti visų stambių transporto infrastruktūros projektų poveikį klimato kaitai (ŠESD) ir aplinkos oro kokybei – šiuo metu tai nėra atliekama. Siekiant, kad visuomenė suprastų, kokią neigiamą poveikį sveikatai turi transporto keliama tarša ir triukšmas, reikalingos papildomos visuomenės švietimo intervencijos, kuriose kartu dalyvautų Susisiekimo ministerija, Švietimo, mokslo ir sporto ministerija, Aplinkos, Sveikatos apsaugos, Energetikos ministerijos.

Pažymėtina, kad vien elektrifikacija kliautis nereikėtų, kadangi elektromobilių skverbtis labai priklauso nuo šalies vidutinio pragyvenimo lygio. Skverbčiai didinti valstybės paramos intensyvumas būtų neadekvatus pasiektam taršos mažinimo efektui. Planuojama, kad elektromobiliai pils dėl ES taikomų reikalavimų automobilių gamintojams ir ateityje reikšmingai prisidės prie transporto taršos mažinimo, tačiau taršos problemos yra spręstinos jau šiandien. Gamtinės dujos (suskystintos, suslėgtos), nors ir yra iškastinio kuro rūšis, pasižymi mažesne tarša nei benzinas ar dyzelis.¹⁰²

Šioje srityje svarstytinas akcizo dyzelinui ir benzinui subalansavimas (sulyginimas), kuomet akcizas padidėtų lengviesiems automobiliams, o krovininiams būtų taikoma kompensacija. Tokia schema veikia Lenkijoje.¹⁰³

Apibendrinant, transporto sektoriaus neigiamo poveikio aplinkai, oor kokybei, oro taršai srityje didžiausią efektą duoda reguliacinės priemonės, derinamos su komunikacinėmis. Finansavimo srityje prioritetas teikiamas viešojo transporto parko atnaujinimui, kas atitinka EK rekomendaciją Lietuvai.¹⁰⁴ Taikomos intervencijos vertinamos kaip nepakankamos – ypatingas reguliavimo poreikis stebimas taršių automobilių mažinimo srityje. Tokią rekomendaciją Lietuvai 2017 m. teikė Europos Komisija, 2018 m. jos ataskaitoje¹⁰⁵ pažymėta, kad rekomendacija neįgyvendinta.

Šioje srityje reikalingi socialiai jautrūs sprendimai, kurie skatintų nesirinkti itin taršių automobilių ir didintų mažataršių automobilių prieinamumą. Galimas sprendimas, kai dabartiniai automobilių savininkai mokesčio nemokėtų, o keičiantys automobilį galėtų rinktis iš didelio automobilių asortimento, kuris nebūtų apmokestintas, o mokesčio dydis kistų priklausomai nuo taršos lygio ir kuro tipo. ES šalyse dyzeliniai automobiliai dažniausiai yra apmokestinami didesniu mokesčiu negu benzininiai automobiliai, nes jie išskiria gerokai daugiau oro teršalų. Surinktos lėšos būtų naudojamos tik su transporto taršos mažinimu susijusiais tikslais.¹⁰⁶

3.4. ES FONDŲ INVESTICIJŲ VERTINIMAS

¹⁰² Vertinant įtaką šiltnamio efektui, jų tarša yra 20-25 proc. mažesnė nei benzino ir 10-15 proc. mažesnė nei dyzelino. Gamtinių dujų, kaip ekologiško kuro privalumai itin gerai atsiskleidžia miestuose – palyginus dyzelino ir dujinio kuro taršą (g/km) nustatyta, kad gamtinės dujos 90 proc. mažiau nei dyzelinas teršia aplinką dūmais, pelenais ir sieros dvideginiu, 50 proc. mažiau – anglies monoksidu ir 20 proc. mažiau – azoto oksidais ir reaguojančiais angliavandeniliais. Palyginus su benzino tarša, gamtinės dujos 80 proc. mažiau teršia aplinką azoto oksidais, 25 proc. mažiau – anglies monoksidais ir 20 proc. mažiau – reaguojančiais angliavandeniliais ir 75 proc. mažiau – anglies dvideginiu.

¹⁰³ 2019 02 05 fokusuotos grupės diskusijos „Transportas: efektyviausi būdai problemoms spręsti“ pagrindu

¹⁰⁴ 2019 Europos semestras: Šalies ataskaita – Lietuva. Europos Komisija.

¹⁰⁵ 2018 Europos semestras: Šalies ataskaita – Lietuva. Europos Komisija.

¹⁰⁶ Ten pat

3.4.1. Investicijų struktūra ir mastas

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal šį vertinimo klausimą:

TS 9.3.1. Kurios 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos investicijos (prioritetai, uždaviniai ir priemonės) ir koku mastu (eurais) tiesiogiai ir netiesiogiai prisideda prie Techninės specifikacijos 7.1 punkte išvardintų viešosios politikos sričių tikslų pasiekimo? Nustatyti priemonių rinkinius ir jų finansinį mastą.

Informacija apie *tiesiogiai* prisidedančias priemones pateikiama 3 priede.

Netiesiogiai prisideda priemonė Nr. 04.5.1-FM-F-520 „Ko-investicinis fondas susisiekimui“, kuris numato rizikos kapitalo investicijas į mažas ir vidutines įmones, kuriančias CO2 emisijų mažinančias technologijas, produktus ir paslaugas.

3.4.2. Investicijų vertinimas ir pasiūlymai 2021–2027 m. laikotarpiui

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal šiuos vertinimo klausimus:

TS 9.3.2. Nustatyti Techninės specifikacijos 7.1 punkte išvardintų viešosios politikos sričių finansavimo ES SF lėšomis pakankumą 2014–2020 m. siekiant šiose srityse nustatytų valstybės tikslų. Kurios viešosios politikos sritys ES SF lėšomis yra finansuojamos didžiausia apimtimi lyginant su investicijų poreikiu toje srityje? Kuriose – perteklinis? Kuriose – finansuota nepakankamai?

TS 9.3.3. Kuriose iš Techninės specifikacijos 7.1 punkte išvardintų viešosios politikos sričių pasireikš stipriausias ES SF investicijų poveikis? Kuriose silpniausias? Kokie faktoriai lėmė stiprų arba silpną investicijų poveikį? Kuriose didžiausia ES SF pridėtinė vertė, o kuriose – mažiausia?

TS 9.3.4. Išnagrinėti ES SF fondų investicijų 2014–2020 m. suderinamumą su kitais finansavimo šaltiniais, taip pat su kitomis valstybės intervencijomis pagal tipą.

2014–2020 m. laikotarpiu didžioji ES fondų investicijų dalis yra skirta Veiksmų programos 6-ojo prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ finansavimui – 1,041 mln. Eur arba 92 proc. visų Susisiekimo ministerijos administruojamų ES investicijų. 76 proc. šio prioriteto lėšų skirta TEN-T tinklų ir daugiaryšiškumo skatinimui. 40 proc. šių lėšų skirta TEN-T geležinkelio tinklo atnaujinimui, o 26 proc. kelių TEN-T tinklui.

24 proc. 6-ojo prioriteto lėšų skirta regionų judumo priemonėms finansuoti. Iš jų 60 proc. skirta kelių infrastruktūrai, 28 proc. geležinkeliams.

4-ajam prioritetui „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ skirta 0,086 mlrd. Eur, iš jų 50 proc. skirta miesto ir viešojo susisiekimo transporto parko priemonių atnaujinimui.

Lyginant su investicijų poreikiu pagal šiuo metu identifikuojamas transporto sektoriaus problemas, didžiausia apimtimi finansuojama TEN-T pagrindinio tinklo plėtra, būtent geležinkelio, kas atitinka investicijų poreikį šioje srityje. Įvertinant reikalingą spartą elektromobilių įkrovimo prieigų plėtrai, čia stebimas nepakankamas finansavimas, tačiau 4.3. vertinimo dalyje siūloma tai toliau plėtoti VPSP būdu. Nepakankamu galima įvardinti ir finansavimą intelektinėms transporto priemonėms, vertinant infrastruktūros sumanumo didinimo tikslus, tačiau verta pažymėti, kad šios priemonės įgyvendinimas vyksta labai lėtai – 2018 m. pabaigai nebuvo pasirašyta nei viena sutartis.¹⁰⁷

Atitinkamai, stipriausias poveikis pasireikš infrastruktūros plėtros srityje, kadangi ji finansuota gausiausiai, o silpniausias – darnaus judumo skatinimo srityje, kadangi finansinės priemonės nederinamos su reguliacinėmis, kurios ir duotų didžiausią poveikį.

¹⁰⁷ Šaltinis: ESTEP

ES SF investicijos, skiriamos negražinamų subsidijų forma, derinamos su CEF finansavimu greitosios geležinkelio jungties ir eismo valdymo sistemų oro transporte diegimui. Kitais atvejais – ES SF lėšos derinamos su valstybės lėšomis, bankų paskolomis (valstybės įmonių atveju). Finansavimo intervencijos, kaip nurodyta ataskaitos 3 dalyje, derinamos su reguliacinėmis, pajamų palaikymo, visuomenės švietimo intervencijomis.

3.5 PASIŪLYMAI DĖL PRIKLAUSOMYBĖS NUO ES SF FINANSAVIMO MAŽINIMO 2021–2027 M. LAIKOTARPIU

Šiame poskyryje pateikiama analizė pagal šiuos vertinimo klausimus:

TS 9.3.5. Kokie būtų svarbiausi kriterijai 2020–2027 m. prioritizuoju ir pasirenkant viešosios politikos sritis ir konkrečias investicijas finansuoti iš ES SF? Kokios turėtų būti priklausomybės nuo ES SF mažinimo kryptys kiekvienoje iš vertinimo objekte nurodytų viešosios politikos sričių?

TS 9.3.6. Kokios išorinės sąlygos (reguliacinės ir kitos intervencijos), atsižvelgiant į Lietuvos ekonominę – socialinę situaciją, vykdomas reformas ir demografinės tendencijas turėtų lydėti ES SF investicijas, kad jų poveikis būtų didžiausias (būtinose sėkmės sąlygos)?

TS 9.3.7. Kuriose viešosios politikos srityse (detalizuoti pagal konkrečias investicijas) būtina tęsti ES SF finansavimą po 2021 m.? Kaip šios ES SF investicijos derėtų su kitais finansavimo šaltiniais, taip pat su kitomis valstybės ar ES intervencijomis, kad būtų užtikrintas maksimalus poveikis?

TS 9.3.8 Kuriose viešosios politikos srityse reikėtų atsisakyti ES SF investicijų po 2021 m.? Kokiomis kitomis valstybės ar ES intervencijomis, privačiu finansavimu ar vidiniais resursais (pagal pobūdį, finansavimo šaltinius ir formas) galima būtų pakeisti ES SF investicijas ir išlaikyti ekonomikos plėtrą bei socialinę gerovę?.

Formuluojant pasiūlymus dėl galimybių mažinti viešųjų investicijų Transporto viešosios politikos srityje (VPS), remiamasi šiais pagrindiniais kriterijais (bendras kriterijų sąrašas taikomas visoms VPS):

- Problema, kurios sprendimui šiuo laikotarpiu skiriamas finansavimas, jau yra išspręsta arba neaktuali dėl išorinių pokyčių;
- Finansuojamos intervencijos nekuria laukto rezultato, nepasiteisino;
- Finansavimo intervencijas galima keisti reguliacinėmis (nustatant prievolę) arba skatinant teigiamus pokyčius komunikacinėmis priemonėmis (kurios irgi kainuoja, bet mažiau)
- Sudaryti sąlygas privačiam finansavimui arba keisti kitu finansavimo šaltiniu ar forma (pvz. finansine priemone).

Kaip numatyta 1.2. vertinimo dalyje, po 2020 m. Lietuvai išliks aktualūs tikslai, susiję su ekonominės infrastruktūros plėtra, eismo saugos didinimu ir neigiamo poveikio aplinkos, oro kokybei mažinimu, oro taršos mažinimu, todėl šiose srityse ES SF finansavimą siūloma tęsti. Eismo saugos srityje stebimas pokyčių poreikis kelių ir geležinkelių srityse, tuo tarpu vandens transporto ir civilinės aviacijos srityse vertinimo metu tokie poreikiai nenustatyti, todėl svarstyti šiose srityse ES SF finansavimo neskirti, o einamuosius poreikius finansuoti iš šiose srityse veikiančių įmonių lėšų. Be to, remiantis Europos Komisijos ir Europos Parlamento pasiūlymais dėl Sanglaudos politikos reglamentų 2021–2027 m., tikėtina, kad po 2020 m. nebebūtų finansuojama infrastruktūra, susijusi su oro uostais ir iškastiniu kuru.

Civilinėje aviacijoje oro eismo valdymo ir inovacijų veiklas, kurios galėtų apimti ir saugos aspektus, siūlytina toliau finansuoti Horizon 2020 lėšomis.

Maksimaliam poveikiui užtikrinti rekomenduojama finansines intervencijas, susijusias su oro uostų plėtra derinti su pajamų palaikymo (avialinijų pritraukimo, maršrutų skatinimo) intervencijomis, junglumo su trečiosiomis šalimis gerinimui derinti reguliavimo (bendra šalies politika), pajamų palaikymo intervencijas (palanki kainodara) ir finansines intervencijas.

Transporto daugiarūšiškumo skatinimui finansinės intervencijos turėtų būti derinamos su komunikacinėmis intervencijomis, siekiant keisti visuomenės keliavimo įpročius. Finansinės intervencijos išliks pagrindinės tolimesniam transporto sistemos išmanumo didinimui, kuris prisidės prie kelių tikslų – junglumo gerinimo, eismo saugos, poveikio aplinkai, oro kokybei, oro taršai valdymo/mažinimo. Kelių ir geležinkelių eismo saugos didinimui reikalinga derinti inžinerinius sprendimus su eismo dalyvių elgsenos keitimu naudojant visuomenės švietimo bei reguliavimo intervencijas, o transporto sektoriaus neigiamo poveikio aplinkai, oro kokybei ir taršai srityje didžiausią efektą duoda reguliacinės intervencijos, derinamos su komunikacinėmis.

Atsižvelgiant į Europos Komisijos pasiūlymus Lietuvai dėl ateinančio ES SF laikotarpio, kuomet mažėtų lėšos infrastruktūrai, tačiau didėtų klimato kaitai, tyrimams ir skaitmeninimui, iškyla kitų infrastruktūros finansavimo būdų klausimas. Siūloma plačiau naudoti VPSP principus, konkrečiai svarstyti tokias sritys kaip transporto infrastruktūros, elektromobilių pakrovimo infrastruktūros plėtotė, infrastruktūros išmanumo didinimas, kelių priežiūra. Siūloma svarstyti ir infrastruktūros, tame tarpe transporto, fondo steigimą, kuris pritraukdamas kitų investuotojų lėšas, būtų papildomas barjeras politizuotų sprendimų priėmimui. Toks modelis, orientuotas į investicijų gražą, leistų pritraukti ir aukštesnės kvalifikacijos specialistus. Lenkijoje veikia valstybinis Lenkijos plėtros fondas (PFR)¹⁰⁸, kuris kartu su kitais investuotojais siekia valstybės tikslų atskiruose sektoriuose, pvz., investuoja į savivaldybių transporto projektus, plėtoja socialinį būstą.

Energijos efektyvumo transporto srityje siūloma ir toliau derinti ES SF fondų subsidijas su finansinėmis priemonėmis, pvz., priemone Nr. 04.5.1-FM-F-520 „Ko-investicinis fondas susisiekimui“ (kol kas tik vyksta fondo valdytojo atranka), kuris numato rizikos kapitalo investicijas į mažas ir vidutines įmones, kuriančias CO2 emisijų mažinančias technologijas, produktus ir paslaugas, bei bendro Europos Komisijos ir Europos investicijų banko fondo „ELENA“ subsidijomis, tyrimams ir inovacijoms ir toliau naudoti lėšas, skiriamas pagal Lietuvos sumanios specializacijos kryptis (transportas, logistika ir informacinės ir ryšių technologijos (IRT) 2014–2020 m. laikotarpiu yra viena iš jų), taip pat Horizon 2020 programos subsidijas, infrastruktūros plėtrai – CEF (angl. *Connecting Europe Facility*) lėšas.

Būtinoms sėkmės sąlygoms identifikuojamos remiantis 2019 m. vasario 13 d. Sanglaudos politikos teisės aktų paketu 2021–2027 m., teikiamu Europos Parlamentui:

Prioritetas. Tvarių, švarių, išmanių, saugių ir intermodalių TEN-T plėtra. Reikiama sąlyga – visa apimantis transporto sistemos planavimas. Reikiamos sąlygos įgyvendinimo kriterijus – multimodalinis esamos ir planuojamos infrastruktūros planas, išskyrus vietinio lygio planus, iki 2030 m., konkrečiai:

1. Planuojamų investicijų ekonominis įvertinimas paremtas paklausos analize ir eismo modeliavimu, kuriuose turėtų būti įvertintas planuojamas geležinkelių rinkos liberalizavimas.
2. Planai suderinti su nacionaliniais energetikos ir klimato kaitos planais.
3. Planuose yra numatytos investicijos į pagrindinį TEN-T tinklą.
4. Numatytos investicijos į regionų ir vietos bendruomenių jungtis su TEN-T.
5. Kur tinkama, ERTMS įgyvendinimo ataskaitos pagal EK reglamentą (EU 2017/6, 2017 m. sausio 5 d.) „Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos įgyvendinimo planas“.
6. Planuose skatinamas daugiarūšiškumas, nurodomas krovinių ir keleivių multimodalinių terminalų plėtotės bei vežimų ilgais nuotoliais ir paskutinės mylios vežimų integracijos poreiktis.
7. Pateikiamos atsinaujinančių energijos išteklių skatinimo priemonės, kurios numatytos nacionaliniuose planuose.
8. Pateikiamas kelių saugos rizikų vertinimas remiantis esamomis kelių eismo strategijomis, nurodant svarbiausius kelius ir jų atkarpas ir pateikiant investicijų prioritetus.

¹⁰⁸ Polish Development Fund, prieiga per internetą: <https://pfr.pl/en>

9. Pateikiami investicijų finansavimo šaltiniai, kurie turi apimti ir eksploatacines išlaidas.

Taip pat kaip reikiamos sąlygos identifikuojamas žaliųjų pirkimų reglamentavimas (transporto priemonių įsigijimas remiantis energetiniais ir aplinkosauginiais parametrais), kaip numatyta 2019 m. vasario 20 d. Tarybos ir EP sutartame tekste dėl Direktyvos dėl švarių kelių transporto priemonių keitimo.

Kaip reikiama sąlyga turėtų būti ir Nacionalinio oro taršos mažinimo plano įgyvendinimas¹⁰⁹.

Sėkmingam VPSP įgyvendimui kaip reikiamos sąlygos identifikuojama aiški valstybės investavimo ir VPSP taikymo politika (kadangi tai mažina investuotojo kapitalo kainą), prioritetai ir principai, finansavimo mechanizmo savivaldybėms sukūrimas, kuris skatintų projektų apjungimą (tam Susisiekimo ministerijoje ar kitoje valstybės institucijoje, pvz. Turto banke, galėtų būti įsteigtas transporto VPSP kompetencijų centras), darbuotojų kompetencijos koncentravimas (centralizuotų projektų atrankų vykdymas), siekiant gerai parengtų socialinę ir ekonominę naudą teikiančių projektų, pvz. teisingai įvertinant projekto eksploatacijos išlaidas, kurios dažniausiai tradiciniuose pirkimuose yra nevertinamos, komunikacinės priemonės viešinančios korektišką informaciją apie skirtingus investavimo būdus.¹¹⁰

¹⁰⁹ Patvirtintas LR Vyriausybės sprendimu 2019 04 17

¹¹⁰ Centrinės projektų valdymo agentūros duomenimis, 2017 m. ES didžiausia VPSP pagrindu vykdomų projektų koncentracija pagal sektorius buvo stebima transporto sektoriuje bei tokiose šalyse kaip Turkija, Italija, Jungtinė Karalystė, Prancūzija, Vokietija. Lietuvoje 2019 02 01 transporto srityje buvo 9 VPSP sutartys viešojo transporto infrastruktūros (1 planuojama), kelių, tiltų, tunelių, parkavimo ir kitos kelių transporto infrastruktūros srityse. Palyginimui, atliekų naudojimo, perdavimo ir tvarkymo srityje registruota 11 sutarčių, 17 sutarčių registruota kultūros, sporto, laisvalaikio leidimo, turizmo objektų, įrenginių ir kitos infrastruktūros srityje.

1 PRIEDAS

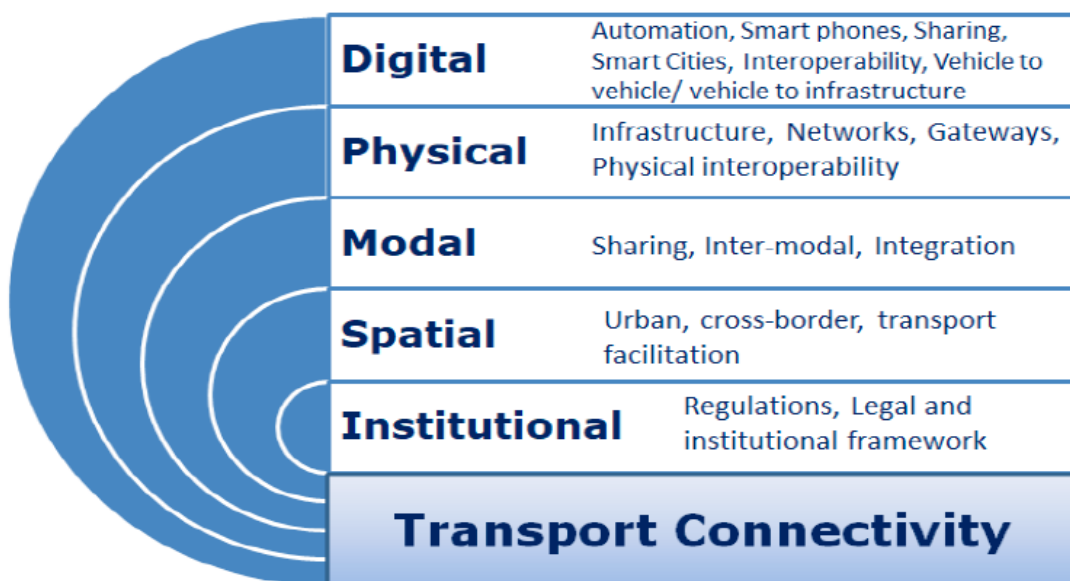
Naujų kryptių verslo plėtrai oro transportu poreikis

Prioritetas	Kryptis	Lietuvos oro uostas	Klasė	Reikalingas dažnis
Pirmas	Londono Hitrou / Getviko	VNO	Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Paryžiaus Šarlio de Golio oro uostas	VNO	Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Miunchenas (DE)	VNO / KUN	Ekonominė / Verslo	2x / d., 5x / sav.
Antras	Štutgartas (DE)	VNO / KUN	Ekonominė / Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Hamburgas (DE)	VNO / KUN	Ekonominė / Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Diusseldorfas (DE)	VNO / KUN	Ekonominė / Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Stambulas (TR)	VNO	Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Kopenhaga (DK)	VNO	Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Helsinkis (FI)	VNO	Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Amsterdamas (NL)	VNO	Verslo	2x / d., 5x / sav.
	Ženeva (CH)	VNO	Verslo	2x / d., 5x / sav.
Trečias	Dublinas (IE)	KUN	Ekonominė / Verslo	1x / d., 7x / sav.

Šaltinis: VŠĮ „Investuok Lietuvoje“

2 PRIEDAS

Susietojo transporto sąvokos transformacija



Šaltinis: International Transport Forum konsultacinės grupės posėdžio rezultatai, 2019 m.

3 PRIEDAS

Patvirtintos ir planuojamos ES investicijos transporto sektoriuje

VP prioritetas / uždavinys	Priemonė	Fondas	Skirtas finansavimas, Eur.
6 prioritetas „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“			
„Padidinti šalies daugiaryšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“			
	NR. 06.1.1-TID-V-501 „TEN-T kelių tinklo techninių parametru gerinimas ir pralaidumo didinimas“	SaF	208 888 977
	NR. 06.1.1-TID-V-502 „Miestų aplinkkelių tiesimas“	SaF	81 662 170
	NR. 06.1.1-TID-V-503 „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas	SaF	316 134 781
	NR. 06.1.1-TID-V-504 „Intelektinių transporto priemonių diegimas TEN-T tinkle“	ERPF	48 945 783
	NR. 06.1.1-TID-V-505 „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“	SaF	93 677 595
	NR. 06.1.1-TID-V-506 „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“	SaF	40 546 803
„Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones“			
	NR. 06.2.1-TID-V-508 „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas	ERPF	50 990 803
	NR. 06.2.1-TID-V-507 „Regionų pasiekiamumo gerinimas“	ERPF	67 047 034
	NR. 06.2.1-TID-R-511 „Vietinių kelių vystymas“	ERPF	67 493 394
	NR. 06.2.1-TID-V-509 „Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose“	ERPF	20 400 532
	NR. 06.2.1-TID-V-512 „Miestų transporto infrastruktūros vystymas įgyvendinant valstybei svarbius jungtinius projektus“	ERPF	14 481 001
	Nr. 06.2.1-TID-V-510 „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“	ERPF	30989 342
Viso 6 prioritetas			1 041 258 215
4 prioritetas „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“			
„Skatinti darnų judumą ir plėtoti aplinkai draugišką transportą siekiant sumažinti anglies dioksido išmetimus“			
	NR. 04.5.1-TID-V-513 „Darnaus judumo sistemų kūrimas“	ERPF	1 448 100
	NR. 04.5.1-TID-R-514 „Darnaus judumo priemonių diegimas“	ERPF	29 541 242
	NR. 04.5.1-TID-V-515 „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“	ERPF	2 896 200
	NR. 04.5.1-TID-R-516 „Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra“	ERPF	8 688 601
	NR. 04.5.1-TID-V-517 „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“	SaF	28 962 002
	NR. 04.5.1-TID-R-518 „Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“	SaF	14 481 000
	NR. 04.5.1-TID-K-519 „Viešojo transporto paslaugų prieinamumo didinimas“	ERPF	868 860
Viso 4 prioritetas			86 886 005
VISO			1 128 144 220

Šaltinis: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/6edeacf020b311e5b336e9064144f02a/yE1YZfFWqb>