

Vilniaus Gedimino technikos universiteto
Transporto mokslo institutas

REKOMENDACIJOS
Ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros
strategijos gairėms parengti

Galutinė ataskaita

(1 dalis)

Rekomendacijų santrauka

Užsakovas:
Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija

Rengėjas:
Vilniaus Gedimino technikos universiteto
Transporto mokslo institutas
Plytinės 27, LT-10105 Vilnius

2008 gruodis

Studijos rengėjai

Prof. Habil dr. Adolfas Baublys – VGTU Transporto instituto direktorius
Dr. Andrius Jaržemskis – VGTU Transporto instituto vyr. mokslo darbuotojas
Dr. Aidas Vasilis Vasiliauskas – VGTU, Transporto vadybos katedros vedėjas
Jurgita Barysienė – VGTU Transporto instituto jaunesnioji mokslo darbuotoja

Turinys

Studijos rengėjai	2
1 Įžanga	4
2 Rekomendacijos ilgalaikiai susisiekimo strategijai	8
3 Duomenų šaltiniai	56

1 Įžanga

Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto institutas pasirašė sutartį nr. F-56/2717-MA su Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija dėl rekomendacijų Ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti paruošimo. Sutartis pasirašyta 2008 m. birželio 11 d. Atlikimo terminas 2008 m. gruodžio mėn. 1 d.

Šios studijos tikslas yra parengti išsamias rekomendacijas Ilgalaikiai (iki 2030 metų) Lietuvos transporto, logistikos, elektroninių ryšių bei pašto (toliau – Susisiekimo sistemos) plėtros strategijos parengimui. Dabartinė Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija, kuri buvo parengta 2005 metais, o patvirtinta 2005 birželio 23 d., bus atnaujinta. Taip pat į naująją Susisiekimo sistemos plėtros ilgalaikę strategiją siekiama integruoti logistikos, elektroninių ryšių bei pašto sektorių plėtros planus, išanalizuoti šių sektorių tarpusavio sąveikos efektyvumo aspektus.

Pagrindinės prielaidos ir priežastys lėmusios Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos atnaujinimo poreikį yra:

1. **Atnaujinti strateginiai transporto plėtros tikslai** ES ir platesnės Europos (ES ir kaimyninių valstybių) lygmenyje:

a) Europos Komisijos 2001 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga „Tenesustos Europos pažanga. Užtikrinkime tvarų judrumą“ (2006); - pagrindiniai akcentai – eismo spūsčių mažinimas, eismo sauga, transporto saugumas, energijos vartojimo efektyvumo didinimas transporte, trumpųjų nuotolių laivyba ir jūrų greitkeliai, vientisos ES vidaus laivybos rinkos kūrimas, „bendro dangaus kūrimas“, regioninių oro uostų plėtra, aplinkai draugiškų transporto priemonių skatinimas ir neigiamo transporto poveikio aplinkai mažinimas, darni miestų transporto sistemų plėtra, TEN-T prioritetinių projektų įgyvendinimo spartinimas, krovinio transporto logistikos plėtra ir pažangių logistinių sprendimų diegimas, intelektinių transporto sistemų skatinimas (programa „Pažangus automobilis“, eSafety forumas), ERTMS sistemos diegimas, „Gallileo“ sistemos veiklos pradžia, geležinkelių sektoriaus tolesnė reforma.

b) ES 2005 m. Žalioji knyga „Energijos efektyvumas arba kaip daryti daugiau, vartojant mažiau“;

c) ES 2007 m. Žalioji knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“;

d) Europos Komisijos iniciatyva suformuotos Aukšto rango pareigūnų darbo grupės „Platesnė Europa – transportui“ 2005 m. galutinė ataskaita dėl pagrindinių ES

transnacionalinių transporto ašių pratęsimo į kaimynines šalis ir regionus. Tarp Europos Komisijos numatytų penkių pagrindinių transporto ašių yra ir mūsų šaliai labai svarbių ašių – t.y. Jūrų greitkelių bei Šiaurinės ašies plėtra, kurios viena iš sudedamųjų dalių yra jungtis Klaipėda/Kaliningradas – Vilnius – Minskas – Maskva. Pastaroji jungtis yra labai perspektyvi dėl savo galimybių per Klaipėdos uostą pritraukti Kinijos, Kazachstano bei kitų rytų ir centrinės Azijos šalių tranzitinius krovinius.

2. **Klimato kaitos** problemos – transportas - vienas didžiausių taršos šaltinių. Energijos efektyvumo didinimo transporto sektoriuje būtinybė. Griežtesni reikalavimai oro taršos, spūsčių ir avaringumo mažinimui bei išorinių kaštų, susijusių su šiomis problemomis, įvertinimui priimant strateginius sprendimus.

3. **Pasenę, nebeaktualūs esamos strategijos tikslai** (pvz. priemonės iki 2006 metų), dalinis neatitikimas 2007-2013 metų ES struktūrinės paramos panaudojimo strategijai;

4. **Poreikis labiau integruoti informacines sistemas** transporto ir logistikos veiklos efektyvumui didinti – intelektinių transporto sistemų ir paslaugų (ITS), „Gallileo“ sistemos taikymas transporto veikloje ir kt.

5. **Poreikis apjungti pagrindines susisiekimo sistemos sudedamąsias dalis** – transportą, logistiką, elektroninius ryšius bei pašta ir parengti bendrą susisiekimo sistemos strategiją.

Studijos darbų grafikas yra padalintas į tris etapus. Kiekvienas etapas užbaigiamas atskiromis tarpinėmis ataskaitomis.

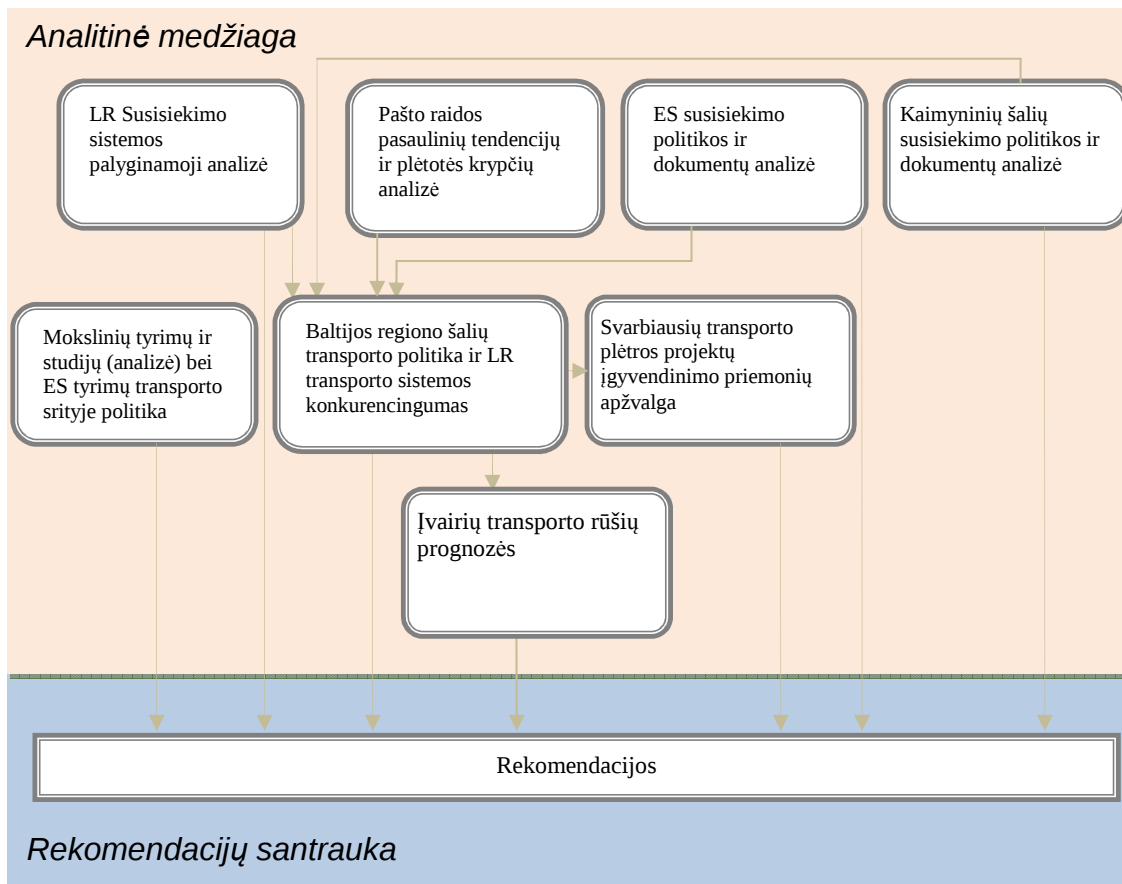
Pirmojo etapo (įžanginė) ataskaita pateikta 2008 liepos 11 d. Šiam etapui pateikta užsakomojo tiriamojo darbo preliminarus turinys ir struktūra, detalių darbų atlikimo etapų ir terminų planas, duomenų šaltinių analizė. Įžanginė ataskaita pristatyta priežiūros komiteto, sudaryto Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos valstybės sekretoriaus 2008 m. sausio 30 d. potvarkiu Nr. 4-11 posėdyje vykusiame 2008 liepos 18 d. Minėtame posėdyje iš esmės pritarta pateiktai ataskaitai.

Antrojo etapo (tarpinėje) ataskaitoje pateikti analitiniai rezultatai, išnagrinėti reikšmingi Europos Sąjungos teisės aktai ir transporto politikos dokumentai, apžvelgtos dabartinėje Ilgalaikėje transporto plėtros sistemoje numatytos priemonės ir jų vykdymo pažanga, išnagrinėti Europos Sąjungos finansuoti tiriamieji darbai transporto sektoriuje bei projektai (Bendrosios programos, *Interreg* programos) ir jų reikšmė Lietuvos transporto sistemai. Atlikta pašto vystymosi tendencijų apžvalga įvairiuose pasaulio regionuose. Pateikta kaimyninių šalių transporto sistemų plėtotės analitinė medžiaga. Tarpinė ataskaita pristatyta priežiūros komiteto, sudaryto Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos valstybės sekretoriaus 2008 m. sausio 30 d. potvarkiu Nr. 4-11 posėdyje vykusiame 2008 spalio 16 dieną. Minėtame posėdyje iš esmės pritarta pateiktai ataskaitai, pateiktos pastabos ir pasiūlymai dėl galutinės ataskaitos struktūros ir turinio.

Trečiojo etapo ataskaita yra galutinė, joje yra atsižvelgta į tarpinės ataskaitos metu gautas pastabas ir pasiūlymus. Galutinėje ataskaitoje suformuotos rekomendacijos Lietuvos ilgalaikiai susisiekimo plėtros strategijai.

Galutinė ataskaita susideda iš dviejų dalių – (1) Rekomendacijų santrauka (su numatytomis siūlomomis priemonėmis, įgyvendinimo laikotarpiais, rekomendacijomis priemonių įgyvendinimo įvertinimui) ir (2) Analitinė dalis.

Užduočių atlikimo loginė struktūra pateikta paveiksle žemiau.



Perto diagrama (*Pert diagram*, angl.) užduočių įgyvendinimo nuoseklumui

Studija atliekta remiantis trimis **duomenų šaltinių** grupėmis.

(1) Vienas pagrindinių duomenų šaltinių tai yra Lietuvos, ES bei Lietuvos kaimyninių šalių susisiekimo sistemą reglamentuojantys **teisės aktai** ir kiti oficialūs dokumentai, tokie kaip strategijos, gairės ir panašiai. Analizuojami susisiekimo sistemos politika, bei jos įgyvendinimą užtikrinantys dokumentai.

Didžiausias dėmesys buvo kreipiamas į šiuos dokumentus:

- Transporto politikos Baltosios knygos vidurio laikotarpio peržiūros komunikatas (2006);
- ES 2005 m. Žalioji knyga „Energijos efektyvumas arba kaip daryti daugiau, vartojant mažiau“;
- ES 2007 m. Žalioji knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“;
- Europos Komisijos iniciatyva suformuotos Aukšto rango pareigūnų darbo grupės „Platesnė Europa – Transportui“ 2005 m. galutinė ataskaita dėl pagrindinių ES transnacionalinių transporto ašių pratęsimo į kaimynines šalis ir regionus;
- JT Pasaulio sveikatos organizacijos chartija „Transportas, aplinka ir sveikata“;

- Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Integruota jūrų politika Europos Sąjungai“ (Mėlynoji knyga) KOM (2007) 575 galutinis;
- Lietuvos ūkio (ekonomikos) raidos įžvalga, pagal regionines ir pasaulio tendencijas, galutinė mokslinio tiriamojo darbo ataskaita, 2007 liepa.
- Lietuvos 2007-2013 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategija;
- Nacionalinė Lisabonos strategijos įgyvendinimo programa;
- Nacionalinė darnaus vystymosi strategija.
- Valstybės ilgalaikės raidos strategija;

(2) Antras duomenų šaltinis yra Lietuvos, ES bei kaimyninių šalių **statistikos tarnybų ataskaitos**. ES lygmenyje naudojami *EUROSTAT* duomenys, o nacionaliniuose lygmenyse – atitinkamų nacionalinių statistikos departamentų duomenys. Taip pat tokiuose sektoriuose kaip geležinkelių transportas, uostai, pašto tarnybos naudojami tas sritis administruojančių įmonių statistikos tarnybų duomenys. Statistika naudojama esamų tendencijų nustatymui ir prognozavimui paremti. Kadangi prognozavimas atliekamas daugiakriterijiniu modeliu, tai jam naudojami ne tik transporto sektorių apibūdinantys duomenys, bet ir visos ekonomikos raidos statistiniai rodikliai.

(3) Trečias duomenų šaltinis yra parengti ir viešai prieinami **tarptautiniai ir nacionaliniai projektai**. Iš tarptautinių projektų tai pagrinde Europos Komisijos Mokslo tyrimų Bendrųjų Programų (5-os, 6-os ir 7-os) finansuotų tyrimų rezultatai. Taip pat Baltijos jūros regiono *Interreg III B NP* programos projektų (*INTRASEA*, *NELOC*, *EAST-WEST*, *BALTIC GATEWAY*, *INLOC*, *BALTIC TANGENT* ir kt.) rezultatai.

2 Rekomendacijos ilgalaikiai susisiekimo strategijai

Šiuo metu galiojanti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 692 patvirtinta Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija (toliau dabartinės strategija) yra iš dalies įgyvendinta, ypač vertinant priemonės numatytas iki 2006 metų ir iš dalies priemonės iki 2013 metų. Kaip parodė dabartinės strategijos ir jos priemonių plano analizė bei surinkta analitinė medžiaga, kuri buvo pateikta užsakovui tarpinės ataskaitos pavidalu, dabartinė transporto strategija galėtų būti imama už pagrindą formuojant Lietuvos susisiekimo plėtros strategiją iki 2030 metų.

Prioritetai išdėstyti dabartinėje strategijoje išlieka ir toliau aktualūs ir atitinkantys ES transporto politikos kryptis. Efektyvi transporto rūšių sąveika išlieka tarp pagrindinių prioritetų. Transporto rūšių kaita iš kelių į geležinkelius, bei jūrų greitkelius išlieka svarbi ES ir Lietuvos transporto politikos dalimi. Visgi ES dėl, kaip teigiama, didėjančios klimato atšilimo ir gresiančių padarinių vis daugiau dėmesio skiriama klimato atšilimą sukeliančių dujų emisijos mažinimui, ypač CO₂. Išskirtinos dvi pagrindinės CO₂ mažinimo galimybių kryptys. Siekiama griežtinti reikalavimus tiek transporto pramonės technologiniame lygmenyje (traukos ir variklių technologijos, riedėjimo technologijos, alternatyvūs kuro šaltiniai) tiek ir skatinant efektyvesnį transporto paslaugų organizavimą (intelektualizuotos transporto technologijos, *Gallileo*, efektyvios logistikos sprendimai).

Dabartinėje strategijoje numatytos atskirų transporto rūšių plėtros priemonės trims laikotarpiais: iki 2006 metų, iki 2013 metų ir iki 2025 metų. Formuojant ilgalaikę Susisiekimo strategiją iki 2030 metų tikslinga išskirti laikotarpius (1) iki 2013 metų, kas sutampa su ES planavimo periodu, (2) iki 2020 metų, kas sutaps su kitu ES planavimo 7-erių metų periodu. Be to šiuo metu kuriamos ES vizijos įvairiose transporto rūšyse dažniausiai fokusuojamos į 2020 metus. Trečiasis etapas (3) iki 2030 metų.

Rekomendacijos Lietuvos susisiekimo sistemos vizijai iki 2030 metų:

Iki 2030 metų Lietuvoje turi būti sukurta moderni ir darni susisiekimo sistema, savo techniniais parametrais, sauga, saugumu, poveikiu supančiai aplinkai ir teikiamų paslaugų kokybe prilygstanti ES valstybių – senbuvų lygiui. Efektyviai sąveikaudama su kaimyninių valstybių susisiekimo sistemomis, ji užtikrins darnią verslo plėtrą, prekybinius ryšius, o Lietuvos gyventojams suteiks galimybę saugiai, greitai ir patogiai susisiekti su svarbiausiais Europos turizmo, kultūros ir verslo centrais. Lietuvos transporto ir logistikos sistema taps konkurencingu Baltijos jūros pietinio regiono transporto sistemos elementu. Lietuvos logistikos sistema kurs pridėtinę vertę ir leis geriau išnaudoti Lietuvos transporto paslaugų eksporto potencialą. Susisiekimo sistema tarnaus tiek Lietuvos tiek ir išsiplėtusios ES poreikiams bei interesams.

Rekomendacijos Lietuvos susisiekimo sistemos misijai:

Lietuvos susisiekimo sistemos misija yra užtikrinti darnų ir aplinkai draugišką visuomenės narių judrumą, prekių transportavimą, logistikos ir pašto paslaugų teikimą bei platų elektroninių ryšių panaudojimą dinamišką šalies ūkio plėtrai.

Valstybės institucijų misija tiek transporto, logistikos, pašto paslaugų ir elektroninių ryšių srityse visų pirma sudaryti sąlygas paslaugų teikėjams (operatoriams) dirbti laisvoje rinkoje, nes konkurencinė aplinka yra vienas svarbiausių pažangos katalizatorių. Kita vertus, valstybės misija yra užtikrinti, kad pažanga neapsiribotų siaurų visuomenės grupių interesų tenkinimu, o teiktų naudą visų gyventojų gerovei, būtų prieinamos tiek verslui, tiek ir visuomenei bei neprieštarautų darnaus vystymosi pagrindams. Siekiant teisingos konkurencijos, valstybės misija yra pasirūpinti, kad būtų įvertintos visos išorinės išlaidos, nes jei konkurencinius pranašumus suteikiantys veiksniai, yra tokie kaip visiškas arba dalinis išorinių išlaidų neįvertinimas vienam operatoriui ar operatorių grupei, kai tuo tarpu tai būna įvertinta kitiems, pažeidžiami teisinės konkurencijos principai.

Transporto sistemos infrastruktūra ir jos plėtojimas yra vienas svarbiausių visos šalies raidai ir ekonominei gerovei. Investicijos į valstybės infrastruktūrą yra ilgalaikės ir valstybės misija yra užtikrinti kad, jos būtų kryptingos, užtikrintų šalies integraciją į tarptautinius transporto, logistikos, pašto ir ryšių tinklus ir tarnauti visos visuomenės gerovei.

Stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių (SSGG) analizė

Susisiekimo sistemos SSGG analizę vertėtų sudaryti atskirai transporto ir logistikos sektoriui, atskirai pašto sektoriui ir atskirai elektroninių ryšių sektoriui. Šių trijų SSGG analizių objektas – numatyti tolesnius transporto ir logistikos, pašto bei elektroninių ryšių sistemos plėtros tikslus ir priemones, kad šie Lietuvos sektoriai būtų konkurencingi Europos ir pasaulinėje rinkoje bei tenkintų tiek Lietuvos, tiek ir visos ES vidinius poreikius.

Stiprybės:

Transporto ir logistikos sektorius

Transporto sektorius sukuria apie dešimtadalį Lietuvos Bendrojo vidaus produkto, bei yra tarp pirmaujančių šakų eksporto srityje. Lietuvos krovinių vežėjai keliais plačiai išplėtoję paslaugas Vakarų Europoje ir yra konkurencingi Vakarų Europos vežėjams.

Palanki tranzitui rytų-vakarų kryptimi geografinė šalies padėtis – šalies teritoriją kerta vienas iš penkių Transeuropinio tinklo plėtotės į ES kaimynines šalis prioritetinių ašių – Šiaurės ašis¹.

¹ Šaltinis: Pagrindinių transeuropinių transporto magistralių pratęsimas į kaimynines šalis. Europos ir kaimyninių regionų transporto gairės. KOM(2007) 32. Europos Komisija. 2007.

Palanki tranzitui šiaurės pietų kryptimi geografinė šalies padėtis – tarp 30 prioritetinių Transeuropinio tinklo plėtotės projektų įtrauktas Europinės vėžės geležinkelio tiesimo per Lenkiją, Lietuvą, Latviją ir Estiją projektas.

Tarp 30 prioritetinių Transeuropinio tinklo plėtotės projektų įtrauktas jūrų greitkelių projektas, kurios dalis skirta Baltijos jūros regionui. Esamos ro-ro laivybinės linijos yra pagrindas plėtoti intermodalį transportą.

Neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas, konkurencingas Baltijos jūros regione, turintis modernius konteinerių, skystų krovinių, birių krovinių, generalinių krovinių bei Ro-Ro terminalus ir šiaurinėje dalyje rekonstruotas iki 14 metrų gylio krantines.

Išplėstas automobilių kelių tinklas kurio pagrindinės arterijos yra Transeuropinio tinklo (kurio plėtra ir modernizavimas dalinai finansuojamos iš ES lėšų) dalis, labai geros kokybės jų priežiūros ir remonto sistema.

Geri politiniai ir ekonominiai santykiai su kaimyninėmis šalimis.

Konkurencingai Europoje veikiantis, transporto priemonių parką atsinaujinęs privatus krovinių kelių transporto vežimų ir ekspedicijos sektorius.

Privačiomis lėšomis išplėtos prekių sandėliavimo ir logistikos bei paskirstymo paslaugos bei infrastruktūra – terminalai, sandėliai, paskirstymo centrai, aprūpinti moderniomis krovos, prekių sekimo, žymėjimo, atrinkimo, pakavimo technologijomis.

Kvalifikuotas transporto sektoriaus mokslinių tyrimų potencialas integruotas į Europos transporto tyrimų tinklus ir dalyvaujantis bendruose tarptautinėse programose ir projektuose.

Efektyvi transporto specialistų rengimo sistema apimanti tiek aukštąsias universitetines, tiek ir neuniversitetines mokyklas.

Palyginti didelis turizmo potencialas (kurį sudaro ežerai, upės, Nemuno upės slėnio zona, Kuršių marios ir kita).

Šalies oro uostų keleivių terminalai atitinka Šengeno konvencijos reikalavimus. modernizuotas Vilniaus oro uosto keleivių terminalas leidžia aptarnauti transferinius bei tranzitinius keleivius.

Modernizuotas VĮ Tarptautinis Vilniaus oro uostas turi galimybę pritraukti naujas oro linijų bendroves bei didinti keleivių skaičių.

Nuolat didėjantis keleivių skaičius bei teikiamų paslaugų spektras sudaro sąlygas plėsti oro uostų infrastruktūrą bei gerinti keleivių aptarnavimo kokybę.

Esant dideliems laiko tarpams tarp skrydžių, galima intensyvuoti skrydžius į ir iš Lietuvos tarptautinių oro uostų, pritraukiant naujas oro linijų bendroves.

Pašto ir ryšių sektorius

Pagrindiniai ES teisės aktai perkelti į Lietuvos teisinę sistemą.

Šiuo metu pašto sektoriuje jau yra pasiektas didelis konkurencijos lygis. Nagrinėjant pasiuntinių pašto paslaugų įkainių vidaus rinkoje kitimo tendencijas, galima pažymėti, kad dėl itin didelės konkurencijos tarifai ateityje mažės ir paslaugos taps prieinamesnės vartotojams. Šiuo metu visų Lietuvos vidaus rinkos dalyvių teikiamų minėtųjų paslaugų vidutiniai įkainiai panašūs.

Viena stipriausiųjų valstybės pašto sektoriaus savybių – palyginti gerai išplėtotą pašto siuntų rinką

SILPNYBĖS:

Transporto ir logistikos sektorius

Geležinkeliai

Nors ir palaipsniui atnaujinama, tačiau bendrai vertinant fiziškai susidėvėjusi geležinkelio infrastruktūra, be to pamatiniai techniniai infrastruktūros parametrai (pvz. posūkių spinduliai) riboja greitį daugelyje ruožų, tad viršutinės infrastruktūros dalies (bėgių, pabėgių, ryšių sistemų) modernizavimas iš esmės neišsprendžia greičio problemos.

Pasenęs geležinkelių riedmenų parkas, tam tikrų specializuotų vagonų trūkumas (pvz. konteineriams vežti), kurį iš dalies lemia ne vidiniai, bet išoriniai veiksniai, tokie kaip bendras vagonų parkas su rusiškos vėžės tinklo geležinkelių kompanijomis (išsiųsti vagonai dažnai negrįžta arba užtrunka labai daug laiko) .

Labai mažai išplėstas elektrifikuotų geležinkelio linijų tinklas. Šilumvežinė trauka teršia orą ir šiuo požiūriu sunku rasti ekologinių argumentų už geležinkelių transportą prieš kelių transportą, kuriais eskaluojama Europos Sąjungoje, kur didžioji dalis geležinkelių elektrifikuoti ir žymiai draugiškesni aplinkai nei kelių transportas.

Nuostolingas keleivių vežimas geležinkeliais. Keleivinis geležinkelio transportas nebeatitinka šiandienos reikalavimų greičio ir patogumo prasme. Keleivinio geležinkelio transporto nepopuliarumą lemia palyginti su ES retas tinklas ir sąlyginai maži atstumai. Be to geležinkelio stotys įkurtos miestuose ir miesteliuose, šiandien plėtojantis gyvenvietėms jau tampa nebe centriniais traukos objektais, kuriasi nauji gyvenviečių traukos centrai aplink prekybos ir pramogų centrus su puikiai išplėtotą infrastruktūra. Tuo pasinaudodami vežėjai autobusais perkelia savo stotis ir stoteles link naujųjų traukos centrų, tuo geležinkelių transportas taip dar labiau praranda savo pozicijas.

Krovinių vežime Rusijos Federacija reguliuoja tarifus kroviniams vežti per Rusijos federacijos teritoriją, o gabenimo atstumai per Rusijos teritoriją yra žymiai didesni nei per Lietuvą, tuo būdu bendroje krovinių gabenimo kainoje už gabenimą Rusijos teritorijoje tarifo dedamoji yra žymiai svaresnė nei Lietuvos tarifo dedamoji. Taip Rusija turi ekonominį instrumentą reguliuoti į kurį uostą bus gabenami kroviniai. Tuo būdu šiuo atveju egzistuoja didelė geležinkelių transporto priklausomybė nuo Rusijos Federacijos krovinių tranzito politikos. Krovinių srautas iš Klaipėdos yra įtakojamas nukreipti į Kaliningrado arba Sankt Peterburgo uostus.

Beveik neegzistuojantis susisiekimas geležinkeliais per Lenkiją su kitomis ES valstybėmis. Galimybė vežti krovinius perkraunant juos Šeštokuose, arba vykti keleiviams keičiant riedmenis Mockavoje yra, tačiau tai nuo Lietuvos įstojimo į ES sudarė itin mažą dalį krovinių ir keleivių transportavimo šia kryptimi.

Geležinkelių transporte didžioji dalis gabenamų krovinių yra supiltiniai ir suverstiniai masiniai kroviniai. Nuo 2000 metų prasidėjęs spartus krovinių apimčių didėjimas (beveik du kartus) visgi pagrindė pagrįstas būtent tokiais pramoniniais krovniais kaip naftos produktai, trąšos, cheminiai produktai. Maža dalis išlieka generalinių krovinių.

Kelių transportas

Prastas susisiekimas automobilių keliais ir geležinkeliais per Lenkiją su kitomis ES valstybėmis. Per Lenkiją vyksta daug automobilių, tačiau keliai nėra saugūs, tranzitui per Lenkiją nėra ištisos automagistralės su atskirtomis priešpriešinėmis eismo juostomis. Susisiekimas šiuo požiūriu daug atsilieka nuo Vakarų Europos vertinant greičio, eismo saugos ir patogumo kriterijais.

Susidėvėjęs vietinio susisiekimo (miestų ir priemiesčio) ir tolimojo susisiekimo autobusų parkas. Daugelis keleivinio transporto įmonių yra labai prastoje ekonominėje būklėje, dideli įsiskolinimai tiekėjams bei valstybei. Savivaldybėms neskiriant pakankamai lėšų, patys autobusų ir troleibusų parkai nėra pajėgūs atsinaujinti transporto priemonių.

Keleiviniame transporte tarp tolimojo ir vietinio susisiekimo autobusais, o taip pat geležinkeliais nėra integralumo. Per silpna atskirų keleivinio transporto rūšių tarpusavio sąveika. Vietinio keleivių susisiekimo autobusais priežiūra deleguota savivaldai, kur pagrindė sprendžiami lokaliniai klausimai, o sprendiniai kartais prieštarauja integralumo su tolimuoju transportu ir geležinkeliais pamatiniais principams. Be to silpnas bendradarbiavimas tarp savivaldybių, bei tarp tolimojo susisiekimo užtikrinimą prižiūrinčių institucijų. Nesukurtas mechanizmas keleivinio transporto kombinuotosioms paslaugoms organizuoti, koordinuoti ir plėtoti.

Autobusų stotys (ypač mažesnių miestų ir miestelių) yra fiziškai ir moraliai nusidėvėjusios, neatitinka šiuolaikiškiems kokybės reikalavimams. Tolimajame susisiekime dirbantys tiek privatūs, tiek ir savivaldybėms priklausantys vežėjai diegia savo individualias kompiuterizuotas internetines bilietų pardavimo sistemas, o tarpinėse maršruto autobusų stotyse nusipirkti bilietus keleiviams tampa neįmanoma. Tuo būdu augantis mobilumo tolimuoju transportu poreikis realizuojamas ne viešuoju transportu, o augančiomis kelionėmis asmeniniais automobiliais.

Miestų autobusų parkai, pagrindė aptarnaujantys vietinį (miesto ir priemiesčio) susisiekimą yra fiziškai ir moraliai pasenę ir susidėvėję. Seni autobusai teršia aplinką, yra nesaugūs ir yra nepatrauklūs vartotojams. Augantis mobilumo mieste poreikis realizuojamas privačiais automobiliais. Didžiuosiuose šalies miestuose privačių automobilių užpildymo koeficientas mažėja ir artėja prie vieneto, o tai lemia didėjančias automobilių spūstis ir jų atnešamus neigiamus padarinius. Autobusų parkai, didžiąja dalimi priklauso savivaldybėms. Dėl labai prastos autobusų parkų ekonominės būklės, kas sąlygoja ir augančius įsiskolinimus, atnaujinti parkus pačių įmonių lėšomis yra neįmanoma. Ekonomikos augimo veiksmų programoje 2007-2013 metams numatyta ES parama autobusų parkų atnaujinimui įsigyjant ekologiškus autobusus, tačiau kofinansavimo intensyvumas siekia 50 %, be to finansuoti tik nauji, modernūs, naujausiomis technologijomis pagaminti ekologiški autobusai. Per pirmus du 2007-2013

programavimo periodo metus panaudojant ES lėšas neatnaujintas nė vienas autobusų parkas. Be to panaudojant numatytą minėtą finansavimą visos šalies mastu galima įsigyti ne daugiau kaip 200 autobusų, o tai neišspręs dabartinės problemos šalies mastu iš esmės.

Ne visi didieji šalies miestai turi aplinkkelius. Tai lemia didelius tranzitinius tiek asmeninių automobilių, tiek ir krovinių automobilių srautus miestuose. Nors aplinkelių įrengiamas yra suplanuotas ir pradėtas, kai kuriais atvejais šie aplinkeliai daugiau atliks miesto greitkelių funkcijas, tačiau netaps tikraisiais miestų apvažiavimais neįvažiuojant į paties miesto teritorijas.

Miestų gatvės savo techniniais parametrais nepritaikytos intensyviai transporto eismui, o augant asmeninių automobilių skaičiui ir jų naudojimui tai sukelia neigiamus padarinius tokius, kaip eismo spūstys bei eismo įvykiai.

Lietuvos keliuose vis dar didelis, ypač lengvųjų automobilių, avaringumas. Didžioji dalis tragiškai pasibaigusių eismo įvykių priežasčių lengvai sugrupuojama į kelias pagrindines, tačiau prevencinės priemonės tik labai iš dalies patenkina lūkesčius. Pagrindinės problemų grupės yra pėsčiųjų sauga, eismo įvykiai dėl greičio viršijimo ir neblaivių asmenų.

Oro transportas

Tarptautinio Vilniaus oro uosto keleivių terminalo atvykimo sektorius yra kultūros paveldo objektas, todėl ribotos šios terminalo dalies modernizavimo ir praplėtimo galimybės.

Tarptautinio Vilniaus oro uosto aerodromo teritorija ribojasi su privačių gyvenamųjų namų teritorija, todėl ribotos galimybės teritorinei oro uosto plėtrai, ypačingai akcentuojant pakilimo ir nusileidimo takų ilginimą, kas yra būtina siekiant pritraukti didesnius orlaivius.

Transporto rūšių sąveika

Šalyje silpnai plėtojama transporto rūšių sąveika. Be Klaipėdos uosto, šalyje nėra kito daugiarūšio transporto krovinių kaimelio, kurie Vakarų Europoje suprantami, kaip pramoninės teritorijos koncentruojančios krovinių srautus, kuriose veikia daug transporto ir logistikos bei susijusių paslaugų operatorių. Šalyje vyksta sparti vienaarūšiam (kelių) transportui pritaikytų paskirstymo sandėlių ir terminalų, kurie dažniausiai pavadinami logistikos centrais, plėtra. Sandėliai įkuriami prie pagrindinių magistralių, tačiau nėra teritorinės koncentracijos požymių, o priešingai yra gana didelis išsibarstymo lygis. Nesant krovinių koncentracijos sudėtinga įgyvendinti vieną pagrindinių ES transporto politikos krypčių – užtikrinti darnią sąveiką tarp transporto rūšių ir plėtoti intermodalinius sprendimus bei krovinių vežimą geležinkeliais, kurie yra žymiai pranašesni už kelių transportą ekologiniu ir saugumo požiūriais.

Nėra sukurto transporto išorinių kaštų vertinimo mechanizmo ir teisinės bazės jam įgyvendinti. Konkurencija transporto ir logistikos sektoriuje, kaip kad rodo rinkos analizė, iš esmės pagrįsta paslaugų kaina. Kaštai kainodaroje sudaro reikšmingą pagrindą. Kiekviena transporto rūšis be tiesioginių, lengvai apčiuopiamų ir apskaičiuojamų kaštų turi ir išorinių kaštų.

Neparengta teisinė bazė, reglamentuojanti transporto infrastruktūros modernizavimo ir plėtros mechanizmą taikant privataus ir viešojo kapitalo partnerystės principus, o taip pat nėra sudarytos teisinės bazės nevilkinant paaimti visuomenės poreikiams žemę, reikalingą valstybinės reikšmės transporto infrastruktūros objektų statybai ar rekonstrukcijai.

Nepakankamai veiksminga Klaipėdos jūrų uosto ir Lietuvos geležinkelių tinklo sąveika, nepakankamai išplėstas geležinkelių tinklas uoste, tik labai maža dalis konteinerių į uostą ir iš jo yra gabenami geležinkeliais, taip apkraunant krovinių automobilių srautu uostamiestį. Nepakankamai išvystyti privažiuojamieji automobilių keliai į Klaipėdos jūrų uostą, kelių transportu gabenami kroviniai tranzitu kerta Klaipėdos uostą.

Vandens transportas

Klaipėdos jūrų uoste nepakankamos konteinerių terminalų galimybės (negalima priimti konteinerinių laivų talpinančių apie 6000 TEU, dėl nepakankamo akvatorijos gylio).

Neišvystytas vidaus vandenų transportas: dabarties reikalavimų nebeatitinka vidaus vandenų uostai, pasenę laivai.

Pašto ir elektroninių ryšių sektorius

Valstybės pašto darbuotojų darbo efektyvumas Lietuvoje irgi keletą kartų mažesnis nei pasirinktose Europos Sąjungos valstybėse.

Elektroninių ryšių sektoriuje nors per pastaruosius metus plačiajuosčio ryšio abonentų mūsų šalyje žymiai padaugėjo, vertinant Europos Sąjungos mastu, pagal plačiajuosčio ryšio skverbtį (tai rodiklis, kuriuo žymimas abonentų skaičius 100 gyventojų) Lietuva vis dar stipriai atsilieka nuo bendro Europos Sąjungos vidurkio. Didžiausias plačiajuosčio ryšio skverbties skirtumas pastebimas tarp miesto ir kaimo teritorijų: interneto vartojimas kaimo vietovėse yra 2,5 karto mažesnis nei miestuose. Viena iš pagrindinių priežasčių – plačiajuosčio ryšio infrastruktūra kaimiškose vietovėse arba visai neišvystyta, arba išvystyta tik minimaliai. Skaudžiausia pasekmė yra ta, kad apie 1 mln. Lietuvos kaimo gyventojų (fizinių asmenų), apie 1600 švietimo įstaigų, apie 1400 medicinos įstaigų, apie 1200 bibliotekų ir t.t. (iš viso 11 tūkst. valstybės, viešojo sektoriaus įstaigų ir stambesnių verslo įmonių) neturi galimybių naudotis visavertėmis plačiajuosčio ryšio paslaugomis, neturi galimybių rinktis paslaugų teikimo operatoriaus.

Europos Sąjungos valstybių pagrindinių pašto sektoriaus rodiklių analizė pagal paslaugų apimtį, prieinamumą, paštų tinklo tankį, pašto įmonės efektyvumą rodo, kad skirtingose valstybėse šie rodikliai labai skirtingi. Tačiau Lietuvą palyginti su atskiromis šalimis, pavyzdžiui Airija, pašto paslaugų apimtis mažesnė net 5 kartus.

Pagal paštų tinklo tankį, skaičiuojant gyventojų skaičių tenkantį vienam paštui, Lietuva nedaug atsilieka nuo ES šalių. Visgi tinklo tankis ir paslaugų apimtis tarpusavyje nesusiję. Tai rodo, kad esama Lietuvos pašto infrastruktūra išnaudojama nevisiškai.

Bendromis Lietuvos valstybinio pašto silpnybėmis galima įvardinti vidinių procesų neefektyvumą, silpną informacinių technologijų ir techninę bazę, perteklinę valstybės pašto infrastruktūrą.

Lietuvoje valstybės pašto darbuotojų darbo efektyvumas keletą kartų mažesnis nei pasirinktose Europos Sąjungos šalyse.

Galimybės:

Transporto ir logistikos sektorius

Plėtoti bendradarbiavimą su pietinėje Baltijos jūros dalyje esančiomis valstybėmis siekiant, kad būtų sukurti transporto ir logistikos paslaugų Rytų – Vakarų kryptimi tinklas ir infrastruktūra, kurie savo kokybiniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe būtų konkurencingi šiaurinio Baltijos regiono uostams ir transporto mazgams, o taip pat tranzitui sausumos transportu iš Rytų į Vakarus per Pietines kaimynines šalis.

Užtikrinti Lietuvos transporto sistemos integralumą su ES senbuvų šalių transporto sistemomis, plėtojant ir modernizuojant Transeuropinio transporto tinklo (TEN) infrastruktūrą ir jos sąveiką su Europos aukšto lygio pareigūnų grupės „Platesnei Europai“ patvirtinta Šiaurės ašimi, efektyviai panaudojant ES bei tarptautinių finansinių institucijų paramą.

Intermodalinio transporto plėtotei panaudoti TEN-T finansavimą jūrų greitkeliams bei Marco Polo finansavimo programą.

Transporto (ypač kelių) poveikį aplinkai galima mažinti skatinant transporto priemonių modernizavimą, diegiant pažangias transportavimo proceso valdymo, stebėsenos ir kontrolės technologijas, didinant transporto priemonių įkrovumą, mažinant „tuščią“ transporto priemonių ridą, optimizuojant maršrutus, mažinant eismo spūstis, optimizuojant techninį greitį didinant kelių pralaidumą, esant galimybei parenkat draugiškesnę aplinkai transporto priemonę ar net transporto rūšį.

Panaudoti ES finansinę paramą Lietuvos transporto sektoriaus infrastruktūros plėtotei ir konkurencingumo didinimui.

Įvertinant Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės geografinius ir geopolitinius privalumus, užtikrinti tranzito bei su juo susijusių papildomų pridėtinę vertę generuojančių paslaugų patrauklumą ir plėtotę

Užtikrinti, kad Lietuvos transporto sistemos plėtra atitiktų svarbiausius ES transporto politikos prioritetus – aukšto lygio saugaus judrumo išlaikymą įskaitant socialinę ir ekonominę sanglaudą, aplinkos išsaugojimą užtikrinant energijos tiekimo saugumą, atvirumą naujovėms ypač akcentuojant energijos vartojimo efektyvumą ir pažangaus transporto projektų įgyvendinimą.

Isteigti šalia didžiųjų miestų – Kauno, Klaipėdos, Vilniaus, Panevėžio ir Šiaulių modernius viešuosius daugiarašio transporto logistikos centrus (krovinių miestelius), tam panaudoti ES paramą.

Vykdyti aktyvią transporto politiką siekiant, kad šalies transporto sektorius užimtų kuo platesnį transportavimo ir logistikos paslaugų segmentą globalioje (Europos – Azijos prekybos ašies) ir regioninėje (Baltijos jūros) rinkose.

Remiantis geriausia vakarų Europos patirtimi taikyti privataus ir visuomeninio (valstybinio) kapitalo partnerystės principus (PPP) finansuojant transporto infrastruktūrą. Tai suteikia investiciniam projektui didesnę efektyvumą, skaidrumą bei kaštų ekonomiją.

Yra galimybė panaudoti bendrąją aviaciją oro taksi ir turizmo tikslams.

Panaudojant ES paramą galima plėsti jūrų greitkelius ir su jais susijusias sausumos transporto sistemas.

Pritaikyti Klaipėdos jūrų uostą tenkinti tiek Lietuvos, tiek išsiplėtusios ES, tiek ir tranzito iš trečiųjų šalių poreikius;

Atkurti ir plėtoti Šventosios jūrų uostą;

Didinti krovinių srautus vakarų–rytų kryptimi Klaipėdos uoste, pritaikant jį tiek Lietuvos, tiek išplėtos ES ekonominiams interesams;

Plėsti vidaus vandenų transporto galimybes gabenti ir keleivius, ir krovinius;

Modernizuoti keleivinį maršrutinį transportą – atnaujinti jį techniškai, derinti atskirų rūšių transporto paslaugas, diegti naujas bilietų sistemas (taip pat „vieno bilieto“ sistemą).

Didinti eismo saugą modernizuojant eismo valdymo ir kontrolės sistemas – užtikrinti saugų eismą, padidinti gatvių ir kelių pralaidumą.

Sujungus naujausią aviacijos saugumo patikros įrangą į vieningą sistemą (serverį), atsiranda galimybė atlikti aviacijos saugumo darbuotojų mokymą, kvalifikacijos kėlimą ir įgūdžių testavimą nuotoliniu būdu, vienoje darbo vietoje;

Oro uosto aerodromo teritorijos laisvosios erdvės gali būti išnaudotos kilimo tūpimo tako (KTT) prailginimui, perono praplėtimui, orlaivių techninio aptarnavimo, kuro saugyklų ir logistikos centrų steigimui, kitų kompanijų, teikiančių antžemines paslaugas, vystymui.

Pašto ir elektroninių ryšių sektorius

Pagrindiniai pašto sektoriaus plėtrą lemiantys veiksniai yra pašto rinkos liberalizavimas, pašto rinkos globalizavimas, pašto rinkos reguliavimas, pašto paslaugų kokybės reikalavimai, taisyklės ir standartai, alternatyvūs informacijos siuntimo kanalai. Šių veiksmų vystymosi tendencijos, priklausomai nuo to, kaip bus pasielgta nacionaliniame lygmenyje gali tuo generuoti ir grėsmes ir galimybes.

Teigiamą poveikį Lietuvos pašto sektoriaus raidai gali turėti netradicinių (finansinių, logistikos, mažmeninės prekybos, draudimo produktų pardavimo ir panašių) paslaugų teikimas.

Laikraščių ir periodinių leidinių pristatymo paslauga priskiriama prie kitų pašto paslaugų ir išlieka gana svarbus, nors ir mažėjantis valstybės pašto pajamų šaltinis.

Valstybės paštas pristato laikraščius ir periodinius leidinius visoje Lietuvoje, tačiau kiti pašto rinkos dalyviai (didžiausių Lietuvos dienraščių leidėjai) veikia tik pelningiausiuose rinkos segmentuose ir nustato prenumeratos kainas galutiniuose pardavimo taškuose. Tai riboja laikraščių ir periodinių leidinių pristatymo paslaugos įkainių dydį. Manoma, kad didėjant leidėjų konkurencijai šios paslaugos teikimo įkainiai šiek tiek mažės.

Apibendrinant Lietuvos pašto rinkos būklę, galima teigti, kad daugiausia teikiama universaliųjų pašto paslaugų. Prie sparčiausiai populiarėjančių paslaugų galima priskirti ir informacijos spausdinimo, dėjimo į vokus ir pristatymo, taip pat reklaminio pašto paslaugas. Didžiausia konkurencija yra ir artimiausiu metu išliks pašto siuntinių rinkoje.

Europos Sąjungos valstybių pašto sektoriuje pastebima didėjanti paslaugų įvairovė ir jų apimtys persiskirstymas. Tradicinės pašto paslaugos, kurių didžiąją dalį sudaro pašto korespondencijos paslaugos, užleidžia vietą logistikos ir finansų paslaugoms. Didėjanti šių paslaugų paklausa rodo Europos Sąjungos ekonomikos pažangą ir didėjančią gyventojų perkamąją galią. Lietuvai esant sudėtine Europos Sąjungos ekonomikos dalimi numatomos analogiškos galimybės.

Vidurio ir Rytų Europos valstybių pašto rinkos augimas gali būti tiesiogiai susijęs su BVP augimu. Lietuvoje BVP vienam gyventojui ir laiškų skaičius vienam gyventojui, palyginant su valstybėmis kandidatėmis, yra nedidelis, todėl tikėtina, kad didėjant BVP gana sparčiai turėtų daugėti paštu siunčiamų laiškų ir siuntų.

Auganti ekonomika keičia pašto korespondencijos struktūrą. Didėjant ūkio subjektų pajamoms, daugėja verslo dalyvių siunčiamos pašto korespondencijos. Pajamų didėjimas keičia ne tik pašto korespondencijos siuntėjų struktūrą, bet ir gavėjus.

Europoje lėtai didėja tradicinių pašto paslaugų apimtis, pašto rinkos dalyviai stambėja jungdamiesi tarpusavyje arba įsigydami kitus rinkos dalyvius, atsiranda papildomų paslaugų (pvz., logistikos), esami įkainiai išlaikomi dėl didėjančios masto ekonomijos. Šiuo požiūriu Lietuvos paštui yra galimybė taip pat glaudžiau integruotis į tarptautinio pašto tinklus siekiant padidinti konkurencingumą.

Pašto rinkos liberalizavimas skatins konkurenciją. Liberalizuotos rinkos dalyviai, siekdami išlaikyti ir didinti turimą rinkos dalį, stengsis išlaikyti esamus ir pritraukti naujus vartotojus, gerindami pašto siuntų paslaugų kokybę, stengdamiesi didinti jų apimtį, teikdami naujas rinkos poreikius atitinkančias paslaugas (pvz., logistikos, finansinės paslaugos).

Didėjanti konkurencija pašto sektoriuje, kuri skatina rinkos dalyvius dirbti efektyviau, todėl tikėtini teigiami nacionalinio pašto sektoriaus poslinkiai: patrauklūs tarifai, didėjanti teikiamų pašto ir kitokių paslaugų įvairovė. Be to, didėjanti

konkurencija verčia valstybę užtikrinti efektyvų rinkos veikimą. Taigi, patobulinus įstatyminę bazę ir atitinkamą pašto rinkos reguliavimo mechanizmą, atsirastų galimybė kontroliuoti konkurenciją, užtikrinti universaliųjų pašto paslaugų tarifų skaidrumą teikiant vartotojams prieinamas pašto paslaugas.

Stambieji pašto paslaugų rinkos dalyviai didina įtaką tarptautinėje rinkoje, norėdami įgyti didesnę vartotojų pasitikėjimą ir užsitikrinti savo verslo plėtrą. Mažesnių Europos šalių valstybės pašto įmonės, kurios neturi užtektinai lėšų intensyviai plėtrai, siekia pakliūti į didelių pašto įmonių globą dviem būdais – per privatizaciją arba pasirašydamos strateginės partnerystės sutartis. Tikėtina, kad strateginio partnerio atėjimas į Lietuvą turėtų būti siejamas su valstybės paštu. Strateginio partnerio atėjimas galėtų padidinti naujus tarptautinio pašto siuntų srautus, suteiktų galimybę gauti ir tinkamai naudoti papildomus finansinius išteklius. Išskirtinė stiprioji nacionalinio pašto sektoriaus savybė, galinti padėti priimti rinkos globalizavimo iššūkius, yra ta, kad Lietuva galėtų būti patraukli strateginiam partneriui geografiškai gerai išplėtotą valstybės pašto infrastruktūra.

Elektroninių ryšių srityje sėkmingai įgyvendinta RAIN projekto pirmą dalis. RAIN 2 projektas, numatyta realizuoti 2008 – 2011 metais leis išplėtoti plačiajuostį ryšį kaimo gyvenvietėse, o tai suteiks galimybę net 98 % kaimiškųjų vietovių naudotis internetu. Plėtojant plačiajuostį ryšį yra galimybė aprūpinti internetu pagrindinius žinių centrus (mokyklas, bibliotekas ir t.t.)

Grėsmės

Transporto ir logistikos sektorius

Kaimyninės šalys vysto transporto projektus panaudodamos nacionalines ir Europos Sąjungos lėšas, o dalis vystomi projektų iš esmės yra konkuruojantys Lietuvos tranzito sistemai. Kaimyninė Latvija siekia tapti ašimi tarptautinei prekybai tarp Azijos ir Europos panaudojant Latvijos uostus. Sausumos transporto infrastruktūros rytų – vakarų kryptimi plėtojimas yra vienas pagrindinių prioritetų Latvijoje. Suomija bendradarbiaudama su Rusija formuoja „Šiaurės trikampį“, kuriuos Rusijos kroviniai būtų gabenami į Europą aplenkiant Lietuvą. Taip pat sparčiai plėtojamas transporto koridorius nuo Berlyno, per Varšuvą, Minską į Maskvą. Šalia Minsko plėtojami logistikos centrai. Taip pietų kaimynai formuoja naują ašį krovinių srautui tarp Rusijos ir ES. Šiuo metu didelė dalis tranzitinių krovinių tarp šių regionų vyksta, per Lietuvą, tačiau ateityje gali aplenkti.

Delsiama įgyventi vieną iš 30 prioritetinių TEN projektų – „Rail Baltica“. Yra grėsmė, kad ES nematydama progreso, gali peržiūrėti projektų sąrašą ir likviduoti negyvybingus projektus. Yra grėsmė, kad delsimas įvykdyti minėta projektą gali būti naudingas kaimyninių valstybių transporto politikos tikslams.

Jei vietinis transportas ir toliau liks tik savivaldos atsakomybėje, o savivaldybės ir jų žinioje esančios institucijos silpnai bendradarbiaus su nacionalinėmis institucijomis, nebus integruotų keleivinio transporto vystymo strategijų, keleivinių vietinio ir tolimojo

susisiekimo integravimas (skirtingos transporto rūšys, tvarkaraščiai, infrastruktūra, bilietų sistemos) bus neįgyvendintas. Tai ir toliau sąlygos naudojimosi asmeniniams automobiliais plėtrą, transporto kamščiai didžiuosiuose šalies miestuose didės.

Eismo spūstys ir su jomis susijusios ekonominės (dirbančiųjų gaišimas) ir ekologinės (oro tarša) problemos ir toliau bus aktualios miestuose, jei teritorijų planavimas bus nukreiptas į žmonių traukos centrų (didžiulių parduotuvių, pramogų centrų) koncentravimąsi miestų centruose prieš tai iš esmės neišsprendus viešojo susisiekimo klausimo. Yra grėsmė, kad komerciniam prekybininkų interesui nustelbus viešąjį, susisiekimas kai kurių didmiesčių gatvėse taps paraližuotas.

Oro transporte Rygos oro uostui toliau plėtojantis ir neslepianč ambicijų tapti židiniu (*hub*, angl.) Baltijos jūros regione asistuojant, Kopenhagos Kastrup oro uostui, Vilniaus oro uostas gali prarasti pozicijas tarptautinėje rinkoje. Yra grėsmė, kad Latvijos vežėjų kompanija „Airbaltic“ (kurios tie patys savininkai, kaip ir Rygos oro uosto), šiuo metu vykdanči skrydžius iš Vilniaus oro uosto formuoja sau rinką, ir vėliau vietoj skrydžių iš Vilniaus bus pasiūlyti skrydžiai iš Rygos, sujungiant Vilnį ir Rygą dažnu susisiekimu.

Pašto ir ryšių sektorius

Elektroninės informacijos priemonės labai mažina pašto paslaugų poreikį. Labai mažėja ir paslaugų, susijusių su finansinių ataskaitų ir sąskaitų siuntimu klientams. Plintančios elektroninės prekybos paslaugos daro poveikį tikslinės reklaminės medžiagos ir prekių, siunčiamų tradiciniu paštu, kiekiui, skatina naujų produktų atsiradimą (pvz., hibridinis paštas).

Silpna informacinių technologijų ir techninė bazė, patirties teikti elektronines paslaugas stoka.

Neišsamiai reglamentuotas paslaugų teikimas (pvz., elektroninio parašo įteisinimas).

Esamos Lietuvos susisiekimo būklės prognozių santrauka

Rengiant Lietuvos susisiekimo plėtros strategiją iki 30 metų, būtina įvertinti 3 galimus Lietuvos ekonomikos raidos scenarijus: greito ekonomikos augimo (optimistinis); lėto ekonomikos augimo (realistinis); lėto ekonomikos lėtėjimo (pesimistinis).

Lietuvos ūkio plėtros iki 2015 metų ilgalaikėje strategijoje pateiktas ekonomikos augimo scenarijus iš esmės nebeatitinka šiandieninės padėties, o prasidėjusi globalinė pasaulinė krizė verčia stipriai koreguoti prognozes. Lietuva yra atviros ekonomikos šalis, kurios raida priklauso nuo išorės veiksnių. Lietuva šių veiksnių kontroliuoti ar įtakoti negali, tad prognozėms vienareikšmiškai būtina vertinti pasaulinės ekonomikos tendencijas.

Tikėtina, kad iki 2013 metų laikotarpiu BVP Lietuvoje visgi augs, tačiau lėtai – iki 2 procentų per metus. Santykinai Lietuvos BVP artės prie ES vidurkio sparčiau, nes

prognozuojama, kad vedančiųjų ES ekonomikų (Vokietijos, Prancūzijos) artimiausiu periodu laukia ekonomikos recesija.

Kuomet pasaulyje iškastinių energetinių resursų kainų svyravimas yra du – trys šimtai procentų per santykinai labai trumpą, net pusės metų nesiekiantį laikotarpį, daryti ilgesnes prognozes dėl globalizacijos veiksnių sukulto ekonomikos ir geopolitinių reiškinių neapibrėžtumo tampa labai sudėtinga. Labai didelė tikimybė, kad tokių prognozių paklaidos gali būti už leistinų paklaidų ribų. Vertinant laikotarpį po 2013 metų, turint omenyje ekspertų prognozes dėl ekonomikos stabilizavimosi pasaulyje, Lietuvoje Vakarų Europos valstybių vidutinio metinio BVP didėjimo sparta bus 2–2,4 procento, o Rytų Europoje (iš jų ir Baltijos valstybėse) – maždaug 5,8 procento, jei bus užtikrintos užsienio investicijos į šalies ūkį.

Vadovaujantis krovinių ir keleivių vežimo apimties Lietuvoje prognoze, iš daugelio pasirinktų rodiklių (nacionalinių pajamų, BVP, vidutinio mėnesinio darbo užmokesčio, namų ūkio pajamų ir išlaidų, valstybės turto, vartotojų ir gamintojų kainų indekso, vartojimo prekių ir paslaugų pokyčio) geriausiai tinka BVP. Krovinių vežimų ir keleivių vežimų Lietuvoje tendencijos koreliuoja su BVP tendencijomis. Vieno procentinio punkto BVP pokytis lemia didesnę nei vienas procentinis punktas krovinių vežimo pokytį ir mažesnę nei vienas procentinis punktas keleivių vežimų apimčių pokytį. Tai pasakytina apie augimo atvejį. BVP mažėjimo atvejo aktualios dabartinei situacijai empirikos Lietuvoje nėra, tad tenka priimti prielaidą, kad mažėjantis BVP visų pirma įtakos spartesnį krovinių vežimų apimčių mažėjimą, ir šiek tiek nuosaikesnį keleivių vežimo apimčių mažėjimą.

Prognozės pateiktos Ilgalaikėje Transporto plėtros strategijoje iki 2025 metų pildėsi per 2005–2007 metus. Iki 2020 metų buvo numatytas krovinių apimčių augimas iki 198,5 mln. tonų. Dėl prasidėjusios pasaulinės ekonomikos krizės ir pirmųjų recesijos požymių pirmaujančiose pasaulio ekonomikose daugelis analitikų prognozuoja padarinius atsižvelgdami į „Didžiosios depresijos“ istoriją. Visgi pažymima, kad dabartinė prasidėjusi krizė gali turėti kitokių padarinių, nes dėl globalizacijos ji giliau paveikia atskirų šalių ekonomikas, o stabilizuotis atskiros šalys ir netgi atskiri regionai turi skirtingus išteklius. Pripažįstama, kad tokio neapibrėžtumo sąlygomis geriausiai pasiteisina ilgalaikės investicijos, transporto atveju – į infrastruktūrą, kuri daug dešimtmečių ateityje užtikrins žmonių mobilumą ir prekių judėjimą.

Kaip rodo atliktos prognozės esant neapibrėžtumo sąlygoms, krovinių vežimo apimtys Lietuvoje iki 2030 metų palyginti su 2008 metais turėtų padidėti iki 230 milijono tonų krovinių. Vis didesnė dalis krovinių bus gabenama universalioje taroje – ISO konteineriuose. Turint omenyje, kad prognozuojamame periode ES turi ambicijų plėtoti gamybą Afrikoje formuosius konteineriniai srautai išlietų į šiaurę, kur geležinkelis užims svarbią vietą.

Pasaulinės konteinerizacijos tendencijos ir prognozės rodo, kad savalaikiai užtikrinus reikiamą infrastruktūrą Klaipėdos uoste, bei konteinerių vežimų galimybę geležinkeliais (įskaitant riedmenų įsigijimą ir operacijų plėtotę), o taip pat suformavus intermodalinių terminalų tinklą, bei vykdant tinkamą transporto politiką, 2030 metais

Lietuvoje tikėtinas 1 milijono TEU konteinerių srautas, arba 3 kartus daugiau nei šiuo metu.

Keleivių vežime Lietuva daugiau pasukusi į JAV modelį, kur dominuoja vežimai privačiais automobiliais, priešingai nei Europoje, kur sėkmingai išvystytas viešasis transportas. Lietuvoje, nors ir susiduriama su eismo spūstimis didmiesčiuose piko valandomis, tačiau automobilizacija dar turi potencialą augti, iki pasivys ES vidurkį. O tai atsitiks mažėjant atotrūkiui tarp Lietuvos BVP ir ES vidutinio BVP.

Nafta ir jos produktai sudaro net du penktadalius krovinių gabenamų geležinkeliais, ir apie penktadalį visų krovinių gabenamų Lietuvos teritorija. Europoje sparčiai vystantis alternatyvioms energetinėms technologijoms, investuojant į elektrinių transporto priemonių plėtros tyrimus tikėtina, kad 2030 metais nafta ir kiti iškastiniai energijos šaltiniai nebeturės tokios didelės paklausos kaip dabar, tad tikėtinas šių krovinių srautų mažėjimas.

Pašto sektoriuje ilgalaikėje perspektyvoje iki 2030 metų paštas liks aptarnauti tik smulkių siuntinių rinkai. Tuo tarpu tokie siuntiniai kaip popieriniai dokumentai šiandien gabenami vokuose, plėtojantis elektroninei dokumentacijai bus siunčiami vis mažiau ir galiausiai gali išnykti. Jau atsiradus elektroninėms knygos, o vėliau ir elektroniniams dienraščiams tikėtina, kad ir šioje srityje pašto paslaugos taps nebereikalingos. Paštas vis labiau orientuosis į bankines – finansines paslaugas.

LIETUVOS SUSISIEKIMO SISTEMOS PLĖTROS TIKSLAI

Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros tikslai apima transporto ir logistikos, pašto ir ryšių plėtotės tikslus.

Transportas ir logistika

Siekiant ES šalių–senbuvių transporto paslaugų kokybės ir techninių parametrų lygio užtikrinti darnią Lietuvos transporto infrastruktūros plėtotę;

Atsižvelgiant, kad transportas generuoja dešimtadalį šalies BVP, o taip pat yra tarp pirmaujančių sričių paslaugų eksporto srityje, ir toliau palaikyti ir stiprinti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą tiek Europos Sąjungos, tiek ir globalios rinkos kontekste;

Įvertinant Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės geografinius ir geopolitinius privalumus, užtikrinti tranzito bei su juo susijusių papildomų pridėtinę vertę generuojančių paslaugų patrauklumą ir plėtotę užtikrinti Lietuvos, kaip tranzito valstybės patrauklumą;

Siekiant, kad susisiekimo infrastruktūros plėtotė ir technologinė pažanga teiktų naudą visuotinai šalies gerovei, sudaryti galimybes Lietuvos gyventojams ir ūkio subjektams gauti kokybiškas transporto, logistikos ir ryšių paslaugas.

Užtikrinti, kad Lietuvos transporto sistemos plėtra atitiktų svarbiausius ES transporto politikos prioritetus – aukšto lygio saugaus judrumo išlaikymą įskaitant socialinę ir ekonominę sanglaudą, aplinkos išsaugojimą užtikrinant energijos tiekimo

saugumą, atvirumą naujovėms ypač akcentuojant energijos vartojimo efektyvumą ir pažangaus transporto projektų įgyvendinimą.

Pašto ir ryšių sektorius

Lietuvos pašto politikos pagrindinis tikslas – užtikrinti, kad pašto klientams (tiek Lietuvos, tiek visos ES mastu) būtų teikiamos kokybiškos nenutrūkstamos universaliosios pašto paslaugos. Tikslas siektinas apdairiai palaipsniui stiprinant konkurenciją pašto rinkose siekiant gerinti pašto paslaugų veiksmingumo, kokybės ir pasirinkimo. Galutinis konkurencijos didinimo tikslas – palaipsniui mažinant monopolį, pašto rinkos dalyviams suteikiant laiko pritaikyti organizacines struktūras prie naujos situacijos visiškai atverti rinką.

Universalios pašto paslaugos suprantamos, kaip galimybė naudotis paslaugų spektru (laiškai, paketai, įvertintosios ir registruotosios siuntos, kitos pašto siuntos). Šios paslaugos turi būti teikiamos atitinkant prieinamo kainų lygio, fizinio prieinamumo ir kokybės reikalavimus.

Liberalizuotoje pašto rinkoje valstybės pašto konkurentai veiklą stengiasi plėtoti tankiai apgyvendintose vietovėse, išnaudodami masto ekonomiją, kuri riboja tarifų, kartu ir valstybės pajamų, didėjimą. Tai savo ruožtu mažina valstybės galimybes subsidijuoti universaliąsias pašto paslaugas, todėl kyla pavojus, kad gali sutrikti universaliųjų pašto paslaugų prieinamumas, kad minėtosios paslaugos būtų teikiamos už visiems vartotojams prieinamą kainą, neatsižvelgiant į jų geografinę padėtį.

Neigiama pašto rinkos liberalizavimo pasekmė gali būti rinkos dalyvių smulkėjimas, t.y. rinkos dalyviai stengsis dirbti efektyviau pasirinkdami pelningiausias sritis ir teikdami nedaug paslaugų. Daug smulkių rinkos dalyvių mažintų valstybės galimybes juos kontroliuoti ir užtikrinti jų veiklos skaidrumą. Dėl nepakankamos rinkos dalyvių priežiūros gali prastėti jų teikiamų pašto paslaugų, ypač universaliųjų, kokybė.

Lietuvos paštas turi tapti integralia ES pašto sistemos dalis, o teikiamų paslaugų vartotojiškos savybės turi būti analogiškos kitų ES šalių pašto paslaugų vartotojiškom. savybėm. Siektina sukurti vienodą ES pašto paslaugų lygį, vienodus patekimo į rinką kriterijus, sertifikavimo ir licencijavimo ir leidimų išdavimo sistemą, kuri leistų susiformuoti vieningai ES pašto vidaus rinkai.

SVARBIAUSIOS TRANSPORTO POLITIKOS KRYPTYS

Strategijoje iki 2025 metų kai kurie veiksmai ir priemonės persipina. Siekiant išvengti klausimų kokiai priemonių priskirti vieną ar kitą priemonę, atitinkamai sukeliant klausimų apie atsakingas institucijas siūlytina sudaryti taip vadinamą „susikertančių veiklų“ (*cross cutting activities*, angl.) matricą. Stulpelius paskirstant pagal transporto rūšis, o eilutėse nurodant plėtotės prioritetą. Strategijoje iki 2030 metų siūlytina sukurti veiksmų ir priemonių matricą politikos įgyvendinimui.

	Kelių transportas	Geležinkeliai	Oro transportas	Vandens transportas	Daugiarūšis transportas
Kompleksinė plėtra ir politika					
Infrastruktūros plėtra					
Krovinių vežimų ir logistikos plėtra					
Eismo saugos plėtra					
Transporto saugumas					
Poveikio aplinkai mažinimas					
Keleivių vežimų plėtra					
Informacinių ir ryšių technologijų plėtra					

Būtina vykdyti aktyvią transporto politiką siekiant, kad šalies transporto sektorius užimtų kuo platesnį transportavimo ir logistikos paslaugų segmentą globalioje (Europos – Azijos prekybos ašies) ir regioninėje (Baltijos jūros) rinkose.

Svarbu užtikrinti Lietuvos transporto sistemos integralumą su ES senbuvų šalių transporto sistemomis, plėtojant ir modernizuojant Lietuvos teritorijoje esančią Transeuropinio transporto tinklo (TEN) infrastruktūrą ir jos sąveiką su Europos aukšto lygio pareigūnų grupės „Platesnei Europai“ patvirtinta Šiaurės ašimi, efektyviai panaudojant ES bei tarptautinių finansinių institucijų paramą.

Reikalinga plėtoti požiūrį į tranzitą per Lietuvą skirtingomis transporto rūšimis kaip į vientisą sukuriantį pridėtinę vertę procesą, šalinant „siaurąsias“ vietas, trukdančias tranzito plėtrai. Šiuo tikslu plėtoti tranzitą, atsižvelgiant į privataus ir valstybinio kapitalo įmonių poreikius.

Reikalinga kuo skubiau pašalinti kliuvinius ir barjerus steigiant ir plėtojant modernius intermodalinio transporto ir paskirstymo centrus (klasterius) šalia Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, (o vėliau ir Panevėžio, Šiaulių) netoli transeuropinio tinklo magistralių bei magistralinių geležinkelių linijų, kurie vienoje teritorinėje erdvėje koncentruotų intermodalinio transporto, krovos, sandėliavimo, ekspedijavimo, logistikos, informacinių technologijų ir kitų verslo rūšių bei tyrimų paslaugas. Klasterių

įkūrimo eiliškumas turėtų būti paremtas ekonominiais skaičiavimais, atsižvelgiant į transporto ir krovinių srautus, jų koncentraciją ir sąveiką automobilių kelių, geležinkelių, oro bei jūrų uostų sankirtose bei žemės paėmimo visuomenės poreikiams (klasterių steigimui) galimybes.

Svarbu sukurti teisinę bazę, įgalinančią skaidriai taikyti viešojo ir privataus kapitalo partnerystės modelį įgyvendinant susisiekimo infrastruktūrinius projektus.

Vadovaujantis bendro susisiekimo sistemos efektyvumo kriterijais ir viešojo intereso prioritetais, skatinti konkurenciją tarp skirtingų transporto šakų bei privačias iniciatyvas, sudaryti visiems subjektams lygias sąžiningos konkurencijos sąlygas, teisingai įvertinti ir priskirti kiekvienai transporto rūšiai išorines išlaidas, eliminuoti neskaidrių viešųjų pirkimų praktiką. (pvz. geležinkeliai pranašesni ekologiniu, energetiniu, saugumo ir eismo saugos požiūriu už kelių transportą, tačiau pranašumai netenka prasmės, nes tikrieji kelių transporto taršos, avarijų, kelių išlaikymo kaštai nepriskiriami jų sukėlėjui reikiamu lygiu, juos patiria visuomenė, o išorinių kaštų darytojas neįvertinus šių kaštų laimi konkurencinę kovą, prieš kitas transporto rūšis]

Prasminga būtų optimizuoti keleivinio transporto lengvatų sistemą, lengvatoms skiriamas biudžeto lėšas naudojant tik socialiai remtinoms gyventojų grupėms. Tuo pačiu užtikrinti, kad viešasis transportas būtų teikiamas gyventojams reikiamu kokybės lygiu ir apimtimis, o esant nerentabiliems „socialiniams maršrutams“ užtikrinti kompensacinio mechanizmo vežėjams įgyvendinimą.

Siekiant veiklos optimizavimo, svarbu didinti valstybės įmonių, savivaldybės įmonių ir akcinių bendrovių, kuriose valstybės kapitalas sudaro daugiau kaip 51 proc., valdymo efektyvumą ir lankstumą, atsisakant valdymo sprendimų dubliavimo, vien tik formalaus valstybės tarnautojų dalyvavimo jų veikloje.

Plėtojant transporto sistemą labai svarbu taikyti pažangius metodus bei instrumentus, visų pirma – transportavimo procesų modeliavimą. Tam tikslui plėtoti ryšius su mokslinių tyrimų institucijomis bei stiprinti jų tyrimų bazę.

Transporto sistemos informacinė infrastruktūra suprantama kaip integruota informatikos ir ryšio priemonių, standartų, techninių reglamentų ir organizacinių procedūrų visuma, leidžianti elektroniniu būdu sukaupti pagrindinius transporto sistemos informacinius išteklius, suderintai juos apdoroti ir kompiuterinio ryšio priemonėmis operatyviai teikti patikimą, įvairaus pobūdžio, pavidalo ir paskirties apibendrintą informaciją, kurios reikia tiek įmonių technologinei veiklai, tiek visapusiškai apskaitai, tiek įmonių ar transporto sistemos vadovybės sprendimams priimti. Jos taip pat reikia valstybinės valdžios, valdymo ir administravimo institucijų darbuotojams, įmonių vadovams ir kitiems suinteresuotiems juridiniams bei fiziniams asmenims pagal įstatymų numatytą kompetenciją.

Informacinių technologijų srityje labai svarbu užtikrinti atvirumą naujovėms ypač akcentuojant energijos vartojimo efektyvumą naudojant pažangias technologijas tokias, kaip Gallileo, ERTMS, SESAR.

Informacinės ir elektroninių ryšių technologijos turi tarnauti valdant paprastai tarpusavyje nesuderinamus veiksnius, pavyzdžiui, transporto priemones, apkrovą ir

maršrutus, ir tokiu būdu pagerinti saugumą ir sumažinti transporto priemonių spūstis, gabenimo laiką bei kuro suvartojimą.

Kad vietos nustatymo duomenys būtų reikalaujamo tikslumo, o aprėptis reikiama, reikės naudoti pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (GNSS), pasaulinę vietos nustatymo sistemą (GPS), o artimiausioje ateityje – Europos palydovinę navigacijos sistemą *Gallileo*, kuri bus dar tikslesnė, o galimybės ja naudotis didesnės.

Informacinių technologijų ir intelektinių transporto sistemų plėtros kryptyje būtina įdiegti transporto tinklo eismo ir naudotojų informacijos valdymo bei kontrolės sistemą siekiant optimizuoti infrastruktūros naudojimą, reikalinga sukurti geležinkelių, kelių, vandens ir oro transporto informacines infrastruktūras.

Lisabonos strategijoje pažymėta, kad siekiant skatinti augimą ir ilgalaikę konvergenciją su kitomis ES teritorijomis, stambios infrastruktūros investicijos reikalingos atsiliekančių regionų transporto, aplinkosaugos ir energijos sektoriuose, ypač naujosiose valstybėse narėse.

Investicijos į infrastruktūrą yra vienos stabiliausių, ypač tuomet kai pasaulio ekonomika rodo siūbavimo požymius, energetinių resursų kainos keičiasi kelis kartus per metus, finansinės krizės kelia bankroto grėsmę atskiroms demokratinėms valstybėms, didėja įtampa tarp atskirų geopolitinių regionų. Kuomet pasaulis sparčiai toliau žengia globalizacijos linkme, daug ekonomikos reiškinių gali būti sunkiai prognozuojami, dėl ankstesnių patirčių nebuvimo (kuo iš esmės dažniausiai remiasi prognozavimas). Investicijos į infrastruktūrą, o ypač į susisiekimo infrastruktūrą užtikrina ilgalaikę grąžą per dabartinės ir ateities kartų gerovę. Ilgalaikėje ES transporto plėtros perspektyvoje transporto infrastruktūros modernizavimui ir plėtrai priklauso prioritetinis vaidmuo. Transporto infrastruktūros planavimas ir plėtra dažniausiai laikomi viena svarbiausiųjų transporto politikos priemonių rengiant tiek bendras ES, tiek atskirų ES valstybių transporto plėtros strategijas ir programas.

Visgi, kaip kad Europos Komisija pažymi, kad daugumoje atvejų investicijų planavimas ir prioritetų skyrimas vyksta nesuderintai pagal nacionalinę logiką, nekreipiant dėmesio į tarptautinius srautus, bei bendrąjį ES interesą. Daugiausia dėmesio skiriama infrastruktūrai, bet nepakankamai rūpinamasi pralaidumo trikdžių, susidarančių ne dėl infrastruktūros, šalinimu, nors tokie trikdžiai dažnai yra pagrindinė gaišaties priežastis, ypač prie valstybių sienų. Nėra bendrai priimtų metodikos planų ir projektų ekonominiam, socialiniam ir ekologiniam poveikiui vertinti, kuri atitiktų geriausios tarptautinės praktikos normas.

ES valstybėse transporto infrastruktūros plėtros poreikį sąlygoja 2 svarbiausieji veiksniai – automobilizacijos augimas (keleiviniame transporte) ir prekybos bei pramonės augimas (krovininiame transporte).

Lisabonos strategijoje dėmesys kreipiamas į privačiąją ir viešąją partnerystę infrastruktūros objektų statyboje.

Visos Europos transporto koridorių ir regionų sistema (PEC) buvo nustatyta dviejų Kretoje (1994 m.) ir Helsinkyje (1997 m.) vykusių Ministrų konferencijų metu, siekiant sujungti ES-15 su tuometinėmis kaimyninėmis šalimis. Po 2004 m. ir 2007 m. plėtros didžioji šių transporto koridorių dalis (būtent I, IV, V, VI ir VII) atsirado Europos

Sajungoje ir todėl dabar įeina į TEN tinklą, ir finansuojami iš TEN fondo. ES aukšto lygio pareigūnų grupė „Platesnei Europai“ TEN tinklo plėtrai į ne ES šalis numatė penkias ašis, ir Lietuvą kerta „Šiaurės“ ašis. Šiuo požiūriu labai svarbu užtikrinti Lietuvos transporto infrastruktūros integralumą su Šiaurės ašimi plėtojant koridorių rytai vakarai efektyviai panaudojant ES bei tarptautinių finansinių institucijų paramą. Kadangi, „Šiaurės ašis“ gana plačiai apima infrastruktūrą jungiančią ES su Rytų kaimynais, Lietuvai svarbu, kad „Šiaurės ašies“ fragmentas, kuris driekiasi per Lietuvą būtų ir toliau vienu pagrindinių tranzitinių transporto koridorių Rytų-Vakarų kryptimi. Šiuo požiūriu labai svarbu pasiekti, kad Lietuvos atstovai (pareigūnai) aktyviai dalyvautų kuriant ir plėtojant „Šiaurės ašies“ projektų strateginį valdymą.

Pagrindiniai Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros prioritetai yra transporto koridoriaus Šiaurė-Pietūs plėtotė ir koridoriaus Rytai-Vakarai plėtotė. (Plačiau antroje galutinės ataskaitos dalyje)

Plėtojant koridorių Šiaurė-Pietūs strateginis tikslas yra užtikrinti, kad geležinkelio projektas „Rail Baltica“ būtų įgyvendintas. Lietuvai reikėjo didelių pastangų, kad „Rail Baltica“ projektas būtų pripažintas prioritetiniu ES bendro intereso projektu. Jo įtraukimas į 30 prioritetinių projektų sąrašą visgi neteikia jokių garantijų, kad projektui bus teikiama ES finansinė parama, ypač dabar, kai Ilgalaikėje Transporto plėtros strategijoje (iki 2025 metų) numatyti darbai šiuo klausimu taip ir nebuvo pradėti (2008 metais ne tik kad statyba nebuvo pradėta, bet dar nėra galutinių sprendimų dėl magistralės trasos). (Plačiau antroje galutinės ataskaitos dalyje).

Rytai – Vakarai koridoriaus (panaudojant Klaipėdos uostą, bei plėtojant krovinių kaimelius Klaipėdoje, Kaune, Vilniuje) infrastruktūros plėtra yra labai svarbi siekiant atsiderėti tarp pirmaujančių tranzitinių magistralių Europos Sąjungos ir Rytų (įskaitant Aziją) prekybiniam mainams. Kadangi ambicijų šioje srityje turi visos kaimyninės šalys (plačiau antroje galutinės ataskaitos dalyje), būtina plėtoti infrastruktūrą ir skirtingų transporto rūšių sąveikos taškus. Infrastruktūros Rytų-Vakarų kryptimi plėtotė leistų įsikomponuoti į Baltijos jūroje numatomus plėsti jūrų greitkelius į Danijos, Švedijos, Vokietijos ir kitų ES valstybių transeuropinius tinklus. Lietuvos transporto ir ekonomikos strateginius interesus labiausiai atitiktų Baltijos jūroje šiaurės–pietų kryptimi formuojami jūrų greitkeliai.

SIŪLOMOS TRANSPORTO POLITIKOS ĮGYVENDINIMO PRIEMONĖS PAGAL ATSKIRAS TRANSPORTO RŪŠIS

Žemiau yra pateiktos siūlomos transporto politikos įgyvendinimo priemonės pagal atskiras transporto rūšis: **kelių** transportas, **geležinkelių** transportas, **vandens** (jūrų ir vidaus vandens) transportas, **oro** transportas bei **daugiaryšis** transportas apimantis multimodalinį, intermodalinį transportą ir įvairių transporto rūšių sąveikos ir kombinavimo aspektus.

KELIŲ TRANSPORTO MODERNIZAVIMAS IR PLĖTRA

Svarbiausios užduotys yra integruoti Lietuvos kelių transporto tinklą į ES kelių transporto sistemą techniniais technologiniais ir teisinio reguliavimo aspektais, pasinaudojant patogia šalies geografine ir geopolitine padėtimi, didinant Lietuvos transporto įmonių galimybes ir vaidmenį tarptautinėje kelių transporto paslaugų rinkoje. Siekti, kad Lietuvos kelių tinklo techniniai parametrai atitiktų racionalų gamybinių jėgų išdėstymą ir patvirtintą kai kurių ūkio šakų plėtrą atskiruose regionuose, mažintų transportavimo išlaidas ir suteiktų galimybių keleiviniam ir kroviniui transportui laisvai judėti šalies teritorijoje. Užtikrinti darnią transporto infrastruktūros objektų rekonstrukciją ar plėtrą miestuose ir užmiestyje pagal planuojamų teritorijų naudojimo ir tvarkymo reikalavimus.

Kuriant ekonomiškai efektyvią transporto sistemą, būtina suderinti visų transporto rūšių plėtrą, teikti pirmenybę mažesnei neigiamai poveikį aplinkai darančiam transportui, didinti energinio transporto sektoriaus efektyvumą, naudoti daugiau alternatyvių ir mažiau – aplinkai teršiančių degalų.

Aplinkosaugos srityje valstybė, užuot kovojusi su neigiamomis poveikio aplinkai pasekmėmis, turi kontroliuoti ir reguliuoti poveikį aplinkai, raginti ūkio subjektus ir valstybės institucijas vykdyti neigiamo poveikio aplinkai ir žmonių sveikatai prevenciją. Nuoseklus ES direktyvų ir nacionalinių įstatymų, reglamentuojančių poveikį aplinkai ir žmogaus sveikatai, įgyvendinimas, gamintojų atsakomybės už aplinkos taršą didinimas – vienas svarbiausiųjų valstybės uždavinių.

Keleivinio kelių transporto prioritetai skiriami viešojo maršrutinio transporto paslaugoms ir lengvųjų automobilių naudojimui subalansuoti, laikantis nacionalinės teritorinės plėtros principų ir ES direktyvų keisti modalinį pasiskirstymą miesto transporte, suteikiant pirmenybę viešajam susisiekimui, pėstiesiems ir dviratininkams.

Priemonė	Mato vienetais priemonės vertinimui	Terminas (iki)
Kompleksinė plėtra ir politika		
Siekti, kad šalies ir miestų kelių transporto sistemos būtų kompleksiškos ir integruotos. Tai padėtų racionaliai ir efektyviai naudoti lėšas infrastruktūros plėtrai: spręsti susisiekimo problemas tiek užmiestyje, tiek miestuose, plėtoti tranzitinius transporto koridorius ar aplinkkelius;	Integruotų paslaugų skaičius, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Labiau koncentruoti miestų, naujų rajonų ir gyvenviečių užstatymą, projektuoti kompleksinius visuomeninius centrus, kurie generuotų keleivių srautus, pakankamus aptarnauti viešuoju maršrutiniu transportu;	Parengta ir įgyvendinta kompleksinių plėtrotės projektų, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Infrastruktūros plėtra		
Integruoti krašto kelių tinklą į ES kelių transporto sistemą, užtikrinant tarpregionines jungtis su transeuropiniu kelių tinklu, ir vietinės reikšmės kelių tinklą, suformuojant	Nutiesta tarpinių grandžių, km	Iki 2020 m.

visą regionų plėtrai būtiną infrastruktūrą, papildant kelių tinklą trūkstamomis grandimis ir išvengiant nepakankamo pralaidumo vietų;		
Integruoti į rengiamus kelių transporto infrastruktūros plėtros projektus bevariklio transporto infrastruktūros kūrimą.	Parengta plėtros projektų, vnt.	Iki 2020 m.
Toliau vykdyti Lietuvos kelių (žvyrkelių) asfaltavimo programą.	Išasfaltuota žvyrkelių, km	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Rekonstruoti krašto ir rajoninius kelius.	Rekonstruota kelių, km	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Plėtoti E lygio magistralių tinklo tobulinimą statant aplinkkelius ir skirtingo lygio sankryžas.	Įrengta aplinkelių, km Pastatyta skirtingo lygio sankryžų, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Plėtoti E lygio magistralių tinklo tobulinimą stiprinant ir platinant kelių dangą.	Praplatinta ir sustiprinta kelių dangos, km	Iki 2013 m. Iki 2020m.
Modernizuotus pagal Europos standartus Lietuvos kelių tinklus sujungti su Lenkijos, o per ją – ir su kitų ES valstybių transeuropinių tinklų sistema	Įrengta jungčių, km.	Iki 2013m.
Tobulinti krašto ir rajoninių kelių techninius parametrus iki šalies ir tarptautinių požiūriu suderinto lygio.	Rekonstruota krašto ir rajoninių kelių.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Integruoti regioninės reikšmės kelių tinklą į tarptautinės reikšmės magistralių tinklą.	Įrengta jungčių, vnt.	Iki 2013 m.
Plėtoti dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą miestuose, gyvenvietėse ir užmiesčio keliuose.	Nutiesta dviračių takų, km; nutiesta pėsčiųjų takų, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Miestų aplinkkelius ir užmiesčio kelius integruoti į susiformavusius miestų gatvių tinklus, susieti juos naujomis įvažiavimo magistralėmis, skirtingo lygio sankryžomis, trūkstamais tiltais per upes	Pastatytų tiltų per upes, vnt.; įrengta miesto gatvių jungčių, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Užbaigti asfaltuoti visus krašto ir rajoninius kelius, kuriais kursuoja viešasis maršrutinis transportas.	Išasfaltuotų kelių, %	Iki 2030 metų
Valstybiniame kelių tinkle asfaltuotų kelių dalį padidinti iki 90 % .	Valstybiniame kelių tinkle asfaltuotų kelių, %	Iki 2030 metų
Modernizuoti visą magistralinių kelių tinklą, kad jis atitiktų ES reikalavimus.	Modernizuota magistralinių kelių, km	Iki 2030 metų
Krovinių vežimų ir logistikos plėtra		
Didinti Lietuvos kelių transporto sektoriaus verslo konkurencingumą Europoje.	Lietuvos transporto įmonių pajamos, Lt	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Skatinti logistikos paslaugų plėtotę, ypatingą	Paslaugų eksporto	Iki 2020 m.

dėmesį skiriant paslaugų eksportui, realizuojant logistikos paslaugas per paskirstymo ir tiekimo grandinių valdymą taip, kad Lietuva taptų prekių paskirstymo sistemos centru į kaimynines šalis.	apimtis, Lt	
Tobulinti sunkiojo krovinio transporto rinkliavų surinkimo sistemą (infrastruktūros naudotojų rinkliava), kad ji būtų proporcinga transporto priemonės padarytam poveikiui (keliams, aplinkai)	Įdiegta nuo ridos ir svorio priklausantis rinkliavų sistema	Iki 2020m.
Parengti vidinių muitinės postų stambinimo koncepciją remiantis prekių srautų analize ir jų kaitos tendencijomis.	Muitinės postų skaičius, vnt.	Iki 2020 m.
Pasirengti kurti profesionalių vairuotojų pirminio mokymo ir periodinio kvalifikacijos kėlimo sistemą ir įdiegti ją pagal ES reikalavimus.	Parengta profesionalių vairuotojų rinkai, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Tobulinti krovinių vežėjų kvalifikacijos ir profesionalumo kėlimo sistemą	Pakelta profesionalių vairuotojų kvalifikacija, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Miestuose, kad kroviniai būtų išvežiojami efektyviau, skatinti intelektualią transporto sistemų panaudojimą derinti reišius, siekti didesnių pakrovimo koeficientų ir efektyvesnio transporto priemonės eksploatavimo.	Geresnis transporto priemonių įkrovumas, %,	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Krovinių išvežiojimą mieste būtina geriau integruoti su institucijų struktūromis ir vietos politikos formavimu. Paprastai už viešojo keleivių transporto priežiūrą atsako kompetentinga vykdomoji institucija, o krovinių transporto paskirstymu rūpinasi privatus sektorius. Vietos valdžia turėtų traktuoti visą su keleivių ir krovinių vežimu susijusią logistiką miestuose kaip vieningą logistikos sistemą.	Įkurti už miesto logistiką atsakingi padaliniai savivaldos organuose, savivaldybių sk.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Eismo saugos plėtra		
Skatinti kelių eismo dalyvius būti atsakingesnius (užtikrinti, kad būtų geriau laikomasi galiojančių taisyklių, ir įvesti griežtesnes priemones, kuriomis būtų baudžiama už pavojingą elgesį). Inicijuoti teisės aktų pakeitimą, kad vairavimas neblaiviems taptų vertinamas kaip kriminalinis nusikaltimas ir baudžiamas pagal baudžiamąjį kodeksą.	Žuvusiųjų autoįvykiuose skaičiaus sumažėjimas, vnt./100 tūkst gyventojų	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Aišškinti visuomenei saugaus eismo svarbą, mokyti eismo dalyvius eismo saugumo ir	Žuvusiųjų autoįvykiuose	Iki 2013 m. Iki 2020 m.

pagalbos teikimo, griežtinti transporto priemonių techninės būklės priežiūrą ir eismo kontrolę, gerinti eismo sąlygas keliuose.	skaičiaus sumažėjimas, vnt.	
Vykdyti valstybinę eismo saugos stebėseną , kaupti duomenų banką, realizuoti specialiąsias saugaus eismo programas.	Sukurta ir pildoma duomenų bazė	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Formuoti kelių transporto saugaus eismo sistemą, stiprinti eismo dalyvių saugumo prevenciją, gerinti eismo reguliavimo sąlygas, modernizuoti kelių infrastruktūrą (gerinti jos geometriją ir tobulinti dangą), griežtinti kelių transporto priemonių techninės būklės kontrolę.	Sumažėjęs eismo įvykių dėl kelio būklės skaičius	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Diegti teisinės priemonės siekiant sumažinti eismo įvykių skaičių, nukreipti į ekonominę paskatą nepažeidinėti kelių eismų taisyklių. Tai realizuotina JAV pavyzdžiu, kuomet eismo nuolatiniams eismo taisyklių pažeidėjams, taikomi žymiai didesni draudimo paslaugų tarifai. Asmenims, kurie piktybiškai nesumoka skirtų baudų už kelių eismo taisyklių pažeidimus taikyti finansines priemones, ribojant jų finansines laisves (bankų sąskaitos, sveikatos draudimas ir panašiai).	Sumažėjęs eismo įvykių skaičius, kuriuos padaro nuolatiniai pažeidėjai, vnt.; Sumažėjęs eismo įvykių skaičius, kuriuos padaro neblaivūs vairuotojai, %.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Inicijuoti mokyklose švietėjišką veiklą, kur vaikai būtų supažindinami su kelių eismo taisyklių pagrindais ir aiškinamos nelaimių priežastys.	Mokiniai apmokyti pagal naują programą, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Vykdyti nuolatinę švietėjišką veiklą siekiant ugdyti pagarbą kitiems eismo dalyviams, atsakomybę už savo veiksmus.	Švietėjiškoms priemonėms paveiktų gyventojų skaičius, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Taikyti inžinerines priemones kelių eismo saugumui didinti. Fiziniais barjeriais apriboti gyventojų galimybę patekti į važiuojamąją dalį tam neskirtose vietose.	Pastatyta atblokuojančių barjerų, km.; Žuvusiųjų pėsčiųjų skaičius, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Skatinti, kad automobiliai būtų aprūpinti <i>eCall sistema</i> , kuri nelaimės atveju automatiškai nusiųs signalą pagalbos tarnyboms ir praneš joms apie tikslią transporto priemonės buvimo vietą ir kitą informaciją apie nelaimę ir transporto priemonės keleivius. Visiškai įdiegus <i>eCall</i> sistemą, kasmet Europoje būtų galima išgelbėti net 2 500 gyvybių.	Automobilių aprūpintų <i>eCall</i> sistema dalis nuo visų automobilių, %	Iki 2020 m. Iki 2030m.
Skatinti, kad automobiliai būtų aprūpinti elektroninės stabilumo kontrolės (ESK) sistema – tai transporto priemonės saugumo	Automobilių aprūpintų ESK sistema	Iki 2020 m. Iki 2030m.

technologija, dėl kurios galima išvengti nelaimių sumažinant nuslydimo pavojų, kuris yra pagrindinė mažiausiai 40 % mirtimi pasibaigusių nelaimių keliuose priežastis. (Nuo 2012 m. ESK sistema taps privaloma visuose naujuose JAV rinkai skirtuose automobiliuose. To paties bus siekiama ir ES.)	dalis nuo visų automobilių, %	
Užtikrinti, kad automobiliai būtų aprūpinti nelaimių prevencijos sistema ADAS sistema, nes nustatyta, jei keleivinių automobilių vairuotojai būtų įspėti 0,5 sekundės anksčiau, būtų galima išvengti apie 60 % atsitrenkimų į ta pačia kryptimi važiuojančią transporto priemonę.	Automobilių aprūpintų ADAS sistema dalis nuo visų automobilių, %	Iki 2020 m. Iki 2030m.
Užtikrinti nestacionarių montuojamųjų prietaisų (pagrinde navigacinių) saugų naudojimą ir pritvirtinimą transporto priemonėse bei sąsaja su transporto priemonėje įmontuotomis sistemomis.	Automobilių kuriuose Pritvirtinti nestacionarūs prietaisai dalis nuo visų automobilių, %	Iki 2020 m. Iki 2013 m.
Užtikrinti gatvių apšvietimą miestų teritorijose apšviečiant ir miestų pakraščiuose besikuriančius gyvenamuosius rajonus, įrengti šaligatvius, pėsčiųjų perėjas.	Apšviestų gatvių, km; Įrengtų šaligatvių, km.; Įrengtų pėsčiųjų perėjų, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Plėtoti stacionarių greičio matuoklių diegimą avaringuose ruožuose bei šalia žmonių traukos centrų, ypač mokyklų, prekybos ir pramogų centrų.	Įrengta stacionarių greičių matuoklių, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Saugaus eismo problemas kelti kaip socialines problemas, pabrėžiant pasekmes žmonių sveikatai ir dėl to patiriamus nuostolius.	Parengta ir transliuota reklaminių kompanijų, ir viešųjų ryšių akcijų, val.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Parengti regionines ir vietines eismo saugos didinimo programos plačiau įtraukiant savivaldos sektorius.	Parengtų programų, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Europos miestuose įvyksta beveik du trečdaliai visų avarių ir žūsta apie trečdalis visų eismo įvykių aukų, nelaimės ištinka lengviausiai pažeidžiamus eismo dalyviu (pavojus žūti avarijoje yra šešis kartus didesnis dviratininkams ir pėstiesiems nei besinaudojantiems automobiliais). Todėl būtina užtikrinti gatvių apšvietimą miestų teritorijose apšviečiant ir miestų pakraščiuose besikuriančius gyvenamuosius rajonus, įrengti šaligatvius, pėsčiųjų perėjas.	Sumažėję žuvusių autoįvykiuose miestuose, %	Iki 2030 m.

Dalį lėšų, surinktų už Kelių eismo taisyklių pažeidimus, skirti eismo saugumui gerinti.	Lėšų dalis skirta eismo saugumui gerinti, %	Iki 2013 m.
Transporto saugumas		
Sukurti transporto saugumo programą užtikrinant keleivių ir krovinių saugumą nuo nusikalstamos ir teroristinės plėtros.	Sukurta programa.	Iki 2020 m.
Poveikio aplinkai mažinimas		
Sumažinti automobilių variklinio transporto poreikį, taikant žemės naudojimo strategijas bei miestų ir regionų planavimą	Sumažėjęs automobilių naudojimas, %	Iki 2020 m.
Transporto kaštus glaudžiau susieti su rida, internalizuoti su transportu susijusių aplinkos ir sveikatos kaštus.	Parengta metodika	Iki 2020 m.
Skatinti, kad automobilių būtų naudojamosi tausiau ir vienu automobilių vyktų kuo daugiau keleivių, užuoti vykę atskiromis transporto priemonėmis. Tai įgyvendintina atskiromis eismo juostomis.	Atskiros eismo uostos, km.	Iki 2020 m.
Švietėjiškos priemonėmis ugdyti supratimą apie transporto poveikį aplinkai, apie sukeliamus neigiamus padarinius.	Parengta ir įdiegta ugdymo metodika	Iki 2013
Užtikrinti, kad į su visuomenės sveikata susijusius transporto sprendimų priėmimų procesą būtų įtraukta visuomenė.	Sukurtas sprendimų priėmimo modelis	Iki 2020 m.
Sumažinti triukšmo keliamą poveikį žmonėms potencialiai pavojingus šiuo požiūriu kelių ruožus vietas atitveriant nuo gyvenamųjų vietų specialiais užtvaramis.	Atitverti triukšmingiausi ruožai, km.	Iki 2030
Ekonominėmis priemonėmis paskatinti, kad būtų įsigijami nauji keleiviniai automobiliai, kurių išmetamo CO ₂ vidutinį kiekis siektų iki 120 g/km (Europos pramonė tokius automobilius pateikti rinkai iki 2012 metų)	Sukurta mokestinė diferenciacija; Ekologiškų automobilių dalis, %	Iki 2013 m.
Nustatyti ir suderinti minimalius transporto priemonių eksploatavimo standartus ir kontroliuoti jų laikymąsi, bei užtikrinti kad jie nuolat būtų griežtinami, senos ypač aplinką teršiančios transporto priemonės būtų nuolat atnaujinamos arba jų eksploatavimas būtų palaipsniui nutraukiamas.	Sukurti ir įdiegti standartai; Standartus atitinkančių automobilių dalis, %	Iki 2030 m.
Ekonominėmis ir teisinėmis priemonėmis vietiniam krovinių išvežiojimui skatinti taikyti mažesnės, našesnės ir ekologiškesnės transporto priemones.	Sukurtos priemonės; Mažieji sunkvežimių dalis, %	Iki 2030 m.
Taikyti išorinių sąnaudų priskyrimo vidinėms sąnaudoms metodą, kai konkurso būdu	Daugiau įsigijama ekologiškų transporto	Iki 2020 m.

perkant transporto priemones, atrankos kriterijumi gali būti ne tik transporto priemonės kaina, bet ir transporto priemonės eksploataavimo laikotarpiu patiriamos sąnaudos, susijusios su energijos vartojimu, išmetamais CO ₂ ir kitų teršalų kiekiais. Jei pirkimo procedūrose būtų numatomas išorinių sąnaudų priskyrimas vidinėms sąnaudoms, eksploataavimo sąnaudos būtų aiškesnės. Ekologiškoms ir efektyviausiai energiją vartojančioms transporto priemonėms būtų suteiktas konkurencinis pranašumas ir būtų sumažintos bendros sąnaudos. Taip viešasis sektorius galėtų parodyti „tvartos ūkinės veiklos“ pavyzdį, kuriuo galėtų sekti kiti veikėjai rinkoje.	priemonių, vnt.	
Skatinti aplinkai mažiau kenksmingus vairavimo įpročius (<i>ecodriving</i> , angl.)	Parengta programų, vnt, apmokyta vairuotojų, vnt.	Iki 2020 m.
Užtikrinti, kad klientai gautų informaciją apie naujų privačių automobilių kuro suvartojimą ir išskiriamo CO ₂ kiekius. Minėtas įsipareigojimas yra susijęs su lipnios etiketės, kurioje nurodoma ši informacija, tvirtinimu ant arba šalia kiekvieno naujo parduodamo automobilio.	Prieinama informacija apie technines charakteristikas, %	Iki 2013 m.
Diegiant CARS21 iniciatyva panaikinti arba sumažinti mokesčius už švარიąsias transporto priemones.	Sumažinti mokesčiai už švarias transporto priemones; švarių transporto priemonių dalis, %	Iki 2020 m.
Miestams apriboti aplinką teršiančių ir daug kuro vartojančių transporto priemonių įvažiavimą į centrinės miestų dalis rinkliavų arba tiesioginio draudimo forma.	Sumažėję automobilių miestų centruose, %	Iki 2020 m.
Kadangi dėl tinkamo padangų slėgio gali būti sutaupyta iki 4 % kuro (nekalbant jau apie padidėjusią avarijų riziką), skatinti vairuotojus nuolat tikrinti padangų slėgį.	Sumažėjusi CO ₂ emisija, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Kadangi kokybiškos padangos gali sutaupyti iki 5 % kuro, skatinti ekonominėmis priemonėmis naudoti būtent tokias padangas.	Sumažėjusi CO ₂ emisija, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Kadangi mažesnės galios automobiliai naudoja mažiau kuro ir mažiau teršia aplinką, ekonominėmis priemonėmis skatinti naudoti mažesnės galios automobilius.	Sumažėjusi CO ₂ emisija, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Skatinti adaptyviųjų pastovaus greičio palaikymo sistemų (ACC) diegimą, kurios	Sumažėjusi CO ₂	Iki 2020 m.

kuro suvartojimą sumažina iki 3 %.	emisija, %	Iki 2030 m.
Skatinti daugiau naudoti alternatyvių ir aplinką mažiau teršiančių degalų, kad mažėtų aplinkos tarša.	Alternatyvių degalų naudojimas, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Susieti pagrindinėmis dviračių trasomis tankiausiai gyvenamus miesto rajonus su miesto centrais, didžiausiomis darbo ir mokymosi vietų teritorijomis, mokyklomis, universitetais, stambiais prekybos, laisvalaikio organizavimo objektais, didelėmis įmonėmis ir tarnybomis.	Nutiesta dviračių trasų miestuose, km	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Griežtinti reikalavimus, keliamus išmetamosioms dujoms ir triukšmo lygiui.	Sumažėjęs triukšmo lygis, %, Sumažėję kietųjų dalelių ore, %.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Diegti naujosios kartos maršrutinio transporto sistemas, skatinti plačiau pereiti prie elektros energiją naudojančio ir mažiau aplinką teršiančio transporto.	Elektrifikuota viešojo transporto, km	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Skatinti naudoti švarų kurą (taikant 20 procentų viso kuro sudarantį pakaitalą), taikyti elektromobilius ir hibridinius automobilius miesto kelionėms, ypač miesto aptarnavimo srityje, vengti transporto kamščių ir oro taršos intensyviai lankomose miestų ir gyvenviečių vietose.	Hibridinių automobilių dalis, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Nutiesti reikiamus pėsčiųjų ir dviračių takus miestuose ir gyvenvietėse, integruoti juos į bendrą susisiekimo sistemą įrengiant dviračių laikymo aikšteles prie galinių viešojo transporto stotelių.	Įrengta dviračių aikštelių, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Skatinti elektra varomų arba hibridinių automobilių plėtrą bei užtikrinti jai reikalingą infrastruktūrą (baterijų įkrovimo taškai).	Baterijų pildymo taškai hibridiniams automobiliams, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Vietiniai atsinaujinantys biologiniai ištekliai turi tenkinti iki 15 procentų Lietuvos kuro poreikių. Turi būti sukurta reikiama teisinė bazė ir teikiama visokeriopa parama energiniam žemės ūkiui, perdirbamajai pramonei plėtoti. Turi būti sudaryta galimybė maždaug tiek pat (15 procentų) transportui skiriamų degalų poreikio tenkinti gaminant biodyzeliną ir bioetanolį. Kaip rodo kitų valstybių patirtis, plačiau panaudoti alternatyvius energijos šaltinius (biokurą, vėjo ir vandens energiją ir kt.) labiausiai trukdo naftos produktus gaminančių ir jais prekiaujančių įmonių lobistinė veikla. Valstybė turi sureguliuoti teisinius ir		

ekonominius alternatyvios energijos gamybos ir realizavimo klausimus.		
Geriau organizuoti ir reguliuoti transporto eismą, kad būtų mažesnė oro tarša ir triukšmas, pasiekti, kad oro tarša ir triukšmas miestuose neviršytų leistinų normatyvų.	Eismo reguliavimo priemonių skaičius, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Plėtoti mažiau aplinką teršiantį ir saugesnį transportą, daugiau naudoti ne tokių kenksmingų aplinkai (suskystintosios ir gamtinės dujos, mažai sieros turintis mazutas) ir alternatyvių (biodyzelinas, bioetanolis) degalų.	Transporto priemonių varomų suskystintomis dujomis, dalis %, Transporto priemonių varomo biodegalais dalis, %.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Keleivių vežimų (viešojo transporto) plėtra		
Užtikrinti, kad atskirų savivaldybių vietinio keleivinio transporto plėtros strategijos ir jų įgyvendinimas atitiktų šalies transporto sektoriaus plėtros strategines nuostatas. Inicijuoti, kad savivaldos institucijos rengdamos savo strateginius dokumentus transporto srityje tai suderintų su šakinėmis ministerijomis.	Savivaldybių vystomų projektų, neatitinkančių šalies transporto strategiją skaičius, vnt.	Iki 2013 m.
Visokeriopai skatinti šalies gyventojus naudotis viešojo transporto paslaugomis, kad nebedidėtų lengvųjų automobilių srautai ir gatvių bei kelių tinklo apkrova, ypač didžiuosiuose miestuose;	Vežtų keleivių skaičius viešuoju transportu, mln. kel.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Užtikrinti, kad miesto transporto paslaugos turėtų būti įperkamos ir mažas pajamas gaunantiems žmonėms.	Viešojo transporto prieinamumas, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Kadangi viešasis transportas taps konkurencingas prieš asmeninius automobilius tik tuomet, kai bus jis lengvai prieinamas, kai kelionė juo taps bent jau ne lėtesnė už kelionę automobiliu.	Susisiekimas viešuoju transportu greitesnis už automobilius, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Užtikrinti, kad kelionės viešuoju transportu skaičiuojant vienam asmeniui būtų pigesnės nei kelionės automobiliu.	Susisiekimas viešuoju transportu pigesnis už automobilius, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Lietuvos miestų viešojo transporto paslaugų lygį (pasiekiamumo, kelionės trukmės, važiavimo kokybės ir kiti rodikliai) priartinti prie keleivių vežimo paslaugų kokybės lygio pažangiosiose ES valstybėse	Vežtų keleivių viešuoju transportu santykis su kelionėmis automobiliu, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Įdiegti naujas mokėjimų sistemas panaudojant atmenamąsias korteles (pavyzdžiui, mokesčiai už važiavimą, mokesčiai už kitas paslaugas, automobilių	Pasinaudojusių atmenamosios kortelės skaičius, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.

stovėjimą ir klientų lojalumo programos). Kortelių pagalba turi numatyta galimybė diferencijuoti tarifus pagal laiką arba pagal tikslinę grupę (pavyzdžiui, piko arba ne piko valandos).		
Miesto viešojo transporto maršrutų tinklą patobulinti taip, kad jis tenkintų keleivių poreikius teritorijos aptarnavimo požiūriu	Miestų padengiamumas viešuoju transportu, skaičiuojant didžiausią atstumą iki stotelės 500 metrų, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m
Subalansuoti miestų ir rajonų maršrutinio keleivinio transporto sistemos finansavimo mechanizmą, kad jis būtų veiksmingas rinkos ekonomikos sąlygomis, skatintų keleivinio transporto įmonių konkurenciją teikiant keleivių vežimo paslaugas.	Vežtų keleivių viešuoju transportu santykis su kelionėmis automobiliu, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m
Formuoti neįgaliųjų susisiekimo sistemą – parengti būtiną infrastruktūrą, organizuoti invalidų paramos autobusų eismą, pritaikyti jų poreikiams miestų gatvių perėjas, šaligatvius, prieigas prie traukos punktų, viešojo transporto stoteles ir automobilių stovėjimo aikšteles;	Keleivių vežimo infrastruktūros objektų pritaikytų neįgaliesiems	Iki 2020 m. Iki 2030 m
Savivaldybių administracijose tikslinga sukurti viešąjį keleivinį transportą koordinuojančius struktūrinius padalinius arba atskirus juridinius vienetą (Vilniaus ir Kauno pavyzdžiu) ir didinti jų darbuotojų gebėjimus, užtikrinant šalies gyventojų aprūpinimą reguliaraus susisiekimo keleiviniu transportu, sukurti kelių infrastruktūrą, būtiną socialiniams, ekonominiams ir rekreaciniams poreikiams tenkinti;	Įkurta viešojo keleivinio transporto koordinuojančių padalinių, vnt. apmokyta darbuotojų, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m
Tobulinti viešojo transporto paslaugų sistemos formavimą: sudaryti vienodas patekimo į keleivių vežimo paslaugų rinką sąlygas licencijuotiems Lietuvos vežėjams, didinti transporto įmonių konkurencingumą.	Veikiančių transporto įmonių skaičius, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m
Užtikrinti maršrutinio transporto paslaugų finansavimą, sudaryti veiksmingą nuostolių kompensavimo ir veiklos subsidijavimo mechanizmą;	Vežėjų patiriančių nuostolius ir keleivių vežimo skaičius, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Vykdyti maršrutinio transporto paslaugų stebėseną ir kokybės kontrolę.	Įdiegtos stebėsenos ir kokybės kontrolės sistemos.	Iki 2013 m. Iki 2020m.

Pritaikyti miesto ir tarpmiestinį viešąjį maršrutinį transportą ir jo stotis (terminalus) keleivių dviračiams (neišardytiems), vaikų ir invalidų vežimėliams vežti ir laikyti.	Terminalų skaičius, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020m.
Tobulinti keleivių vežėjų kvalifikacijos kėlimo sistemą.	Sukurta kvalifikacijos kėlimo sistema, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020m.
Modernizuoti keleivinio transporto įmonių transporto priemonių parkus,	Vidutinis autobusų (ir troleibusų) parkų amžius, metais	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Pertvarkyti tarifų ir bilietų sistemas, kad jos atitiktų Lietuvos miestų gyventojų socialines ekonomines sąlygas ir galimybes, užtikrintų reikiamo dydžio įplaukas, skatintų aktyviau naudotis viešuoju transportu.	Vežtų keleivių viešuoju transportu santykis su kelionėmis automobiliu, %	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Lengvųjų automobilių naudojimą derinti prie viešojo maršrutinio transporto sistemos darbo, įrengti automobilių laikymo aikšteles prie persėdimo į maršrutinį transportą punktų, riboti ir drausti lengvųjų automobilių judėjimą senamiesčiuose, centrinėse miestų dalyse ir tankaus užstatymo gyvenamųjų rajonų centruose, kur tikslinga įrengti susisiekimo pėsčiomis ir bevarikliu transportu zonas,	Lengvųjų automobilių skaičius senamiesčiuose, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Plėtoti turizmo sausumos keliais Baltijos jūros regione ir Europos žemyne programas.	Turistų skaičius, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Įgyvendinti pertvarkytas tarifų ir bilietų platinimo sistemas, kurios užtikrintų reikiamo dydžio įplaukų apsaugą ir skatintų aktyviau naudotis viešuoju transportu.	Vežtų keleivių viešuoju transportu santykis su kelionėmis automobiliu, %	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Pasinaudojant Europos valstybių gerąja patirtimi (čia galėtų būti pasitelkta Skandinavijos šalių patirtis), reikia sukurti skaidrią teisinę bazę, tobulesnę už dabartinę, leidžiančią modernizuoti ir plėtoti viešąjį keleivinį transportą, plačiau taikyti rinkos ekonomikos elementus, pasitelkti privatų kapitalą ir pagerinti teikiamų paslaugų kokybę. Pirmiausia būtina užtikrinti laisvą ir skaidrų operatorių, kurie gali teikti labai geros kokybės paslaugas ir kurių reputacija bei finansinis pajėgumas atitinka nustatytus reikalavimus, patekimą į šią rinką.	Sukurta privačios ir viešosios partnerystės projektų, vnt.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Diegti naujas miestų transporto technologijas, tiesti pajėgesnes ir modernesnes viešojo transporto linijas, modernizuoti esamą transporto priemonių parką.	Įdiegta naujų technologijų	Iki 2030 m.

<i>Informacinių ir ryšių technologijų plėtra</i>		
Siekiant švaresnio, saugesnio ir efektyvesnio mobilumo Europoje paskatinti Lietuvos mokslo ir pramonės sektorių aktyviau dalyvauti kuriant ir diegiant pažangiojo automobilio iniciatyvą.	Pažangiomis technologijomis aprūpintų automobilių dalis, %	Iki 2020 metų.
Sukurti ir įdiegti kompiuterizuotą sistemą, užtikrinančią galimybę automatiškai kontroliuoti kelių transporto techninę būklę, vairuotojų darbo ir poilsio režimą, informaciją apie vežamus krovinius. Sistemoje naudojamus duomenis pagal poreikius pateikti suinteresuotoms valstybės institucijoms, verslo asociacijoms ir atskiriems asmenims.	Sukurta kompiuterizuota sistema.	Iki 2020 m.
Diegti kelių transporte informacines sistemas, informuojančias apie eismo sąlygas, eismo sutrikimus, taikomas eismo valdymo priemones, automobilių statymo galimybes, viešojo transporto teikiamas paslaugas, pakelės infrastruktūrą;	Sukurta kompiuterizuota sistema.	Iki 2013 m.
Didžiuosiuose Lietuvos miestuose diegti modernias koordinuoto automatinio eismo valdymo sistemas, reaguojančias į eismo pokyčius	Miestų aprūpintų kompiuterizuotomis sistemomis skaičius, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Diegti informacines technologijas, kad kompiuterių ir interneto naudojimas pakeistų dalį priverstinių kelionių keleiviniu maršrutiniu arba individualiu transportu.	Išvengtų kelionių skaičius, vnt.	Iki 2020 m.
Krovininio transporto veiklą numatoma modernizuoti diegiant intelektines technologijas, sukuriant ir įdiegiant kompiuterizuotą sistemą, sudarančią galimybes naudoti elektroninę įrangą rinkliavoms už naudojimąsi infrastruktūra rinkti, transporto techninei būklei, vairuotojų darbo ir poilsio režimui kontroliuoti.	Įdiegtos intelektinės technologijos rinkliavos ir vairuotojų darbo ir poilsio režimui kontroliuoti.	Iki 2020 m.
Įdiegti tobulesnes informacines miestų keleivinio transporto valdymo ir eismo kontrolės sistemas.	Miestų aprūpintų informacinėmis technologijomis skaičius	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Mobilių komunikacijų pagrindu sukurti efektyvią transporto registravimo ir sekimo sistemą ir su transportu susijusios viešosios informacijos mobiliųjų portalą.	Sukurta registravimo ir sekimo sistema, įdiegtas viešasis portalas	Iki 2020 m. Iki 2030 m.

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO MODERNIZAVIMAS IR PLĖTRA

Priemonė	Mato vienetais priemonės vertinimui	Terminas (iki)
Kompleksinė plėtra ir politika		
Įgyvendinti iki galo suplanuotą geležinkelių sektoriaus restruktūrizavimą.	Veikiančių privačių vežėjų skaičius, vnt.	Iki 2013 metų
Vykdyti pagal ES teisės aktus Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus reformą, kad padidėtų šalies geležinkelių konkurencingumas Europos transporto paslaugų rinkoje.	Veikiančių privačių vežėjų skaičius, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Parengti geležinkelio riedmenų dislokavimo planą su būtinomis priežiūros ir remonto bazėmis bei reikiama įranga.	Parengtas planas	Iki 2013 m.
Inicijuoti veiksmus skatinančius „Rail Baltica“ projekto valstybes (Lenkiją, Latviją bei Estiją) aktyviau dalyvauti šio projekto įgyvendinime. Siekti ES paramos ir suinteresuotų šalių susitarimo, kad kiek įmanoma anksčiau Lietuvos geležinkeliai būtų sujungti su Europos Sąjungos šalimis europinio pločio vėže ir europinių standartų paslaugų tinklu, o taip pat siekti, kad vienas iš trisdešimties ES prioritetinių projektų „Rail Baltica“ būtų įgyvendintas pilnai ir europinio standarto geležinkelis nutiestas iki Talino.	„Rail Baltica“ nutiestas iki Talino	Iki 2030 m.
Infrastruktūros plėtra		
Modernizuoti infrastruktūrą, leidžiančią veiksmingai integruotis į ES transporto sistemą, modernizavimo darbus vykdyti pagal AGC ir AGTC susitarimus bei Europos Tarybos ir Parlamento gaires dėl transeuropinių tinklų plėtros.	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Pradėti Vilniaus–Kauno geležinkelių linijos modernizavimą, kad keleiviniai traukiniai galėtų važiuoti 160 km/h, o prekiniai traukiniai – 120 km/h greičiu;	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Pradėti diegti geležinkelių linijų ir stočių pralaidumą didinančias priemones (antrųjų kelių tiesimas, stočių kelių ilginimas 6000 tonų traukiniams priimti, signalizacijos įrenginių modernizavimas);	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Modernizuoti Vilniaus–Kauno geležinkelių liniją.	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Modernizuoti Kaišiadorių–Klaipėdos ir Kauno–Kybartų geležinkelių linijas, kad	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.

keleiviniai traukiniai pasiektų 160 km/h, o prekiniai traukiniai – 120 km/h greitį.		
Atkurti ir modernizuoti Obelių–Radviliškio linijos infrastruktūrą.	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Atkurti ir modernizuoti Klaipėdos–Pagėgių linijos infrastruktūrą.	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Atlikti iki galo Kauno geležinkelio tunelio rekonstrukciją	Pilnai rekonstruotas tunelis, km.	Iki 2013 m.
Rekonstruoti Vilniaus geležinkelio stoties keleivių įlaipinimo peronus	Pilnai rekonstruoti peronai.	Iki 2013 m.
Įvykdyti (IX Europos transporto koridoriaus TEN–T) skirstymo stočių modernizavimą.	Modernizuotų stočių skaičius, vnt.	Iki 2013 m.
Įdiegti geležinkelių linijų pralaidumą didinančias priemones (antrųjų kelių tiesimas, stočių kelių ilginimas ir kita).	Padidėjęs geležinkelio linijų pralaidumas, %	Iki 2013 m.
Nutiesti europinio standarto geležinkelių liniją nuo Lietuvos ir Lenkijos valstybinės sienos iki Kauno.	Nutiesta linija, km.	Iki 2013 m.
Parengti sienos europinio standarto geležinkelių linijos projektą (<i>RailBaltica</i>) nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybinės ir suderinti su Latvijos ir Estijos atsakingomis institucijomis.	Parengtas projektas	Iki 2013 m.
Pradėti tiesti europinio standarto geležinkelių liniją (<i>Rail Baltica</i>) nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybinės sienos);	Nutiesta linija, km	Iki 2020 m.
Užbaigti tiesti europinio standarto geležinkelių liniją (<i>Rail Baltica</i>) nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos valstybinės sienos);	Nutiesta linija, km	Iki 2030 m.
Užbaigti Kužių–Mažeikių linijos infrastruktūros modernizavimą	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m.
Užbaigti Vilniaus–Stasylių linijos infrastruktūros modernizavimą	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m.
Užbaigti Klaipėdos–Pagėgių linijos infrastruktūros modernizavimą	Modernizuota infrastruktūra, km.	Iki 2013 m.
Perduoti nepagrindinių geležinkelio verslų (kelių remonto stotys, riedmenų remonto įmonės ir kt.) valdymą privačiam kapitalui.	Privačių įmonių skaičius nepagrindiniame geležinkelių versle	Iki 2013 m.
Didinti terminalų ir skirstymo stočių pajėgumą skatinančiomis priemonėmis visame į krovinių vežimą orientuotame geležinkelių tinkle.	Padidėjęs terminalų pralaidumas, % padidėjęs operacijų greitis %	Iki 2030

Atsižvelgiant į globalų kontekstą užtikrinti vientiso (su kitomis ES šalimis) geležinkelių tinklo technine ir organizacine prasmėmis sukūrimą.	Sukurtas vientisas tinklas ir padidėję generalinių krovinių vežimais geležinkeliais, %	Iki 2030 m.
Krovinių vežimų ir logistikos plėtra		
Užtikrinti, kad būtų įdiegtos telematinės krovinių vežimo geležinkeliais priemonės (angl. <i>Telematics Application for Freight, TAF</i>) TEN-T magistralėse	Įdiegtos priemonės, padidėjęs ruožų pralaidumas, %	Iki 2020 m.
Užtikrinti, kad būtų įdiegtos telematinės krovinių vežimo geležinkeliais priemonės (angl. <i>Telematics Application for Freight, TAF</i>) visame geležinkelių tinkle	Įdiegtos priemonės, padidėjęs ruožų pralaidumas, %	Iki 2030 metų
Įdiegti <i>Europtirails</i> (infrastruktūros valdytojų grupės sukurta programinė įranga, kuris tam tikrose valstybėse narėse naudotojus realiu laiku informuoja apie tarptautinių maršrutų vykstančio traukinio buvimo vietą ir galimą vėlavimą.	Įdiegtos priemonės, padidėjęs ruožų pralaidumas, %	Iki 2030 metų
Įdiegti <i>RailNetEurope</i> (RNE) (infrastruktūrų valdytojų iniciatyva sukurta struktūra, per kurią klientams siūlomi „jau parengti“ tarptautiniai maršrutai ir skirstant tarptautines linijams vežėjams suteikia galimybę naudotis „vieno langelio“ principu), suteikiantis savo klientams informaciją apie tarptautinius tinklus ir daugumos infrastruktūros valdytojų naudojamas kaip labai paranki koordinavimo priemonė, sukūrimas.	Įdiegtos priemonės, padidėjęs ruožų pralaidumas, %	Iki 2030 metų
Sudaryti sąlygas privačių krovinių vežėjų įėjimui į geležinkelių transporto rinką, jeigu jie atitinka Lietuvos ir ES teisinių aktų reikalavimus, o taip pat Lietuvos valstybės nacionalinio saugumo interesus, ir be išlygų taikant ES direktyvos išimtį, suteikiančią Lietuvai teisę trečiųjų šalių tranzitinius vežimus geležinkeliu perduoti nacionaliniam vežėjui.	Padidėjęs traukinių pralaidumas, %; padidėjęs greitis, %; padidėjęs generalinių krovinių vežimas geležinkeliais, %.	Iki 2030 metų
Įsigyti prekinių riedmenų, atitinkančių modernizuotos infrastruktūros parametrus ir rinkos poreikius,	Įsigyta riedmenų, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Eismo sauga		
Užtikrinti, kad būtų įdiegtas Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (angl. <i>European Rail Traffic Management System</i> ,	Įdiegtas sistema	Iki 2020 metų

ERTMS)		
Sukurti stiprią ir efektyvią eismo saugos stebėsenos ir kontrolės sistemą	Sukurta ir įdiegta sistema.	Iki 2013
Techniniu lygiu būtina apibrėžti kiekvienos geležinkelio sistemos sudedamosios dalies (bėgių, riedmenų, signalinės sistemos, darbo procedūrų ir panašiai) standartus	Apibrėžti standartai, vnt.	Iki 2013
Iki galo įgyvendinti dviejų lygių pervažų įrengimą Vilniaus–Kauno linijoje (IX Europos transporto koridorius – TEN–T)	Įrengt dviejų lygių pervažų, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Transporto saugumas		
Sukurti saugumo programą nukreiptą į nusikalstamumo ir terorizmo geležinkelių transporte prevenciją.	Sukurta programa	Iki 2013
Poveikio aplinkai mažinimas		
Sukurti vientisą geležinkelių aplinkosaugos sistemą, apimančią visus galimus (oro, vandens, dirvožemio) taršos šaltinius ir vykdyti aplinkosaugos programą	Sumažėjusi vandens tarša, %; sumažėjusi oro tarša, %; sumažėjusi dirvožemio tarša, %.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Elektrifikuoti IX Europos transporto koridoriaus TEN–T linijas Kena–Vilnius ir Kaunas–Kybartai	Elektrifikuotų ruožų, km.	Iki 2013
Esant ekonominiam ir aplinkosauginiam pagrįstumui užbaigti elektrifikuoti visą TEN–T „Šiaurės ašies“ liniją (buvusį IX PEC ²)	Elektrifikuotų ruožų, km	Iki 2030
Keleivių vežimų (viešojo transporto) plėtra		
Skatinti privačių keleivių vežėjų įėjimą į geležinkelių transporto rinką, jeigu jie atitinka Lietuvos ir ES teisinių aktų reikalavimus, o taip pat Lietuvos valstybės nacionalinio saugumo interesus.	Veikiančių privačių vežėjų skaičius.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Įsigyti keleivinių riedmenų, atitinkančių modernizuotos infrastruktūros parametrus ir rinkos poreikius (tame skaičiuje įsigyjant patogius keleivinius plačiomis durimis ir žemagrindžius vagonus)	Įsigytų riedmenų skaičius.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Skatinti vietos savivaldos institucijoms pirkti keleivių vežimo priemiestiniais geležinkelio maršrutais paslaugas iš valstybinių ir privačių įmonių.	Savivaldybių užsakytų maršrutų skaičius, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Įdiegti ir užtikrinti nuolatinį ir efektyvų susisiekimą geležinkeliu maršrutu Vilnius–Varšuva, o perspektyvoje ir Vilnius–Berlynas	Vežta keleivių Vilnius–Varšuva, tūkst.; Vežta	Iki 2013 m. Iki 2020 m.

² PEC – Pan European Corridor

(panaudojant automatiškai keičiamą aširačių pločio keitimo mechanizmą)	keleivių Vilnius-Berlynas, tūkst..	
Informacinių ir ryšių technologijų plėtra		
Geležinkelių transporte būtina modernizuoti duomenų perdavimo ir eismo valdymo sistemą, užtikrinti jos suderinimą su kaimyninių šalių analogiškoms sistemoms.	Modernizuota sistema.	Iki 2013 m.
Nutiesti šviesolaidines skaitmenines linijas likusiose geležinkelių magistralėse ir baigti komunikacijų modernizavimą.	Nutiesta šviesolaidinių linijų, km	Iki 2013 m.
Užbaigti baigti radijo ryšio modernizavimo darbus.	Radijo ryšio aprėptis, %	Iki 2013 m.
Modernizuoti signalizaciją ir elektros tiekimą ruožuose Kena–Kybartai ir Radviliškis–Šiauliai (IX Europos transporto koridorius TEN–T);	Modernizuota linijų, km	Iki 2013 m.
Įdiegti vientisą informacinę apskaitos sistemą, apimančią visą geležinkelio sistemos veiklą ir užtikrinančią efektyvų viso geležinkelio transporto sistemos valdymą.	Įdiegta apskaitos sistema	Iki 2013 m.
Sujungti geležinkelių informacinę sistemą su kitų transporto rūšių informacinėmis sistemomis ir įsiliesti į viso Lietuvos transporto sektoriaus informacinę sistemą.	Sujungta informacinė sistema	Iki 2013 m.
Specialistų rengimas ir moksliniai tyrimai technologinių inovacijų plėtra		
Išspręsti specialistų rengimo ir kvalifikacijos kėlimo klausimus, tam panaudojus visą Lietuvos geležinkelių transporto mokslinį ir gamybinį potencialą. Tai leistų pagerinti rengiamų geležinkelių specialistų kvalifikaciją ir sutaupyti lėšų	Parengta specialistų, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Inicijuoti nacionalinius mokslinius tyrimus (bendradarbiaujant kartu su Švietimo ir mokslo ministerija) geležinkelių transporto technologijų plėtrai ir inovacijoms, o taip pat skatinti integruotis tiek geležinkelių verslo, tiek ir mokslo sektorių į tarptautines mokslinių tyrimų programas remiamas Europos Sąjungos. Skatinti diegti moksliniais tyrimais sukurtas ar paremtas naujoves.	Inicijuota mokslinių tyrimų, vnt, Lt.; įdiegta inovacijų, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.

VANDENS TRANSPORTO MODERNIZAVIMAS IR PLĖTRA

Priemonė	Mato vienetais priemonės vertinimui	Terminas (iki)
Kompleksinė plėtra ir politika		

Didinti tiek Lietuvos, tiek tranzitinių keleivių ir krovinių vežimo vandens transportu galimybes.	Keleivių skaičiaus augimas, %; krovinių kiekio augimas, %	Iki 2030 m.
Didinti Klaipėdos jūrų uosto ir Būtingės terminalo konkurencingumą,	Keleivių skaičiaus augimas, %; krovinių kiekio augimas, %	Iki 2030 m.
Didinti vidaus vandenų transporto pajėgumą Baltijos jūros regione.	Keleivių skaičiaus augimas, %; krovinių kiekio augimas, %	Iki 2030 m.
Parengti priemonės nacionalinio Lietuvos jūrų transporto laivynui stiprinti, mažinant biurokratinės kliūtis laivų registravimui, pažymų išdavimui ir kt.	Lietuvoje registruotų laivų skaičiaus pokytis, %	Iki 2013m.
Peržiūrėti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto valdymo modelį, įtraukiant į uosto valdymą Klaipėdos miesto savivaldybės bei uoste veikiančių privačių įmonių atstovus.	Klaipėdos miesto savivaldybės atstovų ir įmonių atstovų skaičius uosto valdymo organuose, vnt.	Iki 2013 m.
Plėsti Lietuvos saugios laivybos administracijos funkcijas, padarant šią instituciją lankstesne, neatsiejama nuo bendros atsakomybės už nacionalinių laivybos verslo darbuotojų rengimą, kvalifikavimą, laivų registro tvarkymą ir kt.	Funkcijų kiekis, vnt.	Iki 2020m.
Parengti priemonės, skatinančias Lietuvoje parengtų jūrininkų įdarbinimą Lietuvos laivyne. Stingant darbuotojų nacionaliniam laivynui, įsteigti Lietuvos tarptautinį laivų registrą, sumažinant suvaržymus įsidarbinti laivuose trečiųjų šalių piliečiams.	Įdarbintų jūrininkų skaičius, vnt.	Iki 2020 m.
Išplėtoti trumpųjų nuotolių laivybą ir jūrų greitkelius, vidaus vandenų, multimodalinių bei intermodalinį transportą, steigti linijas, jungiančias Klaipėdos jūrų ir vidaus vandenų uostus su kitais Europos uostais.	Naujų laivybos linijų skaičius	Iki 2020 m.
Geriau panaudoti Klaipėdos uosto rezervines teritorijas uosto laivybos reikmėms, sudarymo.	Uosto veiklai panaudotos rezervinės teritorijos, %	Iki 2020 m.
Skatinti jūrų ir vidaus vandenų transportą, kad Lietuva prisidėtų prie transeuropinio laivybos tinklo, taip pat tarptautinės reikšmės vidaus vandenų – E kategorijos – kelių (AGN) tinklo.	Krovinių ir keleivių vežimų pokytis AGN tinkle.	Iki 2030 m.
Parengti teisinę bazę Šventosios valstybinio	Parengta teisinė	Iki 2013 m.

jūrų uosto atstatymui.	bazė	
Nukreipti valstybės investicijas Klaipėdos valstybinio jūrų uoste į projektus, duodančius didžiausią naudą uosto veiklai, leidžiančius pritraukti papildomus krovinių srautus su konkrečiu uoste veikiančių privačių krovos kompanijų įsipareigojimu užtikrinti įdėtų į infrastruktūrą valstybės investicijų rentabilumą.	Krovinių apimčių didėjimas uoste, mln. t.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Infrastruktūros plėtra		
Modernizuoti ir plėtoti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūrą, skiriant reikalingas investicijas uosto kanalo gilinimui, krantinių rekonstravimui, naujų krantinių statybai, geležinkelio ir uosto sąveikos gerinimui.	Uosto pajėgumai, tonų krovinių per dieną	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Rekonstruoti esamas Klaipėdos jūrų uosto krantines ir pastatyti naujas krantines prie kurių būtų galima įrengti modernų Ro–Ro–Lo–Lo integruotų laivų ir ketvirtos kartos konteinerių laivų terminalą.	Uosto pajėgumai, tonų krovinių per dieną	Iki 2013 m.
Parengti Klaipėdos jūrų uosto laivybos kanalo ir akvatorijos gilinimo iki didžiausio leistino gylio galimybių studiją.	Parengta galimybių studija, vnt.	Iki 2013 m.
Esant ekonominiui ir aplinkosauginiui pagrįstumui pradėti statyti giliavandenį Klaipėdos jūrų uostą, kurio gylis prie krantinių – iki 17 metrų.	Uosto pajėgumai, tonų krovinių per dieną	Iki 2013 m.
Modernizuoti ir plėtoti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūrą, skiriant reikalingas investicijas uosto kanalo gilinimui, krantinių rekonstravimui, naujų krantinių statybai, geležinkelio ir uosto sąveikos gerinimui.	Krovos apimtys Klaipėdos uostę, mln. t.	Iki 2030 m.
Rekonstruoti Šventosios valstybinį jūrų uostą.	Uosto pajėgumas, aptarnaujamų laivų sk.	Iki 2013 m. Iki 2020 m.
Užtikrinti tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelių (AGN) IV klasės standartus atitinkančio ruožo Nemuno upe iki Kauno veikimą, rekonstruoti esamus vidaus vandenų uostus: padidinti garantinį gylį ruože Jurbarkas–Kaunas, rekonstruoti esamą ir statyti naują krovinių krantinę Kauno mieste.	Krovinių vežimai, tūkst. t., keleivių vežimai, tūkst.. kel.	Iki 2020 m. Iki 2030 m.
Atlikti projektavimo darbus, pastatyti ir pradėti naudoti vidaus vandenų laivybos kelią Nerimi nuo Kauno iki Jonavos.	Krovinių vežimai, tūkst. t., keleivių vežimai, tūkst.. kel.	Iki 2020 m.
Parengti mokslinę studiją, nagrinėjančią techninius ir ekonominius Kauno	Parengta studija	Iki 2020 m.

hidroelektrinės laivybos šliuzo statybos klausimus.		
Esant techninei galimybei, ekonominiam ir aplinkosauginiam pagrįstumui pastatyti Kauno hidroelektrinės laivybos šliuzą.	Krovinių vežimai, tūkst. t., keleivių vežimai, tūkst.. kel.	Iki 2030 m.
<i>Krovinių vežimų ir logistikos plėtra</i>		
Klaipėdos jūrų uostą padaryti atraminiu paskirstymo uostu –Šiaurės jūros uostų (Roterdamo, Hamburgo, Atverpeno) partneriu Baltijos jūros regione.	Krovinių vežimai, tūkst. t., konteinerių vežimai , tūkst.. TEU	Iki 2013 m.
Pritraukti transkontinentines konteinerių laivų linijas į Klaipėdos jūrų uostą.	Konteinerių vežimai , tūkst.. TEU	Iki 2020 m.
Pritraukiant naujus krovinių srautus į Klaipėdos uostą ir įrengiant reikalingą infrastruktūrą pasiekti, kad būtų išnaudojama ne mažiau kaip 70 proc. uosto krovos galimybių.	Uosto infrastruktūros pajėgumų panaudojimas, %	Iki 2013 m.
<i>Keleivių vežimų (viešojo transporto) plėtra</i>		
Atnaujinti keleivių susisiekimą vidaus vandenų transportu tarp Kauno ir Nidos, rekonstruojant tam Kauno ir Nidos prieplaukas.	Keleivių vežimai, tūkst. kel.	Iki 2013 m.
Įsteigti keleivinį – turistinį maršrutą Kaliningradas–Klaipėda–Baltijos jūros pakrantė: sutvarkyti ir paženklinti vidaus vandenų kelią Kaliningradas–Klaipėda per Kuršių marias (suderinus pasienio ir muitinės procedūras su atitinkamomis Rusijos Federacijos institucijomis).	Keleivių vežimai, tūkst. kel.	Iki 2013 m.
<i>Informacinių ir ryšių technologijų plėtra (jsk. laivybos saugą)</i>		
Įgyvendinti naują jūrų transporto valdymo sistemą (laivų „juodosios dėžės“, GALILEO programa).	Įdiegta sistema	Iki 2013 m.
Įdiegti bendrą Lietuvos Respublikos jūrų uostų (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir Būtingės naftos terminalo) informacinę sistemą.	Įdiegta informacinė sistema	Iki 2013 m.
Sukurti ir pradėti naudoti Lietuvoje upių informacijos paslaugų sistemą, integruoti ją į bendrą Europos RIS (angl. <i>River Information Services</i> , RIS) sistemą.	Įdiegta sistema	Iki 2013 m.
Įdiegti sistemą „SafeSeaNet“.	Įdiegta sistema	Iki 2013 m.
Įdiegti laivų eismo valdymo ir informacinę sistemą (angl. <i>Vessel Traffic Management and Information Systems</i> , VTMISS)	Įdiegta sistema	Iki 2013 m.

Parengti transporto sistemos valdymo ir atskirų transporto šakų informacinių technologijų bei telekomunikacijų struktūros pertvarkymo, taip pat intelektinių transporto sistemų plėtros, integruojant Lietuvos transporto sistemą į ES transporto informacinių technologijų ir telekomunikacijų sistemas, programą.	Parengta programa	Iki 2013 m.
<i>Specialistų rengimas ir moksliniai tyrimai, technologinių inovacijų plėtra</i>		
Inicijuoti nacionalinius mokslinius tyrimus (bendradarbiaujant kartu su Švietimo ir mokslo ministerija, jūreivystės moksliniu slėniu) vandens transporto technologijų plėtrai ir inovacijoms, o taip pat skatinti integruotis tiek vandens transporto verslo, tiek ir mokslo sektorių į tarptautines mokslinių tyrimų programas remiamas Europos Sąjungos. Skatinti diegti moksliniais tyrimais sukurtas ar paremtas naujoves.	Atlikta mokslo tyrimų, vnt; Parengta specialistų, vnt.; Sukurta inovacijų, vnt.	Iki 2013 m. Iki 2020 m. Iki 2030 m.

ORO TRANSPORTO MODERNIZAVIMAS IR PLĖTRA

Priemonė	Mato vienetais priemonės vertinimui	Terminas (iki)
<i>Kompleksinė plėtra ir politika</i>		
Integruoti į kuriamą „Bendro dangaus iniciatyvą“ bei vieną bendrą transeuropinę oro eismo valdymo sistemą.	Oro eismo grūsčių sumažėjimas, %, aviacinio kuro sutaupymas, %	Iki 2020 m.
Parengti ir įgyvendinti oro transporto plėtros programą, kuri iš esmės padidintų šios transporto rūšies indėlį į Lietuvos kaip tranzitinės valstybės svarbą regione.	Išaugęs tranzitinių keleivių skaičius, %; Padidėjęs skrydžių skaičius, %	Iki 2020 m.
Plėtoti skrydžių saugą užtikrinančią ir aviacijos veiklą reglamentuojančią teisinę sistemą, suderintą su Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO), Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC), Europos jungtinės aviacijos administracijos (JAA), Europos civilinės aviacijos skrydžių saugos agentūros (EASA), Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA), Tarptautinės oro uostų tarybos (ACI), Europos saugios oro navigacijos organizacijos (EUROCONTROL)	Nelaimingų atsitikimų skaičius, vnt.	Iki 2013 m.

teisės aktų, standartų ir rekomenduojamos praktikos sistemomis.			
Optimizuoti valstybinių oro uostų, civilinės aviacijos administracijos, oro navigacijos sistemą, siekiant išvystyti konkurencingą regioninį tranzitinį oro uostą.		Sistemos produktyvumas, skaičiuojant keleivių skaičiui vienam darbuotojui	Iki 2013 m.
Integruoti skrydžių valdymą į bendrą ES oro eismo paslaugų teikimo sistemą.		Integruotas skrydžių valdymas	Iki 2030 m.
Parengti privataus ir visuomeninio (valstybinio) kapitalo partnerystės oro transporto infrastruktūros plėtros procese įteisinimo koncepciją.		Įdiegta privačios ir valstybinės partnerystės projektų.	Iki 2030 m.
Įgyvendinti bepiločio oro transporto naudojimo priemonės.		Bepiločio oro transporto skrydžių skaičius, vnt.	Iki 2030 m.
Infrastruktūros plėtra			
Integruoti oro uostus, sujungiant juos reguliariomis autobusų ir geležinkelio linijomis, į šalies ir miestų transporto sistemos tinklą.		Keleivių besinaudojančių integruotomis paslaugomis skaičius	Iki 2020 m.
Plėtoti tarptautinius Vilniaus, Kauno ir Palangos bei regioninius oro uostus, kad jie galėtų priimti didesnę talpos orlaivius.		Didžiausi priimami orlaiviai, modeliai	Iki 2020 m.
Poveikio aplinkai mažinimas			
Išanalizavus triukšmo stebėsenos sistemos duomenis, įvertinti orlaivių triukšmo poveikį aplinkai, parengti orlaivių triukšmo poveikio aplinkai mažinimo planą.		Parengtas planas, vnt.	Iki 2013 metų
Įgyvendinti orlaivių keliamo triukšmo poveikio aplinkai ir žmonių sveikatai mažinimo programą.		Sumažėjas triukšmas vertinant triukšmo zonas decibelais, %	Iki 2020 metų
Keleivių vežimų (viešojo transporto) plėtra			
Skatinti mažosios keleivinės aviacijos plėtrą kartu su vidaus susisiekimo, oro turizmo, laisvalaikio industrijos plėtra.		Skrydžių skaičius, vnt.	Iki 2020 m.
Informacinių ir ryšių technologijų plėtra			
Parengti oro eismo valdymo koncepcijos CNS/ATM ir globalios navigacijos palydovinės sistemos (GNSS) – diegimo strategiją		Parengta strategija, vnt.	Iki 2013 m.
Įdiegti oro eismo valdymo koncepciją CNS/ATM ir globalios navigacijos palydovinę sistemą (GNSS)		Naudojamos sistemos aprėptis, %	Iki 2020 m.
Specialistų rengimas ir moksliniai tyrimai, technologinių inovacijų plėtra			

Plėtoti suderintą oro transporto aviacijos specialistų rengimo ir kvalifikacijos tobulinimo sistemą.		Parengta specialistų	Iki 2030 m.
Inicijuoti nacionalinius mokslinius tyrimus oro transporto technologijų plėtrai ir inovacijoms. Skatinti diegti moksliniais tyrimais sukurtas ar paremtas naujoves.		Sukurta ir įdiegta inovacijų, vnt.	Iki 2030 m.

DAUGIARŪŠIO TRANSPORTO MODERNIZAVIMAS IR PLĖTRA

Naujosios kartos viešieji (atviro tipo) logistikos centrai turėtų integruoti visus transporto sektorius: kelių, geležinkelių, oro ir vandens transportą. Šiandien marketingo tikslais logistikos centrais vadinami vienos transporto rūšies paskirstymo terminalai ir sandėliai, o tokio logistikos centro samprata prigijo verslo visuomenėje. Kalbant apie daugiafunkcinius, daugiarūšio transporto ir logistikos infrastruktūros objektus, kurių steigimas tarp strateginių šalies transporto tikslų, prasminga būtų pavadinti juos „krovinių miesteliais“ (pagal anglišką „freight village“ prototipą). Tuo būdų verslo visuomenėje būtų išskirta ši kompleksinio logistikos mazgo samprata ir ji nebūtų painiojama su dabar šalyje privatus sandėlio ar terminalo, pavadinto logistikos centru, samprata.

Užsienio patirtis rodo, kad „krovinių miestelių“ veikloje kartu su transporto kompanijomis ir tikrinimą atliekančiomis institucijomis sau palankią nišą randa draudimo kompanijos, bankų filialai, informacinių technologijų centrai, transporto tyrimų bei mokymo įstaigos, o taip pat tiesiogines pagalbines transporto verslui funkcijas vykdančios verslai (degalinės, plovyklos, automobilių servisai, detalių parduotuvės, techninės apžiūros centrai).

Daugiafunkcinių „Krovinių miestelių“ ir jų tarpusavio sąveikos privalumai yra įvertinti daugelyje ES finansuotų projektų, kaip kad NELOC, INLOC, LOGVAS ir kt. Projektuose pripažinta, kad šiuolaikiniai logistikos centrai („krovinių kaimeliai“), įsikūrę gana toli nuo miestų, išlaisvina gyvenamuosius rajonus nuo intensyvių transporto srautų ir sukuria aplinkai nekenksmingą transporto sistemą. Be to, moderniomis technologijomis užtikrinamas krovinių pristatymas nuo durų iki durų. Tuomet nebūtina įvairaus verslo įmonėms turėti nuosavų sandėlių ar saugojimo patalpų miesto teritorijoje. Projektuose taip pat akcentuotos ir siaurosios vietos tokių „krovinių miestelių atsiradimui“ – žemės klausimas (reikalinga keli šimtai hektarų, šalia pagrindinių transporto arterijų), pagrindinio iniciatyvininko (pajėgaus investuotojo) klausimas, viešosios ir privačios partnerystės modelio klausimas bei esamos rinkos inercija. Valstybės institucijos turėtų būti „krovinių miestelių“ atsiradimo katalizatoriais ir spręsti su teisine baze (įskaitant ir žemės paėmimo valstybės poreikiams, bei viešos ir privačios partnerystės teisinės bazės klausimus) susijusius klausimus.

Atliktos krovinių srautų prognozės rodo, kad krovinių srautai svarbiausiose Lietuvos transporto magistralėse 2020 metais turėtų tapti dvigubai intensyvesni. Siekiant išvengti su tuo susijusių pralaidumo problemų pagrindiniuose automobilių

keliuose, bet tuo pačiu užtikrinti krovinių srautus ir jų konkurencingą logistinį aptarnavimą būtina diegti „krovinių miestelius“ išilgai koridoriaus Rytai-Vakarai (Klaipėdoje, Kaune ir Vilniuje) bei šalia Panevėžio ir Šiaulių. Dalis krovinių srauto taip gali būti nukreipta į geležinkelius taikant intermodalinio vežimo technologijas. Be to krovinių srautams valdyti transporto kompanijos turi būti paskatintos diegti modernias transporto sekimo, maršrutizavimo technologijas, panaudoti *Gallileo* suteiksiančius privalumus.

Kaip rodo pasaulinių krovinių srautų tendencijų ir prognozių analizė, ateities krovininis transportas vis labiau taps konteinerizuotas. Tiekimo grandinėse nuo durų iki durų 20 ir 40 pėdų konteineriai taps viena pagrindinių tarų. Kuriamuose „krovinių miesteliuose“ Lietuvoje būtina integruoti tiek kelių, tiek ir geležinkelių transportą, o esant galimybei ir vidaus vandenų transportą, o technologinės sąveikos priemonės pritaikyti konteinerių krovai.

Priemonė	Mato vienetais priemonės vertinimui	Terminas (iki)
Kompleksinė plėtra ir politika		
Sukurti valstybės paramos kombinuotojo transporto plėtrai ir šios transporto rūšies skatinimo sistemą (remiantis atitinkamomis ES direktyvomis, planinio laikotarpio pradžioje reikia parengti norminius aktus, kurie skatintų privačią iniciatyvą ir leistų pritraukti investicijas intermodalinio ir kombinuotojo transporto logistikos centrums, ateityje turėsiantiems svarbią reikšmę tranzitinio vežimo plėtrai, steigti).	Intermodalinių paslaugų apimtis, palyginti su visais krovinių vežimais %	Iki 2013 metų
Integruoti išorinio ir vidaus keleivinio transporto paslaugas – skatinti vieno bilieto sistemą, išorinio keleivinio transporto terminalus (oro, jūrų, upių uostų ir geležinkelio stočių) jungti su vidaus susisiekimo sistema.	Keleivių besinaudojančių vieno bilieto sistema skaičius	Iki 2030 m.
Sukurti ir įdiegti logistikos srautams (ypatingai daugiaryšiams) aptarnauti „vieno langelio“ administravimo įstaigos principą, kai visi muitinės ir kiti susiję formalumai tvarkomi koordinuotai.	„Vieno langelio“ naudojimo aprėptis, %	Iki 2020 m.
Reikalinga aktyviai dalyvauti ES bendro krovininio intermodalinio transporto ir logistikos centrų tinklo formavimo procese, skatinant inovacijas ir mokslinius tyrimus, plėtojant teisinę bazę ir infrastruktūrą bei siekiant, kad	Dalyvauta bendrų projektų, vnt.; įvykdyta mokslinių tyrimų; Lt; įgyvendinta intermodalinio	Iki 2020 m.

kiekviena transporto rūšis būtų optimaliai panaudojama ir kartu būtų pasiektas didesnis skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumas.		transporto projektų, vnt.	
Plėtoti bendradarbiavimą su pietinėje Baltijos jūros dalyje esančiomis valstybėmis siekiant, kad būtų sukurti daugiarūšių transporto ir logistikos paslaugų Rytų – Vakarų kryptimi tinklas ir infrastruktūra, kurie savo kokybiniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe būtų konkurencingi šiaurinio Baltijos regiono uostams ir transporto mazgams, o taip pat tranzitui sausumos transportu iš Rytų į Vakarus per Pietines kaimynines šalis .		Naujos trumpų nuotolių jūrų keltų linijos, vnt.; Šaudykliniai krovininiai traukiniai, vnt.	Iki 2020 m.
Plėtoti žaliuosius intermodalinius krovinių koridorius, kur geležinkelių ir vandens transportas bus esminiai šių „žaliųjų koridorių“ elementai.		Įdiegta „žaliųjų koridorių“, vnt.	Iki 2030 m.
Infrastruktūros plėtra			
Modernizuoti oro uostų infrastruktūrą – pritaikyti ją intermodalinio transporto technologijoms.		Intermodalinių transporto vienetų gabenta oro transportu, vnt.	Iki 2030 m.
Modernizuoti uosto ir geležinkelių transporto sąveiką.		Geležinkelio ir uosto operacijų trukmės sumažėjimas, val.	Iki 2013 m.
Užtikrinti, kad būtų įkurti ir pradėtų funkcionuoti viešieji (atviro tipo) intermodaliniai „krovinių miesteliai“ Vilniuje (Vaidotuose), Klaipėdoje (šalia „Draugystės“ geležinkelio stoties.		Funkcionuojantys „krovinių miesteliai“, vnt.; krovinių vežimo mastai juose, tūkst.t.	Iki 2013 metų
Užtikrinti, kad Kaune būtų parinkta vieta viešajam (atviro tipo) „krovinių miesteliui“ šalia „Rail Baltica“ linijos ir kartu su „Rail Baltica“ statyba būtų įrengtas „Krovinių miestas“		Funkcionuojantis „krovinių miestas“, vnt.; krovinių vežimo mastai jame, tūkst.t.	Iki 2020 metų
Parinkti „krovinių miestelių“ vietas šalia Panevėžio ir Šiaulių ir užtikrinti jų įkūrimą.		Funkcionuojantys „krovinių miesteliai“, vnt.; krovinių vežimo mastai juose, tūkst.t.	Iki 2020 metų
Krovinių vežimų ir logistikos plėtra			
Skatinti transporto ir logistikos verslo integravimąsi į tarptautinius prekybinius ir paskirstymo kanalus gabenant		Gabenta intermodalinių transporto vienetų, TEU	Iki 2020 m.

krovinius intermodaliniuose transporto vienetuose.			
Plėtoti tranzitinius vežimus rytų vakarų kryptimi panaudojant geležinkelių, kelių ir vandens transporto kombinavimą.		Gabenta intermodalinių transporto vienetų Rytų-Vakarų kryptimi, TEU	Iki 2020 m.
Plėtoti intermodalinius vežimus panaudojant geležinkelių transportą į Vakarų Europą per Lenkiją		Gabenta intermodalinių transporto vienetų Lenkijos kryptimi, TEU	Iki 2020 m.
Plėtoti vietinius intermodalinius vežimus		Gabenta intermodalinių transporto vienetų vietinėje rinkoje, TEU	Iki 2030 m.
Plėtoti intermodalines paslaugas ir užtikrinti jų teikėjų konkurencingumą.		Intermodalinių paslaugų operatorių skaičius, vnt.	Iki 2030 m.
Plėtoti Baltijos jūrų greitkelius intermodaliniams vežimams		Gabenta intermodalinių transporto vienetų per Klaipėdos uostą, TEU	Iki 2030 m.
Keleivių vežimų (viešojo transporto) plėtra			
Diegti ir plėtoti įvairių transporto rūšių sąveiką vežant keleivius.		Keleivių skaičius vykstančių mišriu būdu, vnt.	2020 m.
Sukurti vieningo bilieto sistemą keleiviams tarp įvairių transporto rūšių		Sukurta sistema, vnt.	2030 m.
Informacinių ir ryšių technologijų plėtra			
Parengti intermodalinio transporto sistemos valdymo informacinių technologijų bei telekomunikacijų struktūros sukūrimo programą.		Parengta programa, vnt.	Iki 2013
Integruoti krovinių sekimo ir jų buvimo vietos nustatymo sistemas, kurios galėtų būti naudojamos krovinių maršrutams sudaryti derinant kelias transporto rūšis, panaudojant Galileo technologijas.		Naudojimosi krovinių sekimo sistemomis aprėptis, %	Iki 2020 metų
Skatinti radijo dažnių identifikavimo technologijas RFID logistikoje.		RFID naudojimo apimtis, įmonių naudojančių RFID skaičius	Iki 2013 m.
Įdiegti bendruosius pranešimų sandartus logistikoje EDI/EDIFACT		Bendrųjų standartų naudojimo aprėptis, %	Iki 2020 m.
Specialistų rengimas ir moksliniai tyrimai, technologinių inovacijų plėtra			
Sustiprinti logistikos ir intermodalinio transporto specialistų rengimų mokslinę bazę.		Parengta logistikos ir intermodalinio transporto specialistų, vnt.	Iki 2013 m.
Inicijuoti mokslinius tyrimus ir skatinančius (demonstracinius) projektus intermodalinių paslaugų plėtrai		Įvykdyta mokslinių tyrimų, vnt., parengta skatinančių projektų, vnt.	Iki 2013 m.

PAŠTO ir ELEKTRONINIŲ RYŠIŲ PLĖTRA

Priemonė	Mato vienetas priemonės įgyvendinimo vertinimui	Terminas (iki)
Kompleksinė plėtra ir politika		
Vykdančią ES Pašto direktyvą pasiruošti ir nuo 2013 metų liberalizuoti mažiau kaip 50 g sveriančių siuntų persiuntimą.	Valstybės pašto dalis rinkoje, %	Iki 2013 m.
Išplėtoti finansinių paslaugų teikimą pašto infrastruktūros bazėje.	Pašto finansinių paslaugų pajamų dalis nuo visų pajamų, %	Iki 2013 m.
Užtikrinti, kad pašto klientams (tiek Lietuvos, tiek visos ES mastu) būtų teikiamos kokybiškos nenutrūkstamos universaliosios pašto paslaugos, apdairiai palaipsniui stiprinant konkurenciją pašto rinkose siekiant gerinti pašto paslaugų veiksmingumą, kokybę ir pasirinkimą.	Skundų skaičius, vnt.	Iki 2013 m.
Užtikrinti, kad Lietuvos paštas taptų integralia ES pašto sistemos dalimi, o teikiamų paslaugų vartotojiškos savybės būtų analogiškos kitų ES šalių pašto paslaugų vartotojiškoms savybėms.	Skundų skaičius, vnt. Pristatymo greitis, val.	Iki 2020 m.
Atlikti išsamią valstybės valdomų IRT tinklų ir jais teikiamų paslaugų inventorizaciją, įvertinti valstybinių įmonių, veikiančių IRT rinkoje, veiklos efektyvumą bei optimizuoti jų veiklą.	Sumažėję kaštai, %	Iki 2013 m.
Nuosekliai mažinti atotrūkį tarp miesto ir kaimiškųjų vietovių, plėtojant IRT infrastruktūrą, ypač geografiškai nutolusiose kaimiškose vietovėse.	Santykinio atotrūkio pokytis, procentiniais punktais	Iki 2013 m.
Plėtoti skaitmeninės televizijos ir interaktyvias paslaugas įvertinant miesto ir kaimiškųjų vietovių atotrūkio problematiką, skatinti skaitmeninės televizijos technologijų diegimą.	Skaitmeninės televizijos vartotojų skaičius, vnt.	Iki 2013m.
Skatinti gebėjimus naudotis IRT suteikiamomis galimybėmis.	Apmokytų gyventojų skaičius, vnt.	Iki 2013 m.
Supaprastinti rinkos reguliavimą siekiant sudaryti veiksmingesnes ir lankstesnes sąlygas konkurencijai bei IRT paslaugų plėtrai.	Paslaugų teikėjų skaičiaus didėjimas, %	Iki 2020 m.
Infrastruktūros plėtra		
Kurti ir plėtoti elektroninių identifikavimo	Elektroninių	Iki 2020 m.

priemonių ir elektroninių dokumentų infrastruktūrą.	dokumentų skaičiaus augimas, %	
Optimizuoti pašto sektoriaus infrastruktūrą, kad jos panaudojimo efektyvumas atitiktų ES vidurkį.	Pajamų iš pašto veiklos pašto valdomo ploto vienetai pokytis, %	Iki 2020 m.
Pašto paslaugų plėtra		
Užtikrinti, kad pašto paslaugos aprėptų visas gyvenamas šalies vietas, o siuntos būtų pristatomos ir surenkamos bent kartą per dieną ir bent penkias dienas per savaitę.	Neatitikimas reikalavimams, vienetais	Iki 2020 m.
Optimizuoti pašto darbuotojų skaičių, kadangi pašto paslaugų plėtra nekompensuos esamo efektyvumo didinimo potencialo.	Pašto produktyvumo pokytis vertinant pajamas iš pašto veiklos vienam darbuotojui, %	Iki 2020 m.
Liberalizuoti rezervuotųjų universaliųjų pašto paslaugų teikimą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvose nustatytais terminais ir užtikrinti universaliųjų pašto paslaugų teikėjo pajamas iš rezervuotųjų universaliųjų pašto paslaugų teikimo.	Rezervuotųjų pašto paslaugų teikėjų skaičius	Iki 2020 m.
Užtikrinti prieinamas, geros kokybės universaliasias pašto paslaugas;	Skundų skaičius, vnt.	Iki 2013
Plėtoti nepagrindinę veiklą, kuri leistų naudoti turimą rezervą, ypač koncentruojantis į finansinių, logistikos, mažmeninės prekybos, draudimo produktų pardavimo ir panašių paslaugų teikimą.	Pajamos iš ne pašto veiklos, Lt	Iki 2020 m.
Liberalizuoti pašto paslaugų rinką ir užtikrinti universaliųjų pašto paslaugų prieinamumą.	Valstybės pašto dalis rinkoje, %	Iki 2013 m
Užtikrinti pašto paslaugų prieinamumą tiek miestuose, tiek kaimo vietovėse, kuriose dėl mažo gyventojų tankio ir verslo klientų stokos jas teikti neretai nuostolinga.	Neprieinamų miestų ir kaimo vietovių, vnt.	Iki 2020 m.
Standartizuoti pašto paslaugas apibrėžiant kokybinius parametrus, orientuojantis į Europos Sąjungos standartizavimo priemones.	Sukurti kokybiniai parametrai, vnt.	Iki 2020
Apibrėžti pašto reguliavimo institucijos galias ir funkcijas liberalioje pašto rinkoje.	Apibrėžtos galios, teisės aktas	Iki 2013
Įdiegti sekimo ir brūkšninio kodo sistemas, kitaip tobulinti turimą techninę	Sistemų panaudojimo	Iki 2013

bazę.		masas, %	
Ryšių plėtra			
Plėtoti plačiajuosčio ryšio tinklą taip, kad miestuose būtų užtikrinta 100 % plačiajuosčio ryšio.		Plačiajuosčio ryšio aprėptis, %	Iki 2013 m.
Plėtoti plačiajuosčio ryšio tinklą taip, kad kaimuose ir miesteliuose turinčiuose virš 500 gyventojų būtų užtikrinta 99 % plačiajuosčio ryšio aprėptis.		Plačiajuosčio ryšio aprėptis, %	Iki 2013 m.
Plėtoti plačiajuosčio ryšio tinklą taip, kad kaimiškos vietovės būtų aprūpintos šiuo ryšiu, visi kaimo žinių centrai – mokyklos, bibliotekos, kultūros įstaigos turėtų galimybę prisijungti prie plačiajuosčio ryšio magistralių.		šalies kaimiškųjų vietovių turi galimybę prisijungti prie magistralių, %	Iki 2013 m.
Plėtoti plačiajuosčio ryšio tinklą taip, kad kaimuose ir miesteliuose turinčiuose virš 500 gyventojų, o taip pat kaimiškose vietovėse būtų užtikrinta 100 % plačiajuosčio ryšio aprėptis.		šalies kaimiškųjų vietovių, kaimų, ir miestelių turinčių galimybę prisijungti prie magistralių, %	Iki 2020 metų
Sudaryta konkurencinę aplinką plačiajuosčio ryšio paslaugų teikimui, tad vartotojai turėtų galimybę pasirinkti paslaugų teikėją.		Paslaugų teikėjų skaičius, vienetais	Iki 2013 metų
Užtikrinti, kad pagrindiniai žinių centrai kaimiškose vietovėse: mokyklos, bibliotekos ir viešojo interneto centrai ir valstybės institucijų svarbiausi objektai būtų prijungti prie plačiajuosčio ryšio tinklų magistralių.		Šalies kaimiškųjų vietovių prisijungusių prie magistralių, %	Iki 2013 metų
Užtikrinti, kad pagrindiniai žinių centrai kaimiškose vietovėse, miestuose ir miesteliuose: mokyklos, bibliotekos ir viešojo interneto centrai ir valstybės institucijų svarbiausi objektai būtų prijungti prie plačiajuosčio ryšio tinklų magistralių.		Šalies kaimiškųjų vietovių, kaimų ir miestelių žinių centrai prisijungusių prie magistralių, %	Iki 2020 m.
Užtikrinti, kad plačiajuosčio ryšio infrastruktūra galėtų pasinaudoti visi paslaugų teikėjai, o technikai sprendimai būtų universalūs ir nesudaryti kliūčių prisijungti naudojantis ne išskirtinai vieno gamintojo teikiamomis, o plačiai paplitusiomis technologijomis.		Technologinių apribojimų pasitaikymas, kartais	Iki 2020 m.
Technologinis neutralumas: pasirenkamos technologijos turi leisti visiems potencialiems tinklo vartotojams laisvai naudotis kuriamo tinklo resursais		Technologinių apribojimų pasitaikymas, kartais	Iki 2020 m.

neapribojant technologinių sprendimų.			
Užtikrinti, kad plačiajuosčio ryšio infrastruktūra būtų statoma tik ten, kur jos nėra arba esamos infrastruktūros savininkai negali jos suteikti.		Susidubliavusios infrastruktūros atvejai, katais	Iki 2020 m.
Sukurti skatinimo priemonės mažmeniniams plačiajuosčio ryšio operatoriams investuoti aptarnaujant šių teritorijų vartotojus, kuriems bus sudarytos sąlygos rinktis paslaugą, operatorių ir technologiją.		Mažmeninių operatorių investicijos, Lt	Iki 2030 m.

3 Duomenų šaltiniai

AB „Lietuvos geležinkeliai“. Prieiga internetu www.litrail.lt

Baltic Maritime Outlook. 2006.

Baltoji transporto knyga. Europos Komisija. KOM(2001) 370.

Bendrijos muitinės kodeksą. Europos komisija. KOM (2005) 609. 2005.

Bendrijos strategijos dėl lengvųjų keleivinių ir komercinių automobilių CO2 emisijos sumažinimo peržiūros rezultatai. Europos Komisija KOM(2007) 19. 2007.

Dėl 7-osios Bendrosios programos supaprastinimo. Europos Komisija. KOM(2005) 431. 2005.

Dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB), nustatančio

Dėl Pašto direktyvos (Direktyvos 97/67/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2002/39/EB) taikymo {SEK(2005) 388} Europos komisija. KOM(2005) 102. 2005.

Dėl saugių ir veiksmingų transporto priemonėse esančių informacijos ir ryšių sistemų: Europos žmogaus ir mašinos sąsajos principų išdėstymo atnaujinimas. Europos Komisija 2007/78/EB. 2007

Direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo. Europos parlamentas. 2002

Direktyva 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo. Europos parlamentas. 2004.

Direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo. Europos parlamentas. 2004.

E. skambučio diegimo atnaujinimas — veiksmų planas. Europos Komisija Europos Komisija KOM(2006) 723. 2006.

ES krovinių transporto darbotvarkė: našesnis, geriau integruotas ir tvaresnis krovinių transportas Europoje. 2007.

Eurobarometro apžvalga (tik ES 15), 2003 m. – tik naujosiose valstybėse narėse, 2004 m., 2006 m. ir 2006 m. Tikslinės grupės.

Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa. Laikotarpio vidurio apžvalga. Europos Komisija KOM(2006) 74. 2006.

Europos Komisijos iniciatyva suformuotos Aukšto rango pareigūnų darbo grupės „Platesnė Europa – transportui“ galutinė ataskaita dėl pagrindinių ES transnacionalinių transporto ašių pratęsimo į kaimynines šalis ir regionus. Europos Komisija. 2005.

Europos naujų automobilių vertinimo programa (*European New Car Assessment Programme*), prieiga internetu: <http://www.euroncap.com>

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 97/67/EB dėl Bendrijos pašto paslaugų vidaus rinkos plėtros bendrųjų taisyklių ir paslaugų kokybės gerinimo su pakeitimais, padarytais Direktyva 2002/39/EB.

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, nustatančios Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus, pasiūlymą Jūrų strategijos direktyva, COM(2005)505. Europos Komisija. 2005.

Europos Parlamento ir Tarybos rekomendacija dėl integruoto pakrančių zonų valdymo strategijos įgyvendinimo Europoje (2002/413/EB).

Europos Parlamento ir Tarybos rekomendacija dėl integruoto pakrančių zonų valdymo strategijos įgyvendinimo Europoje. 2002/413/EB. 2002.

Europos pašto manifestas: augimas, partnerystė ir naujovės kintančioje pramonėje (The European Mail Manifesto: Growth, Partnership and Innovation in a changing industry), Postal Users' Group, 2006 m.

Europos žemėlapis 2015 m. (*European landscape in 2015*), Boston Consulting Group, 2006 m.

Eurostat, 2007. Prieiga internetu: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

Eurostat. Panorama of transport. Liuksemburgas: Europos komisija. 2007.

G. Bootsma; L. Dekker, Rijkswaterstaat, NL, Kelias į ateitį (*Road to the Future*), 2007 m.

Geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studija. Svarbiausios išvados ir rekomendacijos. COWI A/S ir partneriai. 2007. 18 p.

Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link. KOM(2007) 608. Europos Komisija. 2007.

Informacinė visuomenė augimui. Europos Komisija. KOM(2007) 146. 2007

Integruota jūrų politika Europos Sąjungai. KOM(2007) 575. Europos Komisija. 2007.

JT Pasaulio sveikatos organizacijos chartija „Transportas, aplinka ir sveikata, 1999.

Jucevičius, R., Jucevicius, G., Kriaučionienė, M., Šajeva, S. Lietuvos ekonomikos augimo ir konkurencingumo šaltinių (veiksnių) kompleksinė studija. Vilnius: Ukio ministerija. 2006.

Klaipėdos uosto rinkliavų ir konkurencingumo studija. Mokslo tiriamasis darbas. Vilnius: UAB Ekonominės konsultacijos ir tyrimai. Vilnius. Vilnius: EKT. 2006.

Komisijos aiškinamasis komunikatas dėl Bendrijos įstatymų, taikomų sudarant sutartis, kuriose visiškai ar iš dalies netaikomos viešųjų pirkimų direktyvos nuostatos, C 179, 2006.

Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Integruota jūrų politika Europos Sąjungai“ (Mėlynoji knyga) KOM (2007) 575 galutinis;

Komisijos nuomonė dėl CARS 21 iniciatyvos. Europos Komisija. KOM (2007) 22. 2007.

Komunikatas dėl Europos uostams skirtos politikos. KOM(2007) 616. Europos Komisija. 2007.

Komunikatas dėl koncesijų (2000/C 121/02)

Krovininio transporto logistika – tvariojo judumo pagrindas. Europos Komisija. KOM(2006) 336. 2006.

Lautso K., Venäläinen P., Lehto H. Transport connections between the EU and Russia Current status and outlook for the future. Research Report. Helsinki: Ministry of Transport and Communications. Finland, 2005. 120 p.

Lietuvos 2004–2006 metų bendrasis programavimo dokumentas. 2004.

Lietuvos 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategija. 2006.

Lietuvos geležinkelių infrastruktūros renovacijos ir plėtros programa

Lietuvos ilgalaikė transporto plėtros strategija (iki 2025)

Lietuvos kelių direkcija. Prieiga internetu www.lra.lt

Lietuvos laivybos sektoriaus plėtros programa

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas. 2002.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Prieiga internetu www.transp.lt

Lietuvos ūkio (ekonomikos) iki 2015 metų strategija.

Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija. 2002.

Lietuvos ūkio (ekonomikos) raidos įžvalga, pagal regionines ir pasaulio tendencijas, galutinė mokslinio tiriamojo darbo ataskaita, VšĮ Socialinės ir ekonominės plėtros centras. 2007

LR Statistikos departamentas

Nacionalinė darnaus vystymosi strategija. 2003.

Nacionalinė Lisabonos strategijos įgyvendinimo programa. 2005.

Nepageidaujamos priegaudos sumažinimo ir jos išmetimo į jūrą panaikinimo Europos žvejojimo politika COM(2007) 136. Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui. 2007.

Pagrindiniai pašto sektoriaus pokyčiai (2004–2006) (*Main developments in the postal sector (2004-2006)*), WIK-Consult, 2006 m.

Pagrindinių transeuropinių transporto magistralių pratęsimas į kaimynines šalis. Europos ir kaimyninių regionų transporto gairės. KOM(2007) 32. Europos Komisija. 2007.

Pasaulinės aplinkos ir saugumo stebėjimo sistemos (GMES) iniciatyva *inter alia*

Pašto paslaugų vidaus rinkos visiško suformavimo 2009 m. poveikio universaliosioms paslaugoms perspektyvų studija Europos komisija. KOM(2006) 596. 2006.

Pašto paslaugų vidaus rinkos visiško suformavimo 2009 m. poveikio universaliosioms paslaugoms perspektyvų studija. Europos Komisija. 2006.

Pašto paslaugų vidaus rinkos visiško suformavimo 2009 m. poveikis universaliosioms paslaugoms (*The impact on universal service of the full market accomplishment of the postal internal market in 2009*), PriceWaterhouseCoopers, 2006 m.

Pašto rinkos liberalizavimo poveikio išsami ekonominė analizė (*A broad economic analysis of the effects of liberalising the postal market*), Švedijos augimo politikos studijų institutas, 2005 m.

Pažangiojo automobilio iniciatyva. Siekiant saugesnio, švaresnio ir efektyvesnio mobilumo visoje Europoje. Europos Komisija COM(2007)541. 2007.

Prieiga internetu <http://www.interreg.lt>

Prieiga internetu
<http://repositories.cdlib.org/its/path/reports/UCB-ITS-PRR-2001-13/>

Prieiga internetu http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm

Prieiga internetu
http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm

Prieiga internetu
http://www.chooseesc.eu/en/media/information_about_the_campaign/

Prieiga internetu
http://www.smart-nets.napier.ac.uk/finalbrochure_120804.pdf

Prieiga internetu: www.esafetysupport.org

Reglamentas (EB) Nr. 680/2007

Siūloma Direktyva dėl ekologiškų kelių transporto priemonių skatinimo. KOM(2005) 634.

Šakalys, A. INLOC projektas. 2006 m.

Technologijos ir naujovės pašto sektoriuje (*Technology and innovation in the postal sector*), A D Little, 2004 m.;

Tenesustos Europos pažanga - Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga. Liuksemburgas: Europos Komisija. 2006.

Transportas ir ryšiai 2005. Transport and Communication. Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas. 2006.

Transportas ir ryšiai 2006 Transport and Communication. Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas. 2007.

Transporto investicijų direkcija pri LR Susisiekimo ministerijos. Prieiga internetu www.tid.lt

Transporto investicijų direkcija. Prieiga internetu: www.tid.lt

Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija. Mokslo tiriamasis darbas. Vilnius: UAB Ekonominės konsultacijos ir tyrimai. Vilnius. 2007.

Trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programos vidurio laikotarpio apžvalga. Europos komisija. KOM(2003) 155. 2003

U.S. Department of transportation, 2004

UNITE projektas – Galutinė ataskaita. FP5. 2003.

Valstybės ilgalaikės raidos strategija. 2002.

Viešosios konsultacijos prieiga internetu: www.rfidconsultation.eu/

Vilniaus oro uosto plėtros programa

Žalioji knyga „Energijos efektyvumas arba kaip daryti daugiau, vartojant mažiau“. Europos Komisija. 2005.

Žalioji knyga „Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija“. Europos Komisija. COM (2006)275. 2006

Žalioji knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“. Europos Komisija. 2007.

Žalioji knyga apie energijos vartojimo efektyvumą arba kaip mažesnėmis sąnaudomis sutaupyti daugiau energijos. KOM(2005) 265. Europos Komisija. 2005

Žalioji knyga dėl bendrosios pašto paslaugų rinkos plėtros, KOM(91) 476 galutinis.

Žurnalas „Transporto pasaulis“. Prieia internetu www.tpcargo.lt