



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRAS

ĮSAKYMAS

DĖL VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJOS 2021–2024 METŲ STRATEGINIO VEIKLOS PLANO PATVIRTINIMO

2021 m. d. Nr.
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymo 4 straipsnio 4 dalimi ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. rugpjūčio 23 d. nutarimo Nr. 1341 „Dėl valstybės valdomų įmonių vadovų darbo užmokesčio“ 1.2.2 papunkčiu:

1. T v i r t i n u:

1.1. Valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2021–2024 metų strateginį veiklos planą (pridedama).

1.2. Valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2021 metų I ketvirčio šiuos ūkinės finansinės veiklos rodiklius ir jų dydžius vadovo mėnesinės algos kintamosios dalies dydžiui nustatyti:

Eil. Nr.	Rodikliai	Kintamosios dalies dydis, %	2021 m. I ketv.
1.	E. vinjetės ir leidimų važiuoti valstybinės reikšmės keliais didžiagabaritėmis arba sunkiasvorėmis transporto priemonėmis išdavimo paslaugų NPS, %	5	≥ 32
2.	Pasirašyta valstybinės reikšmės rajoninių kelių su žvyro dangą (žvyrkelių) asfaltavimo (168 km) sutarčių (įgyvendinant žvyrkelių asfaltavimo programą, tęstinis 2020 m. veiksmas), %	30	≥ 70
3.	Užbaigti Kelių turto valdymo informacinės sistemos programavimo ir konfigūravimo darbai	15	1

1.3. Valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2021 metų II ketvirčio šiuos ūkinės finansinės veiklos rodiklius ir jų dydžius vadovo mėnesinės algos kintamosios dalies dydžiui nustatyti:

Eil. Nr.	Rodikliai	Kintamosios dalies dydis, %	2021 m. II ketv.
1.	Kelių būklės tyrimų rezultatų už 2020 m. surinkimas ir apskaičiavimas, rezultatų už 2020 m. pateikimas Turto bankui pagal 2018 m. lapkričio 2 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymą Nr. 3-551 „Dėl valstybei nuosavybės teisę priklausančių kelių valdymo efektyvumo rodiklių patvirtinimo“, %.	10	100
2.	E. vinjetės ir leidimų važiuoti valstybinės reikšmės keliais didžiagabaritėmis arba sunkiasvorėmis transporto priemonėmis išdavimo paslaugų NPS, %	5	≥ 32
3.	Pasirašyta valstybinės reikšmės rajoninių kelių su žvyro dangą (žvyrkelių) asfaltavimo (168 km) sutarčių (įgyvendinant žvyrkelių asfaltavimo programą, tęstinis 2020 m. veiksmas), %	20	100
4.	Užbaigtas Kelių turto valdymo informacinės sistemos funkcinis integruotos sistemos testavimas	15	1

2. P a v e d u valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos direktoriui kartu su valdyba peržiūrėti ir pateikti Susisiekimo ministerijai atnaujintą įmonės 2021–2024 m. strateginį veiklos planą, atsižvelgiant į 2021 metų valstybės siekiamų tikslų ir keliamų lūkesčių valstybės įmonei Lietuvos automobilių kelių direkcijai raštą.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis

Parengė

Artūras Kuprijanas

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos
susisiekimo ministro

2020 m.

įsakymu Nr.



VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJOS

2021–2024 M. STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS

Projektas 2020 m. gruodžio 30 d.



TURINYS

Santrumpos ir sąvokos	3
Santrauka	4
1. Veiklos aprašymas	7
2. Aplinkos veiksniai ir jų poveikio analizė	12
2.1. Išorinių veiksnių analizė	12
2.2. Kelių direkcijos veiklos rinkos (sektorius) ir konkurencinės aplinkos analizė	24
2.3. Vidinių veiksnių analizė	33
2.4. Stiprybės, silpnybės, galimybės ir grėsmės	42
3. Misija, vizija, vertybės ir strateginės kryptys	45
4. Strateginiai tikslai ir jų matavimo rodikliai	46
5. Strateginiai uždaviniai ir jų matavimo rodikliai	49
6. Veiksmai, priemonės ar iniciatyvos, reikalingos strateginiams uždaviniams pasiekti	53
7. Žmogiškieji, finansiniai ir technologiniai ištekliai	59
8. Galimi pavojai (rizika) ir jų valdymas	65
9. Finansinės prognozės	65
10. Strateginio veiklos plano vertinimo, tobulinimo ir palaikymo principai	66

Priedas Nr. 1 – Kelių direkcijos Finansinių ataskaitų prognozės

Priedas Nr. 2 – Investicijų projektų, kurie yra įtraukti į valstybės investicijų programą, sąrašas

SANTRUMPOS IR SĄVOKOS

Kelių direkcija	Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija
AEI-T	Atsinaujinantys energijos ištekliai transporto ir logistikos sektoriuje
BVP	Bendrasis vidaus produktas
EBPO	Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija
EB	Europos ekonominė bendrija
EK	Europos Komisija
ES	Europos Sąjunga
CPVA	VŠĮ Centrinė projektų valdymo agentūra
KPPP	Kelių priežiūros ir plėtros programa
LG	AB „Lietuvos geležinkeliai“
LR	Lietuvos Respublika
IS	Informacinės sistemos
PESTAT	Išorinių (makroekonominių) veiksmų įtakos įmonės veiklai įvertinimo metodas, apjungiantis politinių, ekonominių, socialinių, technologinių, aplinkosaugos ir teisinių veiksmų įtakos įmonės veiklai įvertinimą
ŠESD	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
TEN-T	Transeuropinis transporto tinklas
TUI	Tiesioginės užsienio investicijos
TKA	VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra

SANTRAUKA

Lietuvos Respublikos kelių transporto infrastruktūra yra neatsiejama vieningos ir integruotos Europos Sąjungos susisiekimo infrastruktūros dalis. Siekis užtikrinti savo klientų – Lietuvos visuomenės ir valstybinių kelių visų naudotojų, poreikius, Lietuvos susisiekimo sistemos integralumą, kelių saugumą, kokybę ir pralaidumą, taip pat tarptautinių transporto koridorių plėtrą – svarbūs strateginiai iššūkiai valstybės įmonei Lietuvos automobilių kelių direkcijai. Valstybinių kelių transporto infrastruktūros išsaugojimas ją nuolat ir kokybiškai prižiūrint, jos būklės gerinimas ir tolesnė plėtra yra itin svarbi Lietuvos logistikos sektoriaus plėtojimui, užsienio investicijų pritraukimui, ekonominių ir socialinių skirtumų tarp Lietuvos regionų mažinimui.

ES Reglamente Nr. 1315/2013 Lietuvai iškeltas reikalavimas užtikrinti, kad TEN-T pagrindinis (angl. core) tinklas būtų išvystytas iki 2030 m., o visuotinis tinklas (angl. comprehensive) būtų išvystytas iki 2050 m.

Taip pat ES institucijų ilgalaikiai reikalavimai Lietuvai apima ir šiuos tikslus:

AEI-T dalis, palyginus su transporto sektoriaus galutiniu energijos suvartojimu:

- 2030 m. – 15 proc.
- 2050 m. – 50 proc.

Transporto sektoriaus išmetamas ŠESD, palyginus su 2005 m. lygiu:

- 2021–2030 m. – -9 proc.
- Kasmetinis pokytis, palyginus su 2016–2018 m. lygiu, – -3,6 proc.

Vizija 0:

- 2030 m., palyginus su 2015 m. lygiu – 50 proc. mažiau žūčių keliuose;
- 2050 m. – 0 žūčių keliuose.

„Vizija 0“, atsižvelgiant į ES institucijų ilgalaikius strateginius reikalavimus Lietuvai, yra Lietuvos valstybinė saugaus eismo strategija ir saugaus eismo gerinimo programa, kuria siekiama ES nustatyto tikslo – iki 2050 m. sumažinti iki nulio žūčių skaičių keliuose. Šios strategijos prioritetai – saugesnė eismo dalyvių elgsena (eismo dalyvių švietimas), saugesni keliai ir gatvės, saugesnės transporto priemonės ir efektyvi pagalba eismo dalyviams po eismo įvykių.

Šios strateginės rekomendacijos jau įvertintos Lietuvos Respublikos



strateginio planavimo dokumentuose, visų pirma – Nacionaliniame pažangos plane 2021–2030 m.

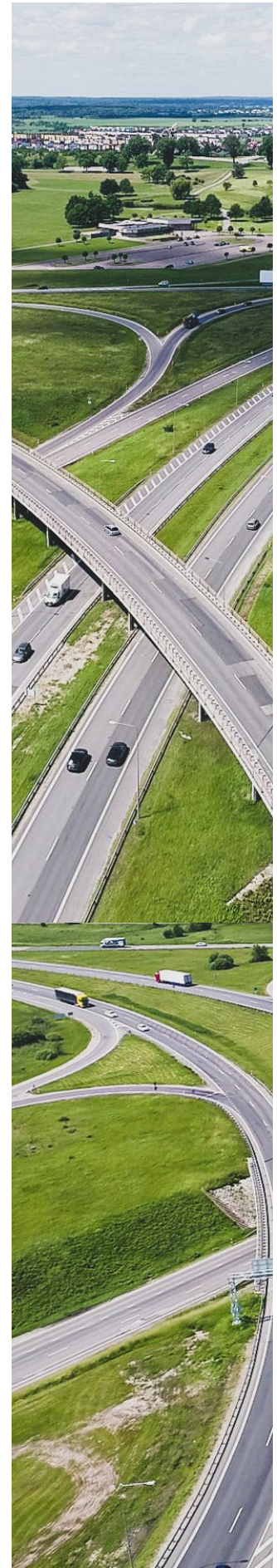
Įvertinusi išorinės aplinkos teikiamas galimybes ir grėsmes bei vidines stiprybes ir silpnybes, Kelių direkcija parengė strateginį veiklos planą 2021–2024 metams, kuriame suformavo ilgalaikes Kelių direkcijos strategines kryptis, strateginius tikslus, uždavinius ir numatė veiksmus jiems įgyvendinti. Remiantis išorinės ir vidinės aplinkos veiksnių analizės rezultatais buvo apibrėžta Kelių direkcijos vizija – tapti kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centru, valdančiu valstybinės reikšmės kelių, ir partneriu kitiems kelių infrastruktūros valdytojams.

Siekdama įgyvendinti savo apibrėžtą viziją, Kelių direkcija suformavo keturias strategines veiklos kryptis: veiklos vystymo, siekiant pateisinti klientų lūkesčius, veiklos efektyvumo didinimo, vertės kūrimo ir pažangios organizacijos formavimo.

Vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu Kelių direkcija daugiausia dėmesio skirs šiems strateginės reikšmės pokyčiams: reikšmingo valstybei projekto Via Baltica naujų etapų įgyvendinimui, kitų svarbių magistralinių, krašto ir rajoninių kelių priežiūrai ir plėtrai, nuolatinės kelių priežiūros kokybės gerinimui, elektroninės kelių rinkliavos sistemos, pagrįstos principu „naudotojas moka“, t. y. rinkliavos dydis priklausys nuo nuvažiuoto atstumo, įgyvendinimui, veiklos efektyvumo didinimui skaitmenizuojant ir optimizuojant procesus, taip pat pokyčiams, kuriant pažangią organizaciją.

Formuojant Kelių direkcijos strategines kryptis, strateginius tikslus, uždavinius ir veiksmus bei jų rodiklius bus visų pirma atsižvelgta į Kelių direkcijos klientų – visuomenės ir valstybinių kelių visų naudotojų, ir Kelių direkcijos savininko – valstybės, lūkesčius dėl Kelių direkcijos veiklos krypčių, keliamų tikslų ir veiklos principų.

Planuojamu laikotarpiu Kelių direkcija susidurs su reikšmingais iššūkiais ir galimybėmis atrandant optimalius savo svarbiausių veiklų ir projektų, vykdant valstybės specialiuosius įpareigojimus, finansavimo sprendimus: 2021 metais prasideda naujas ES finansinės paramos laikotarpis (2021–2027 m.) ir būtent šiuo laikotarpiu Kelių direkcija planuoja toliau įgyvendinti svarbų valstybei projektą Via Baltica, svarbiu ekonominiu projektu laikytiną Elektroninės kelių rinkliavos įgyvendinimo projektą bei kitus svarbius projektus.



Misija

Užtikrinti visuomenei saugų, patogų, draugišką aplinkai, išmanų susisiekimą Lietuvos keliais.

Vizija

LAKD – kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centras, valdantis valstybinės reikšmės kelius, ir partneris kitiems kelių infrastruktūros valdytojams.

Strateginės veiklos kryptys

Tvari įmonės plėtra, siekiant pateisinti klientų lūkesčius

Veiklos efektyvumo didinimas

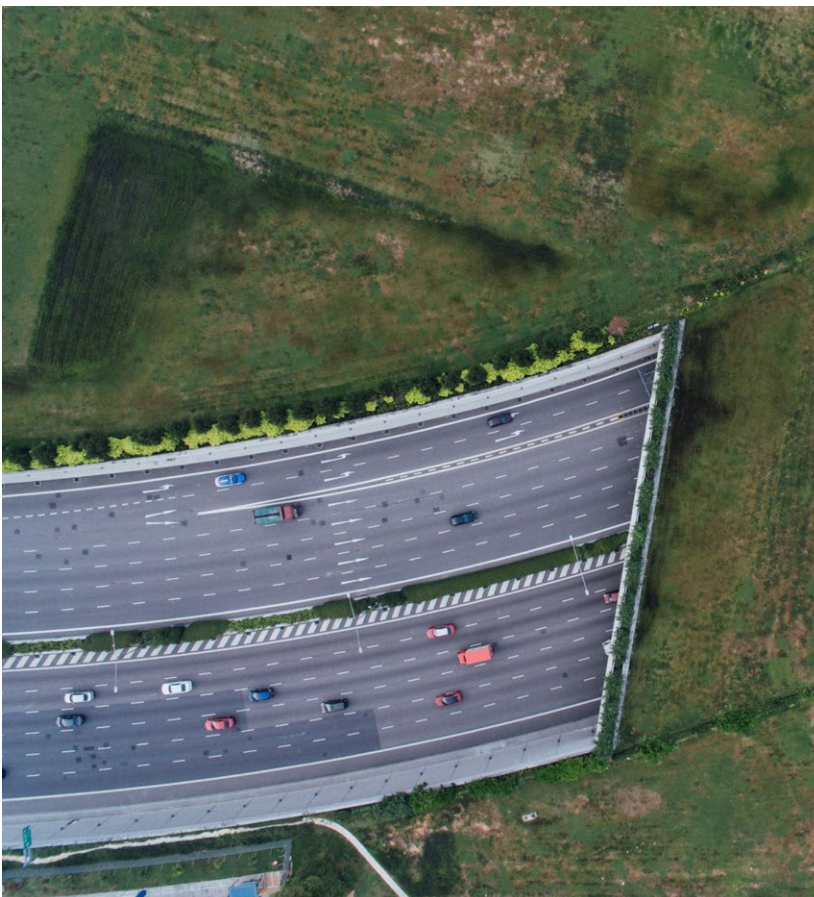
Vertės kūrimas

Pažangios organizacijos formavimas



Kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centras, valdantis valstybinės reikšmės kelius, ir partneris kitiems kelių infrastruktūros valdytojams

1 pav. Kelių direkcijos misija, vizija ir strateginės veiklos kryptys



1. VEIKLOS APRAŠYMAS

Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija įregistruota 2020 m. rugsėjo 1 d., baigus pertvarkyti biudžetinę įstaigą Lietuvos automobilių kelių direkciją prie Susisiekimo ministerijos. Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija – strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinti šalies įmonė, prižiūrinti ir plėtojanti valstybinės reikšmės kelius. Po pertvarkos Kelių direkcijos misija išlieka ta pati – užtikrinti visuomenei saugų, patogų, draugišką aplinkai, išmanų susisiekimą Lietuvos keliais. Vienintele Kelių direkcijos savininke ir toliau bus valstybė.

Kelių direkcija vykdo specialųjį įpareigojimą, taip pat planuoja išvystyti ir teikti Europos Sąjungos standartus atitinkančias naujas paslaugas ir taip sukurti didesnę pridėtinę vertę savo klientams – visuomenei, visiems Lietuvos valstybinių kelių infrastruktūros naudotojams ir saviininkui. Kelių direkcijos paskirtis, vykdant specialųjį įpareigojimą, nustatyta savininko Lūkesčių laiške – valdyti valstybinės reikšmės kelius bei organizuoti ir koordinuoti saugių eismo sąlygų užtikrinimą, įgyvendinant eismo saugumo priemones valstybinės reikšmės keliuose.

Kelių direkcijos pagrindiniai tikslai, atitinkantys valstybės interesą, nustatyti savininko Lūkesčių laiške, yra šie:

1. Vykdančiam specialųjį įpareigojimą užtikrinti, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu tvirtinamoje KPPP finansavimo lėšų naudojimo sąmatoje numatytos lėšos būtų efektyviai panaudotos valstybinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, kad šis tinklas veiktų.
2. Vykdyti Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir kituose teisės aktuose Kelių direkcijai nustatytas funkcijas.
3. Tenkinant viešuosius interesus, vykdyti komercinę veiklą transporto infrastruktūros srityje. Kelių direkcija savo veiklą vystys savininko Lūkesčių rašte nurodytomis kryptimis, kurios atitiks Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų įstatymo nuostatas, Valstybinės saugaus eismo gerinimo programos „Vizija – nulis“ nuostatas, Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos uždavinius, ir jų įgyvendinimo siektini rodikliai ir reikšmės atspindės strateginiame veiklos plane.

Kelių direkcija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos įstatymais ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimais bei susisiekimo ministro įsakymais, vykdo KPPP finansavimo lėšų paskirtymą vietinės reikšmės kelių valdytojams (įskaitant savivaldybes), paskirstytų lėšų naudojimo pagal paskirtį kontrolę ir darbų kokybės kontrolės priežiūrą kelių objektuose, įskaitant akcinės bendrovės „Kelių priežiūra“ vykdomų kelių priežiūros darbų kokybės kontrolę.

Kelių direkcijos veiklos sritys, atitinkančios valstybės interesą, yra orientuotos į valstybinės reikšmės automobilių kelių atkūrimą, priežiūrą ir plėtrą, užtikrinant sklandų krovinių ir keleivių judumą, skatinant transporto sistemos darnumą ir didinant eismo saugą. Kelių direkcija įgyvendina „Susisiekimo valstybinės ir vietinės reikšmės keliais užtikrinimas“ programos tikslus ir uždavinius.

Kelių direkcijos veikla organizuojama vadovaujantis Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių įmonių įstatymu, Lietuvos Respublikos kelių įstatymu, Lietuvos Respublikos saugaus eismo įstatymu, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymu ir kitais

teisės aktais, nustatančiais valstybės valdomų įmonių veiklą, taip pat valstybės biudžeto lėšų, skirtų valstybės įmonei Lietuvos automobilių kelių direkcijai programai „Susisiekimo valstybinės ir vietinės reikšmės keliais užtikrinimas“ vykdyti, naudojimo sutartimi ir kitomis sutartimis, reglamentuojančiomis valstybės biudžeto lėšų naudojimą.

Kelių direkcijos valdymo organai yra valdyba ir direktorius.

Kelių direkcijos valdyba yra skiriama Kelių direkcijos savininko teises ir pareigas įgyvendinančios institucijos (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos) sprendimu ketverių metų kadencijai. Kelių direkcijos valdybos kadencija nuo 2020 m. rugsėjo 9 d. iki 2024 m. rugsėjo 1 d. Vykdamas valdybos narių atrankos procedūras ir formuojant reikalavimus kandidatams, yra sudaromas reikiamų kompetencijų sąrašas. Valdyba sudaroma iš 5 narių, iš kurių 3 valdybos nariai yra nepriklausomi. Strateginio veiklos plano tvirtinimo datai valdyboje yra keturi nariai, du iš kurių yra nepriklausomi nariai: Vaidotas Balynas ir Rūta Jakubauskienė.

Nepriklausomų valdybos narių kompetencijos:



Finansų srities kompetencija

Rūta Jakubauskienė

Strateginio planavimo ir valdymo srities kompetencija

Vaidotas Balynas

Valdybos sudėtyje dirba du Susisiekimo ministerijos atstovai – Valstybės turto ir įmonių valdymo skyriaus vedėja Roma Andruškevičienė bei Susisiekimo ministerijos vyresnioji patarėja Agnė Amelija Mikalonė.

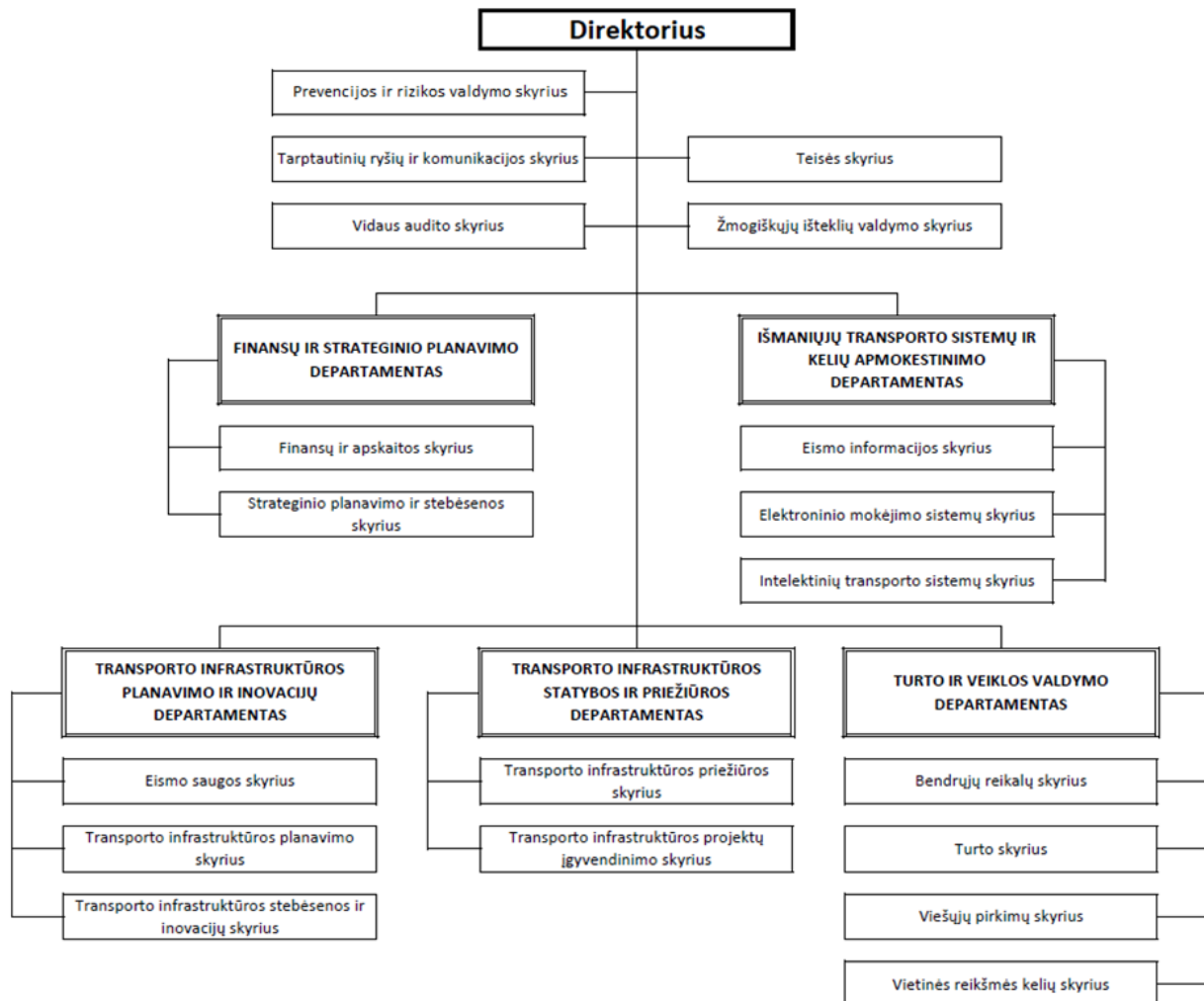
Kelių direkcijos direktoriumi 2020 m. rugsėjį paskirtas Remigijus Lipkevičius, dirbęs šioje organizacijoje įvairiose vadovaujamose pareigose virš 20 metų.

Kelių direkcijos vizijoje įrašytas siekis tapti kompetencijų centru yra ne be pagrindo – Kelių direkcijos kaip organizacijos istorija aprėpia ilgą Lietuvos istorijos laikotarpį. Šiandieninės Kelių direkcijos veiklos istorijos pradžia galima laikyti 1918 m. gruodžio 6 d., kai buvo įsteigta Plentų, vandens kelių ir uostų valdyba ir 1921 m. kovo 2 d. buvo išleistas tuo metu naujas bendrojo naudojimo kelių ir tiltų įstatymas ir plentus prižiūrinčių tarnautojų tarnybinės taisyklės. Istoriskai svarbus įvykis – 1922 m. pirmą kartą Lietuvos istorijoje parengtas 1922–1932 m. pagrindinių Lietuvos kelių plėtros planas. Lietuvai atgavus nepriklausomybę po sovietinės okupacijos, 1991 m. kovo 1 d. įsteigta Lietuvos automobilių kelių direkcija. 1993 m. kovo 12 d. pertvarkyta į biudžetinę įstaigą Lietuvos automobilių kelių direkciją prie Susisiekimo ministerijos. Paskutinis teisinės veiklos formos pakeitimas įvykdytas šiemet – iš biudžetinės įstaigos pertvarkyta į valstybės įmonę Lietuvos automobilių kelių direkciją.

Kelių direkcija, siekdama įgyvendinti priemones integruojant Lietuvos kelių transporto infrastruktūrą į Europos Sąjungos vieningą kelių infrastruktūrą ir perimti gerąją ES šalių patirtį, vysto tarptautinį bendradarbiavimą su asocijuotais tarptautiniais partneriais ir yra Pasaulinės kelininkų asociacijos (PIARC), Baltijos šalių kelininkų asociacijos (BRA), Europos kelių direktorių konferencijos (CEDR) ir Transeuropinio šiaurės–pietų magistralės projekto narė, yra pasirašiusi dvišales bendradarbiavimo sutartis su Lenkijos kelių administracija ir Slovėnijos kelių agentūra. Kelių direkcija taip pat aktyviai bendradarbiauja įgyvendindama bendrus investicijų projektus

su kitomis Lietuvos transporto (geležinkelių, oro, vandens) infrastruktūros įmonėmis, savivaldybėmis, taip pat Lietuvos kelininkų asociacija bei kitais asocijuotais partneriais.

Kelių direkcijos valdyba 2020 m. rugsėjo 8 d. patvirtino Kelių direkcijos organizacinę struktūrą, kuri pateikiama 2 pav.:



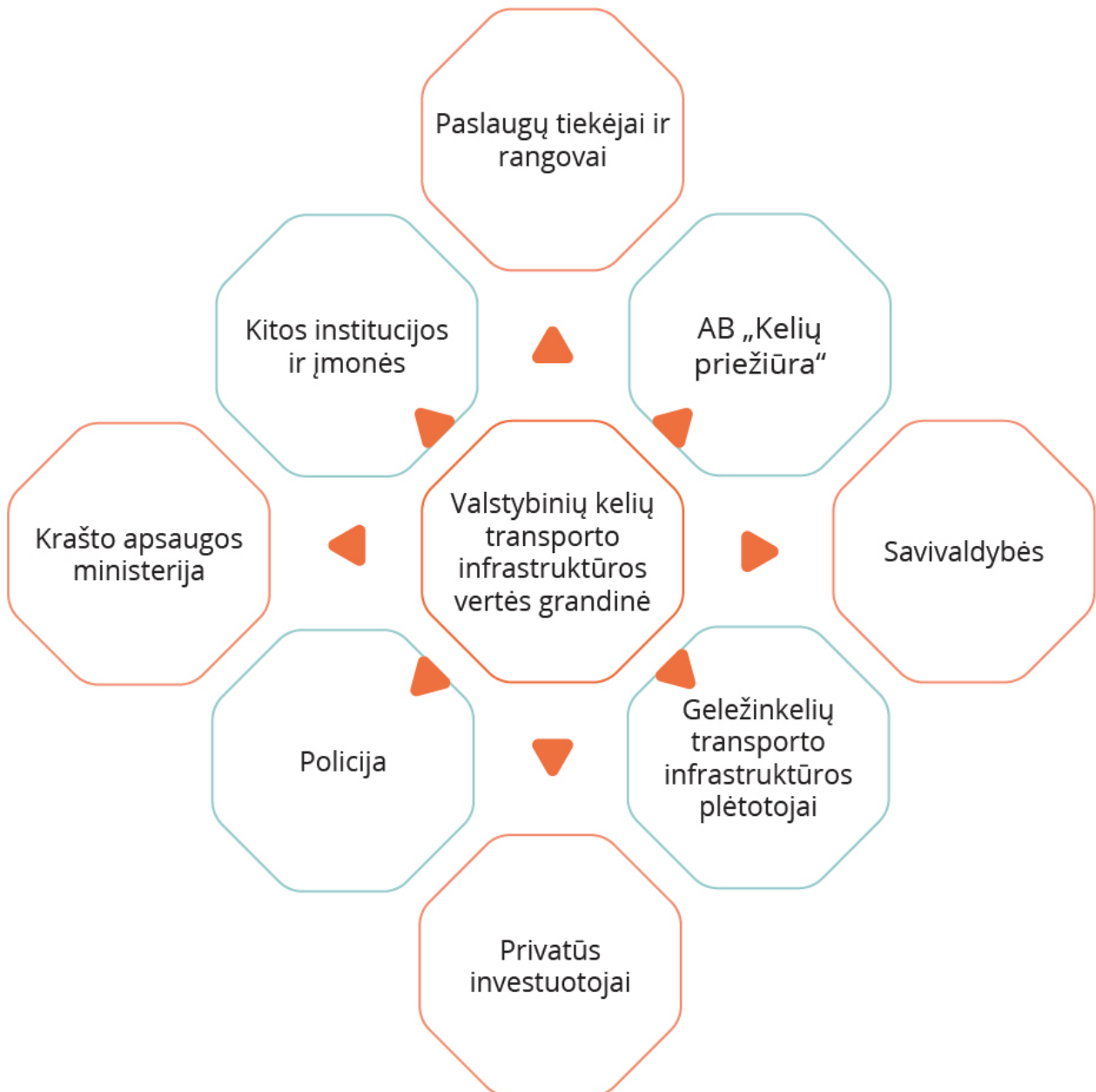
2 pav. VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija organizacinė struktūra

Kelių transporto infrastruktūra turi esminę reikšmę Lietuvos bendrojo vidaus produkto augimui, nes transportas ir logistika yra viena iš svarbiausių Lietuvos ūkio šakų, nes visų pirma prisideda prie Lietuvos eksporto apimčių didinimo, sudaro sąlygas šalies verslo subjektams ir investuotojams plėtoti veiklą ir kurti naujas darbo vietas, o šalies gyventojams – pasiekti darbo vietas ir realizuoti kitus jiems svarbius socialinius ir ekonominius poreikius. Transporto ir logistikos pridėtinę vertę kuria šie pagrindiniai sektoriai: sandėlių ir transporto palaikymo veiklos, automobilių kelių transportas, geležinkelių ir oro transportas, transportas vamzdiniais bei vandens transportas.

Statistikos departamento duomenimis, 2019 m. augo visi pagrindiniai Lietuvos transporto ir logistikos sektoriaus rodikliai. Transporto ir logistikos sektoriaus indėlis į šalies BVP sudarė 13 proc. Šioje ūkio šakoje Lietuvoje veiklą vykdė 8 361 šalies įmonių, dirbo 118 458 darbuotojų. Šie makroekonominiai duomenys rodo, kad Kelių direkcijos strateginiame veiklos plane apibrėžtos

strateginės kryptys ir strateginiai tikslai pilnai koreliuoja su makroekonominėmis prielaidomis bei sąlygomis.

Kuriamoje vertės grandinėje Kelių direkcijos svarbiausi partneriai yra transporto infrastruktūros projektavimo ir kitų paslaugų įmonės, kelių tiesimo, rekonstrukcijos, remonto ir kitus darbus vykdančios rangovinės įmonės, valstybės valdoma AB „Kelių priežiūra“, integruotų susisiekimo projektų įgyvendinimo partneris AB Lietuvos geležinkeliai, dukterinė įmonė AB „LTG Infra“, miestų ir rajonų savivaldybės ir kitos įmonės, privatūs investuotojai, valstybės įstaigos bei asocijuoti subjektai (3 pav.).



3 pav. Svarbiausi Kelių direkcijos partneriai vertės kūrimo grandinėje

Kelių direkcija sieks įgyvendinti priemones, kad valstybinės reikšmės kelių turtas, kuris Kelių direkcijai valstybės pavestas valdyti patikėjimo teise, duotų valstybei didesnę grąžą.

Siekdama efektyviau planuoti ir naudoti išteklius projektuojant ir tiesiant bei rekonstruojant valstybinės reikšmės kelius, taip pat siekdama užtikrinti aukštesnę viešųjų paslaugų kokybę

Kelių direkcija nuo 2021 m. sausio 1 d. pradės taikyti statinio informacinio modeliavimo (BIM) metodus projektuojant valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros objektus, atitinkančius šiuos kriterijus:

1. Statinio techninio ar techninio darbo projekto, kilnojamojo daikto projekto rengimas trun-ka (skaičiuojant nuo projektavimo paslaugų teikimo sutarties pasirašymo datos iki statybą leidžiančio dokumento išdavimo datos ar kilnojamojo daikto projekto užbaigimo) 12 mė-nesių arba ilgiau;
2. Statybos skaičiuojamoji kaina, nustatyta pagal valstybės įmonės Statybos produkcijos ser-tifikavimo centro registruotas ir paskelbtas rekomendacijas dėl statinių statybos skaičiuo-jamųjų kainų nustatymo, palyginamuosius ekonominius rodiklius, arba planuojama įren-gimo, pertvarkymo investicijų suma yra lygi arba viršija:
 - a. Pastatams – 5 000 000 Eur;
 - b. Inžineriniams statiniams, kilnojamiesiems daiktams – 10 000 000 Eur;
 - c. Projektavimo, statybos, rekonstravimo, įrengimo, pertvarkymo darbai, numatyti strate-giniame veiklos plane.

Kelių direkcija, rengdama ir įgyvendindama valstybinės reikšmės automobilių kelių infrastruk-tūros projektus, vadovaujasi visais norminiais dokumentais, reglamentuojančiais infrastruktū-ros pritaikymą žmonėms su specialiaisiais poreikiais – pėsčiųjų ir dviračių takai, tiltai, viadukai ir kiti kelio elementai pritaikomi žmonių su negalia poreikiams.

Kelių direkcija finansinę apskaitą tvarko pagal Verslo apskaitos standartus. Nuo 2022 metų, kai Kelių direkcija atitiks viešojo intereso įmonei taikomus kriterijus, apskaita bus vykdoma pa-gal Tarptautinius finansinės atskaitomybės standartus.



2. APLINKOS VEIKSNIAI IR JŲ POVEIKIO ANALIZĖ

2.1. IŠORINIŲ VEIKSNIŲ ANALIZĖ

Europos Sąjungos šalių ir Lietuvos kelių transporto infrastruktūros plėtrą ilguoju laikotarpiu įtakos daug išorės veiksnių. Šių veiksnių analizei buvo panaudotas PESTAT modelis, kuris padeda struktūrizuoti ir strategiškai įvertinti Kelių direkcijos išorinę aplinką ir nustatyti aplinkybes ir veiksnius, galinčius turėti reikšmingą poveikį Kelių direkcijos veiklai. Atliekant išorinės aplinkos veiksnių analizę pagal PESTAT modelį, vertinamos šešios išorinių veiksnių grupės, padedančios Kelių direkcijai įsivertinti galimybes, galimas grėsmes bei suteikiančios pagrįstas įžvalgas apie pagrindines tendencijas, susijusias su Kelių direkcijos veiklomis (žr. 4 pav.).

Politiniai veiksniai	Ekonominiai veiksniai	Socialiniai veiksniai	Technologiniai veiksniai	Aplinkosaugos veiksniai	Teisiniai veiksniai
Nagrinėjami politiniai veiksniai, darantys įtaką Kelių direkcijos veiklai: ES institucijų, Lietuvos ar kitų šalių vyriausybių sprendimų įtaka kelių transporto sektoriui	Nagrinėjami atitinkamos srities raidos veiksniai, (makroekonominiai rodikliai, mokesčiai ir kt.) darantys įtaką Kelių direkcijos veiklai	Nagrinėjami demografiniai, vertybių, gyvenamosios, ekologiniai, kultūriniai veiksniai, darantys įtaką Kelių direkcijos veiklai	Nagrinėjami veiksniai, susiję su technologinėmis inovacijomis, kurios gali paveikti kelių transporto sektorių ir kelių transporto infrastruktūros sprendimus	Nagrinėjami aplinkosaugos veiksniai: besikeičiančios orų sąlygos, sezoninio kumo įtaka Kelių direkcijos veiklai, aplinkosauginiai reikalavimai	Nagrinėjami veiksniai, darantys įtaką Kelių direkcijos veiklos reguliavimui; vertinamas nacionalinis, ES ir tarptautinis teisinis reglamentavimas

4 pav. Svarbiausi išorės veiksniai, turintys įtakos Kelių direkcijos veiklos perspektyvoms (PESTAT).

Toliau pateikiamas svarbiausių, esminę įtaką darančių veiksnių ir jų poveikio esamoms Kelių direkcijos veikloms ir jos perspektyvoms aprašymas. Nepateikiamas mažesnę galimų grėsmių požiūriu turinčių veiksnių ir aplinkybių, kurios negali iš esmės pakeisti Kelių direkcijos strateginių tikslų ir veiklų, aprašymas.

POLITINIAI VEIKSNIAI

1. Europos Sąjungos politiniai sprendimai dėl ES erdvės saugumo ir EB ekonominių ryšių ir finansinė parama jų įgyvendinimui lemia Kelių direkcijos kaip nacionaliniam saugumui svarbios įmonės veiklos kryptis, įgyvendinant šalies nacionalinio saugumo interesus. Šis politinis veiksnys – didinti šalies saugumą, lemia galimybes nauju ES struktūrinių fondų paramos 2021–2027 m. laikotarpiu panaudoti Karinio mobilumo (Military mobility) priemonei planuojamas skirti CEF ir kitų fondų lėšas.

Kariniam mobilumui didinti planuojamos skirti ES finansinės paramos lėšos bus naudojamos tobulinti kartu ir civilinį, ir karinį mobilumą. Tokių investicijų projektų įgyvendinimas galimas kartu su Krašto apsaugos ministerija vystant tarpinstitucinį bendradarbiavimą ir siekiant, kad kelių transporto infrastruktūra būtų tobulinama atsižvelgiant į civilio transporto poreikius kartu ją pritaikant kariniams poreikiams (karinio transporto ir įrangos pervežimui, atitiktis svorio reikalavimams). Prasminga investuoti tiek į svarbiausią kelių tinklą (Core network) – TEN-T kelius – transporto koridorius (infrastruktūrą, planuojamą gerinti iki 2030 m.), tiek apie kitus TEN-T kelius ir krašto kelius (Comprehensive network) – esamą ir planuojamą infrastruktūrą iki 2050 m.). Todėl pirmiausia reikia tartis su Krašto apsaugos ministerija įsivardyti, kurie tai galėtų būti valstybinės reikšmės keliai.

Taip pat, naudojant šią tikslinę finansavimo paramą, nagrinėtinas bendradarbiavimas su Latvija ir Estija, tobulinant susijusią infrastruktūrą ir įgyvendinant bendrus (cross-border) projektus.

2. ES politika ir strategija bei naujausi sprendimai aplinkosaugos ir skaitmenizavimo rėmimo srityje.

ES strateginių kryptių ir teisės aktų: direktyvų ir reglamentų, kurių tikslas – mažinti klimato kaitos ilgalaikį neigiamą poveikį, anglies dvideginio ir kitų dujų, sukeliančių šiltnamio efektą, išmetimo įtaką bei pasekmes ES šalių ekonomikoms ir gamtai įgyvendinimo poreikis ir Lietuvos įsipareigojimai šioje srityje yra reikšmingas išorinis veiksnys nustatant Kelių direkcijos veiklos tikslus, uždavinius ir numatant veiksmus jiems pasiekti. Europos Vadovų Taryba 2020 m. spalį pritarė Europos Komisijos iškeltam tikslui mažiausiai 55 proc. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą iki 2030 metų. Ši ES strateginė kryptis bus realizuojama ir skatinama per esamų ir kuriamų naujų ES struktūrinių paramos fondų lėšų skyrimą ir priemonių taikymą ES šalių narių investicijoms į aplinkosaugos projektus. Vienos iš naujų ES paramos priemonių, kurios ne mažiau nei 30 proc. lėšų planuojama skirti aplinkosaugos ir skaitmenizavimo investicijų projektams finansuoti 100 proc. intensyvumu – Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano (angl. Recovery and resilience facility, sutrumpintai - RRF) Reglamentą ES planuojama išleisti jau 2021 m. sausį. Lietuvoje įgyvendinamiems investicijų projektams, atitinkantiems ES finansavimo šios priemonės lėšomis sąlygas, 2021–2027 metais planuojama skirti nuo 1,4 iki 2,2 mlrd. EUR. Tai yra neabejotinai reikšminga galimybė Kelių direkcijai įgyvendinti tuos aplinkosaugos ir saugaus eismo projektus, kuriems iki šiol stigo finansavimo, o jų parengtumo lygis yra aukštas. Kelių direkcija sieks maksimaliai panaudoti šią galimybę vykdant valstybės specialiuosius įpareigojimus ir šių metų spalio 8 d. jau pateikė siūlymus Susisiekimo ministerijai su konkrečių projektų aprašymais, projektų tikslais, projektų preliminarioriais ar net tiksliais vertėmis ir planuojamais įgyvendinimo laikotarpiais, pilnai atitinkančiais minėto fondo reikalavimus.

3. ES plėtra didina Lietuvos kelių transporto infrastruktūros kuriamą vertę visiems jos naudotojams dėl naujų ekonominių ryšių.

Plėtojami Europos Sąjungos šalių tarpusavio ryšiai, prekių ir paslaugų eksportas ir importas reikalauja patogios ir integruotos susisiekimo infrastruktūros, todėl valstybinės reikšmės kelių, ypač magistralinių, plėtra yra esminė prielaida darniam judumui ES teritorijoje.

4. Geopolitinė įtampa keliuose pasaulio regionuose ir tarp Lietuvos ir šalių kaimynių, kurios nėra ES narės, nuolat lemia grėsmes ir neapibrėžtumus ir trukdo Lietuvos kelių naudotojams (vežėjams ir kitoms įmonėms) planuoti ir investuoti į ilgalaikę veiklą.

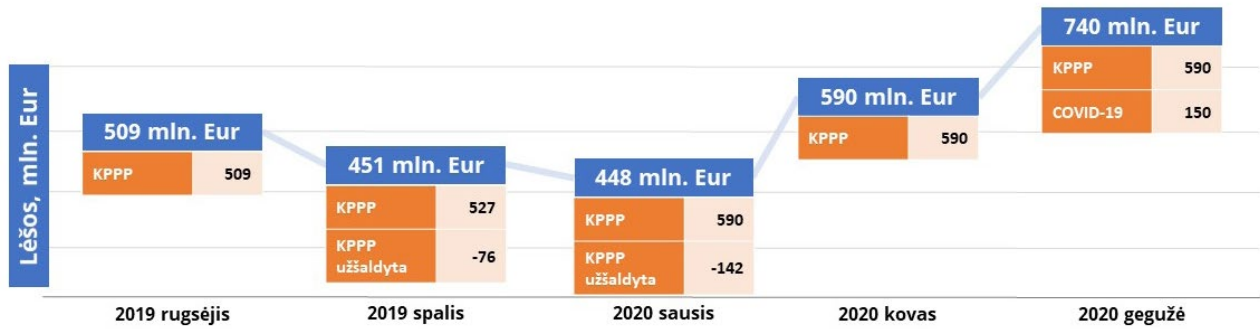
Prekių pervežimas tarptautiniais maršrutais, kai Lietuvos vežėjams tenka vežti krovinius ne ES valstybių – Baltarusijos, Rusijos – keliais, susijęs su politine, teisinės jurisdikcijos ir finansinių nuostolių rizika, jei šiose šalyse būtų priimti Lietuvai nepalankūs politiniai sprendimai.

5. ES Mobilumo paketas atitinka ne visų Lietuvos vežėjų interesus.

Lietuva kreipėsi į ES Teisingumo teismą, pateikdama du ieškinius dėl mobilumo paketo. Dėl diskriminuojančių ir neproporcingų Mobilumo paketo nuostatų Lietuvos transporto sektoriuje gali be darbo likti beveik 35 tūkst. žmonių, o prognozuojamas neigiamas poveikis šalies ekonomikai (jei Mobilumo paketo nuostatos nebūtų pakeistos) gali siekti 1,6 proc. BVP. Lietuva nepriitaria Mobilumo paketo nuostatomis dėl privalomo vilkikų grąžinimo į įsisteigimo valstybę kas 8 savaites ir kitų nuostatų, dėl kurių ypač nukentėtų smulkieji vežėjai.

6. Lietuvos valstybės valdžios ir valdymo institucijų politinių sprendimų nulemiamas kelių priežiūros ir plėtros finansavimo apimčių svyravimai (dažni keitimai).

Politinių prioritetų keitimas arba konsensuso stoka dėl prioritetinių investicijų ir jų finansavimo galimybių, finansavimo apimčių bei terminų gali trukdyti vykdyti tvarų ir nuoseklų kelių transporto infrastruktūros tobulinimą, be to, projektų įgyvendinimas gali kainuoti žymiai daugiau dėl vėlavimų, sankcijų, statybų rinkos konjunktūros pokyčių bei procesų, planuojant ir vykdant viešuosius pirkimus. Valstybės biudžeto valdymo sudėtingumas yra suprantamas, tačiau, jei politiniais sprendimais skiriamos papildomos lėšos neplanuotai, Kelių direkcijai pagal jos veiklos pobūdį ir specialiojo valstybės įpareigojimo esmę dėl sudėtingo teisinio reguliavimo (viešųjų pirkimų procesų laiko imlumo, nelankstaus viešųjų pirkimų teisinio reguliavimo) yra ypač sudėtinga skubiai įgyvendinti naujus projektus, kai reikšmingos finansavimo sumos skiriamos politiniais sprendimais neplanuotai viduryje metų, t. y. jau prasidėjus metinių planų, sutarčių ir mokėjimų grafikų vykdymui, arba pakeisti prioritetus ir net stabdyti kai kurių projektų įgyvendinimą, kai lėšos politiniais sprendimais negalimos naudoti (įšaldomos). Netvaraus, nuolat kintančių apimčių finansavimo KPPP lėšomis situacija lemia sutarčių neįvykdymo laiku, finansavimui skirtų lėšų nepanaudojimo, stingant laiko suderinti procesus ir užtikrinti jų atitiktį teisiniui reguliavimui, ir rangovų nuostolių riziką. Šio išorinio veiksnio įtaka buvo itin žymi planuojant lėšas 2020 m. laikotarpiui, duomenys pateikti 5 pav.



5 pav. Lėšų 2020 metams valstybinės ir vietinės reikšmės keliams planavimo/skyrimo grafikas, mln. EUR.

Dėl tokio reikšmingo planuojamų skirti KPPP finansavimo lėšų svyravimo nebuvo galima iš anksto suplanuoti lėšų daliai projektų, todėl nebuvo įmanoma ir pradėti parengiamųjų procesų – paskelbti ir įvykdyti techninio projektavimo viešųjų pirkimų konkursų (tais atvejais, kai techninių projektų parengimas yra privalomas) bei paskelbti ir įvykdyti rangovų darbų viešųjų pirkimų konkursų, kurie vidutiniškai trunka apie du mėnesius jau parengus techninius projektus ir dokumentų kompleksus viešiesiems pirkimams.

Nevertinant šių ir kitų vidinių procesų ir parengiamųjų darbų sąnaudų, visgi didžiausią įtaką netolygus KPPP finansavimo lėšų planavimas gali lemti įsipareigojimų visuomenei vykdymo vėlavimą, taip pat viešųjų pirkimų procese perkamų darbų ir paslaugų kainų svyravimus. Ir priešingai – tolygus planavimas sukuria prielaidas tolygiau ir efektyviau vykdyti viešuosius pirkimus ir ypač – optimizuoti pirkimo proceso laiką nuo projekto įtraukimo į pirkimų planą iki sutarties su viešųjų pirkimų konkursus laimėjusiais rangovais pasirašymo, be to tai sukuria prielaidas perkamų darbų ir paslaugų kainų stabilumui.

EKONOMINIAI VEIKSNIAI

1. ES šalių ekonomikos ir bendros ES šalių rinkos plėtra sudaro galimybes įgyvendinti kelių transporto infrastruktūros plėtros sprendimus, panaudojant naujojo ES Programavimo laikotarpio (2021–2027 m.) struktūrinės paramos lėšas;
2. Per Lietuvą driekiasi reikšmingi Europiniai krovinių vežimo koridoriai rytų–vakarų bei šiaurės–pietų kryptimi; tai suteikia prielaidas panaudoti ES lėšas šių kelių kokybei gerinti, taip pat ateityje išvystyti komercines Kelių direkcijos veiklas;
3. Stabiliai augantis Lietuvos kelių transporto infrastruktūros naudotojų skaičius lems aukštesnę Kelių direkcijos įgyvendinamų investicinių projektų socialinę grąžą ir finansinį gyvybingumą.

Remiantis valstybinės įmonės „Regitra“ 2019 m. duomenimis, Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklu naudojasi beveik 1,7 mln. Lietuvoje registruotų transporto priemonių. 2019 m., lyginant su 2018 m., išaugo beveik visų rūšių kelių transporto priemonių skaičius. Ši tendencija tęsiasi jau 5 metus. Triračių kelių transporto priemonių kiekis keliuose padidėjo 43,5 proc., keturračių – 32,5 proc., krovinių automobilių – 6,67 proc. Įvertinant šią tendenciją, galima prognozuoti, kad transporto priemonių skaičius 2040 metais sieks daugiau kaip 2 mln. vnt.

4. Lengvųjų automobilių populiarumas (2019 m. bendrojo įregistruotų transporto priemonių struktūroje – 90 proc., kai tuo tarpu 2014 m. sudarė tik 81 proc.) sąlygoja didesnius pažeidimų kiekius, didesnę avaringumą, didesnę taršą ir didesnę automobilių kelių eismo dalyvių skaičių. Susisiekimo ministerijos duomenimis, šiais metais Lietuvoje jau yra apie 4000 registruotų automobilių su elektros varikliais, o 2025 m. pabaigoje šis skaičius turėtų pasiekti 40 tūkstančių automobilių.

5. Auga ES institucijų inicijuojami mokesčiai už transporto priemones ir aplinkos teršimą.

Akivaizdu, kad šių mokesčių augimas yra sąlygotas ES strateginių krypčių ir teisės aktų: direktyvų ir reglamentų, kurių tikslas – mažinti klimato kaitos ilgalaikį neigiamą poveikį, anglies dvideginio ir kitų dujų, sukeliančių šiltnamio efektą, išmetimo įtaką bei pasekmes ES šalių ekonomikoms ir gamtai. Europos Vadovų Taryba 2020 m. spalį pritarė Europos Komisijos iškeltam tikslui mažiausiai 55 proc. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą iki 2030 metų. Šalutinė priežastis didinti mokesčius yra makroekonominių, geopolitinių ir kitų veiksnių sąlygota daugelio ES šalių biudžetų deficitas ir valstybių skolos, kurių valdymas finansiniais instrumentais, ypač per mokesčių didinimą, yra įprastas.

Europos Parlamente svarstomas visiškai naujas – anglies dvideginio importo, mokestis. Siūloma, kad jau nuo 2023 metų tokį mokestį mokėtų taršią produkciją į Bendriją importuojančios įmonės.

6. ES šalyse diegiamos kelių naudojimo apmokestinimo pagal nuvažiuotą atstumą elektroninės sistemos.

Atsižvelgiant į ES direktyvas ir rekomendacijas ir siekiant užtikrinti tinkamą kelių sistemos vystymą ir priežiūrą ilguoju laikotarpiu, tikslinga keisti esamą Lietuvos kelių naudotojo mokesčio surinkimo sistemą ir įgyvendinti sistemą, kurią taikant tiesioginiai kelių infrastruktūros naudotojai padengtų realius infrastruktūros naudojimo kaštus. Siekiant optimizuoti transporto sistemą, tarptautiniame kelių transporto sektoriuje taikomi atstumu pagrįsti mokesčiai už naudojamą infrastruktūrą – sąžininga ir veiksminga ekonominė priemonė, taikoma siekiant subalansuoti sunkiasvorių transporto priemonių poveikį kelių infrastruktūrai ir jų sumokamus mokesčius, nes rinkliavos yra tiesiogiai siejamos su infrastruktūros naudojimu ir nuvažiuotu atstumu.

Dauguma ES šalių – Austrija, Vokietija, Lenkija, Slovakija jau yra įsdiegusios diferencijuotas kelių apmokestinimo sistemas sunkiasvorėms transporto priemonėms ir atsisako anksčiau naudotų kelių apmokestinimo sistemų (įskaitant vinjetes), o nuvažiuotu laiku grindžiamas kelių apmokestinimas yra keičiamas nuvažiuotu atstumu grindžiamu modeliu, kurį įgyvendinant realizuojamas „naudotojas moka“ apmokestinimo principas. Elektroninių mokesčių pritaikymas padeda išlyginti disproporciją tarp transporto priemonės padaromos žalos ir surenkamų pajamų.

Taigi, ES šalys narės, įgyvendindamos ES direktyvas dėl anglies dvideginio ir kitų nuodingų dujų poveikio aplinkai mažinimo nacionalinėje teisėje, įgyvendina atstumine rinkliavą (E-tolling) keliams apmokestinti. Kelių direkcija jau atliko parengiamuosius darbus šiam projektui įgyvendinti ir, LR Seimui priėmus reikalingus teisės aktus, projektą planuoja pradėti įgyvendinti artimiausiu metu. Teisingesnis nei šiuo metu egzistuojantis (susietas su nuvažiuotu atstumu, o ne laiku) kelių naudotojų apmokestinimas sukurs Lietuvai naujas ekonomines galimybes iš rinklia-

vos pajamų didinti valstybinės reikšmės kelių finansavimą.

SOCIALINIAI VEIKSNIAI

1. Didėjantis darbo jėgos judėjimas pasaulyje ir imigracijos srautai Lietuvoje didina darnaus judumo užtikrinimo svarbą ir reikalauja naujų investicijų į kelių priežiūrą, plėtrą ir saugaus eismo užtikrinimą.
2. Gyvenimo lygio ir darbo vietų skirtumai tarp daugumos Lietuvos didžiųjų miestų ir regionų sąlygoja socialinius skirtumus ir skatina žmones nuolat vykti į darbo vietas arčiau didžiųjų miestų. Ši nuolatinė tendencija sąlygoja būtinumą skirti investicijų ir krašto bei rajoniniams keliams, jų saugumui, ypač keliams, kuriais susisiekiama su magistraliniais keliais.
3. Visuomenės senėjimo tendencija sąlygoja būtinumą diegti naujus eismo saugumo užtikrinimo sprendimus.
4. Inžinieriaus kelininko ir kitų transporto infrastruktūros specialistų stoka Lietuvoje. Ši aplinkybė skatina kurti naujas priemones siekiant išlaikyti įmonėje kvalifikuotus, kertinių pareigybų darbuotojus ir didinti jaunosios kartos susidomėjimą kelininko specialybės studijomis.

TECHNOLOGINIAI VEIKSNIAI

1. Pažangūs sprendimai (BIM, išmanios projektavimo bei projektų įgyvendinimo technologijos), perimami iš ES šalių, leidžia paspartinti kelių projektavimo ir projektų įgyvendinimo tempus bei užtikrinti aukštą visų procesų kokybę.
2. ES šalių tarpe diegiami bendri kelių priežiūros ir plėtros standartai sudaro galimybes išvengti klaidų.
3. Naujausios kelių tiesimo, asfaltavimo ir kitos technologijos sudaro galimybę pasiekti aukštesnį kainos ir kokybės santykį.
4. ES institucijų ir tarptautinių organizacijų formuojamos vizijos ir teikiamos rekomendacijos susisiekimo srityje apima ir technologijų bei inovacijų sritis. ES šalims narėms rekomenduojama kurti ir taikyti inovacijas bei technologijas, užtikrinančias veiklos efektyvumą, padedančias spręsti aplinkos problemas ir sujungiančias atokiausius regionus.

Daugumos tarptautinių organizacijų rekomendacijos transporto infrastruktūros technologijų ir inovacijų srityse yra nukreiptos globalių iššūkių sprendimui: kovai su klimato kaita ir neigiamu poveikiu aplinkai, atskirties tarp regionų ir skirtingų socialinių grupių mažinimu.

Tarptautinių organizacijų rekomendacijose akcentuojamas naujų technologijų kūrimas ir plėtojimas siekiant didinti veiklos efektyvumą, užtikrinti įvairių paslaugų, taip pat ir socialinių, prieinamumą, bei mažinti poveikį aplinkai.

APLINKOSAUGOS (APLINKOS, KLIMATO SĄLYGŲ)

VEIKSNIAI

1. Sezoniškumo įtaka Kelių direkcijos procesams ir kelių priežiūros ir plėtros darbų įgyvendinimo grafikams.

Atsižvelgiant į tai, kad pagal veiklos pobūdį Kelių direkcija įgyvendina priemones Lietuvos valstybinės reikšmės keliams prižiūrėti ir plėtoti, Kelių direkcijos veiklai ypatingai didelę reikšmę turi Lietuvos klimato sąlygų lemiamas sezoniškumas, reikalaujantis projektų įgyvendinimo grafikų, kurie yra neatskiriama sutarčių su viešųjų pirkimų būdu pasamdytais rangovais darbų atlikimui dalis, derinti ypač kruopščiai. Žiemos periodas lemia technologinės pertraukos būtinumą kasmet nuo gruodžio 15 d. iki kitų metų kovo 15 d. Technologinės pertraukos ir jų nulemtas statybos ir kitų rangovų atliekamų darbų cikliškumas sąlygoja lėtesnį nei, pavyzdžiui, pietų Europos šalyse kelių statybos darbų atlikimo tempą ir nulemia tai, kad tiek Kelių direkcija, tiek rangovai, tiek projektuotojai turi racionaliai pritaikyti savo procesus prie sezoniškumo. Gamtinės sąlygos yra natūralus trikdys, absoliučiai aiškus veiksnys, kurio įtakos neįmanoma pašalinti, todėl jo įtaką galima maksimaliai įvertinti ir prisitaikyti. Siekdama efektyviai išnaudoti kiekvieną metų laiką ir užtikrinti darnų judumą keliais, Kelių direkcija atitinkamai koncentruoja išteklius veikloms taip, kad technologinės pertraukos laikas žiemos periodu, sąlygotas natūralių gamtinių sąlygų, būtų kuo efektyviau išnaudojamas projektavimo darbams (techninio projekto ir kitos dokumentacijos parengimas bei suderinimas yra itin darbui imlus procesas), dokumentų komplektų viešųjų pirkimų procesams sėkmingai atlikti parengimui ir viešųjų pirkimų procedūroms atlikti. Kelių direkcija tikisi, kad KPPP lėšų, skiriamų iš valstybės biudžeto keliams prižiūrėti ir plėtoti naudojimo (įskaitant viešuosius pirkimus) Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu nuo 2020 m. rugsėjo paskirta VŠĮ Centrinė projektų valdymo agentūra (toliau – CPVA) dokumentų ir kitus vertinimus pagal jai priskirtą kompetenciją taip pat vykdys operatyviai ir atsižvelgdama į sezoniškumo įtaką Kelių direkcijos procesams.

Sezoniškumas lemia didesnes išlaidas ir reikalauja papildomų išteklių dėl poreikio žiemos sąlygomis užtikrinti saugią kelių dangą papildomomis priemonėmis ir investicijomis.

Sezoniškumas (kartu su teisiniais veiksniais) riboja Kelių direkcijos galimybes nustatytais terminais įgyvendinti projektus panaudojant lėšas, kai jos skiriamos (arba įšaldomos) politiniais sprendimais.

Valstybės biudžeto valdymo sudėtingumas yra suprantamas, tačiau Kelių direkcija pagal jos veiklos pobūdį ir specialiojo valstybės įpareigojimo esmę dėl sezoniškumo ir teisinio reguliavimo (viešųjų pirkimo procesų laiko imlumo, nelankstaus viešųjų pirkimų teisinio reguliavimo) yra ypač sudėtinga skubiai įgyvendinti naujus projektus, kai lėšos skiriamos politiniais sprendimais neplanuotai viduryje metų arba pakeisti prioritetus ir net stabdyti kai kurių projektų įgyvendinimą, kai lėšos įšaldomos.

Taigi, sezoniškumas, nors ir natūraliai prognozuojamas ir dėl to negalintis būti vertinamas kaip grėsmė (rizika), vis tik yra reikšmingas veiksnys, reikalaujantis prisitaikyti, efektyvinti procesus ir skirti nuolatinį dėmesį teisingam visų išteklių išdėstymui atsižvelgiant į metų laiką.

2. ES strategija, reikalavimai šalims narėms ir finansinės paramos priemonės aplinkosaugos srityje.

ES strateginių kryptių ir teisės aktų: direktyvų ir reglamentų, kurių tikslas – mažinti klimato kaitos ilgalaikį neigiamą poveikį, anglies dvideginio ir kitų dujų, sukeliančių šiltnamio efektą, išmetimo įtaką bei pasekmes ES šalių ekonomikoms ir gamtai. Europos Vadovų Taryba 2020 m. spalį pritarė Europos Komisijos iškeltam tikslui mažiausiai 55 proc. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą iki 2030 metų. Ši ES strateginė kryptis bus realizuojama ir skatinama per esamų ir kuriamų naujų ES struktūrinių paramos fondų lėšų skyrimą ES šalių narių investicijoms į aplinkosaugos projektus.

TEISINIAI VEIKSNIAI

1. ES reglamentai, direktyvos ir kiti strateginiai dokumentai, svarbūs valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros plėtrai, nustato reikalavimus Lietuvai.

Šiuo metu Lietuvai Europos Sąjungos institucijų strateginiuose dokumentuose taikomi pagrindiniai reikalavimai susisiekimo srityje apima keturias sritis: TEN-T tinklo išvystymo lygį, AEI-T dalį transporte, transporto sektoriaus išmetamą ŠESD bei saugumą keliuose. ES ilgalaikiai reikalavimai Lietuvai, kurių turės būti laikomasi ir siekiama įgyvendinti:

TEN-T tinklas:

- pagrindinio (angl. core) tinklo išvystymas iki 2030 m.
- visa apimančio tinklo (angl. comprehensive) išvystymas iki 2050 m.

AEI-T dalis, palyginti su transporto sektoriaus galutiniu energijos suvartojimu:

- 15 proc. – 2030 m.
- 50 proc. – 2050 m.

Transporto sektoriaus išmetamas ŠESD, palyginus su 2005 m. lygiu:

- -9 proc. – 2021–2030 m.
- -3,6 proc. – kasmetinis pokytis, palyginus su 2016–2018 m. lygiu

Vizija 0:

- 50 proc. mažiau žūčių keliuose 2030 m., palyginus su 2015 m. lygiu
- 0 žūčių keliuose 2050 m.

Šios strateginės rekomendacijos jau įvertintos Lietuvos Respublikos strateginio planavimo dokumentuose, visų pirma – Nacionaliniame pažangos plane 2021–2030 m.

Lietuvos pažangos strategijoje „Lietuva 2030“ numatytos bendros Lietuvos susisiekimo sistemos vystymo ir pokyčių sritys, viena iš numatomų pagrindinių pokyčių sričių – sumanus valdymas. Sumanaus valdymo srityje siekiama optimizuoti institucijų veiklos mastą, nuolat analizuojant atliekamas funkcijas ir atsisakant netikslingos ar perteklinės veiklos, o tai apima ir susisiekimo įmonių veiklą bei jų optimizavimą.

Europos Komisija Baltojoje knygoje nustatė šalims narėms reikalavimą iki 2050 m. užtikrinti

beveik visišką kelių saugą. Eismo saugai užtikrinti būtina ne tik investuoti į transporto infrastruktūrą, tačiau ir šviesti visuomenę apie saugaus elgesio keliuose svarbą. Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2020 m. kovo 18 d. nutarimu Nr. 256 patvirtino Valstybinę eismo saugumo programą „Vizija – nulis“ (patvirtinta 2020 m. kovo 18 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 256), kurios tikslas – iki 2050 m. iki nulio sumažinti žuvusiųjų Lietuvos keliuose skaičių. Programoje taip pat numatyta, jog būtina didinti ne tik bendrą eismo saugą, tačiau ir transporto priemonių saugumą, kadangi Lietuvoje daugiau kaip 50 proc. visų techninei apžiūrai pateiktų transporto priemonių turi didelių trūkumų. Valstybinės eismo saugumo programos „Vizija – nulis“ įgyvendinimo priemonės yra ne tik Kelių direkcijos, bet ir bendra daugelio Lietuvos valstybės institucijų – Policijos departamento, Lietuvos transporto saugos administracijos ir kitų institucijų atsakomybės sritis, nes žūtis keliuose lemia daugelis priežasčių. Kelių direkcija įgyvendinant minėtą programą atsako už transporto infrastruktūros ir eismo saugos keliuose gerinimo priemones.

Pažymėtina, kad, kaip nurodyta Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategijoje, įgyvendinant priemones, mažinančias žūčių skaičių keliuose, laikotarpiu nuo 2010 m. iki 2018 m. pasiekta teigiama tendencija: sunkiai sužeistų asmenų skaičius Lietuvos keliuose sumažėjo apie 20 proc., o žuvusiųjų skaičius sumažėjo 42 proc. Tačiau Europos Komisijos 2020 m. birželio 11 d. paskelbtais statistikos duomenimis, Lietuvos keliuose 2019 m. žuvusių gyventojų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų, (66 asmenys) yra blogesnis, nei ES vidurkis (51 žuvusysis), tuo tarpu geriausiais rodikliais įgyvendinant „Viziją – nulis“ iki 2050 m. 2019 m. pasižymėjo Švedija (22 žuvę asmenys) ir Airija (29 žuvę asmenys). Atitinkamas Estijos rodiklis – 39, Latvijos rodiklis – 69. Blogiausiais rezultatais tarp ES šalių minėtu laikotarpiu pasižymėjo Rumunija (96 žuvę asmenys) ir Bulgarija (89 žuvusieji), (duomenų šaltinis [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QUANDA/2019 Road safety statistics](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QUANDA/2019_Road_safety_statistics)).

Vadovaujantis 2021–2030 m. Nacionaliniu pažangos planu, būtina pasiekti šiuos žuvusiųjų skaičiaus keliuose sumažėjimo rodiklius: žuvusiųjų keliuose skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų iki 2030 m. turės būti sumažintas iki 30 asm., o sunkiai sužeistų asmenų skaičiaus rodiklio reikšmė turės būti sumažinta dvigubai.

Lietuvos Respublikos Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m. numato tikslus, uždavinius bei priemones, kurie sprendžia susisiekimo sektoriaus ekologiškumo iššūkius, skatinant aplinkai draugišką, netaršų ar mažataršį transportą, alternatyvaus kuro gamybą ir naudojimą.

Nacionaliniame oro taršos mažinimo plane akcentuojamos ŠESD emisijas mažinančios priemonės, skatinant išmetamų teršalų stebėjimo, registravimo iniciatyvas, ekologiškų netaršių ar mažataršių transporto priemonių įsigijimą. Planu bendrai siekiama mažinti oro taršą, skatinant alternatyvias susisiekimo priemones.

Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijoje ir jos įgyvendinimo priemonių plane numatyta skatinti alternatyviu kuru (ypač – elektra) varomų transporto priemonių naudojimą.

Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijos 2013–2020 metų tikslų ir uždavinių įgyvendinimo tarpinstitucinis veiklos planas numato TEN-T infrastruktūros plėtrą, esamų infrastruktūros parametru didinimą, su TEN-T susijusių aplinkinių kelių rekonstrukciją ir plėtrą.

EK komunikate „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019) 640) numatoma, jog iki 2050 m. siekiama 90 proc. sumažinti transporto išmetamą ŠESD kiekį, skatinant multimodalinį transportą, padidinant alternatyvių degalų gamybą bei skatinant mažiau teršiančių automobilių naudojimą miestuose, o EK komunikate „Europa kelyje“ (COM(2018) 293) keliami eismo saugumo tikslai – turi būti išvengiama sužalojimų ir žūčių dėl eismo įvykių, užtikrinamas netaršus judumas gaminant elektromobilių baterijas Europoje.

Pagal Baltosios knygos nuostatas ES valstybės iki 2050 m. turės pilnai pereiti nuo taršių automobilių prie alternatyviu kuru varomų automobilių ir tokiu būdu sumažinti bendrą transporto sektoriaus išmetamą ŠESD kiekį. Europos mažataršio judumo strategija (COM 2016) siekiama iki 2050 m. transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti iki 60 proc. Strategijoje numatyti šie pagrindiniai veiksniai: (1) didesnis transporto sistemos veiksmingumas, (2) mažataršė alternatyvi transporto energija, (3) mažataršės ir netaršios transporto priemonės.

Norint užtikrinti konkurencingą ir ekonomiškai efektyvią susisiekimo sistemą, reikia atsižvelgti į ES Reglamente Nr. 1315/2013 iškeltus reikalavimus, užtikrinti, jog TEN-T pagrindinis (angl. core) tinklas būtų išvystytas iki 2030 m., o visuotinis tinklas (angl. comprehensive) būtų išvystytas iki 2050 m. Šie reikalavimai taikomi automobilių, geležinkelio, oro, jūros ir vidaus vandenų transporto keliams.

Šiuo metu Lietuvai jau taikomi ir galiojantys pagrindiniai reikalavimai apima keturias sritis: TEN-T tinklo išvystymo lygį, AEI dalį transporte, transporto sektoriaus išmetamą ŠESD bei saugumą keliuose.

Direktyva dėl intelektinių transporto sistemų (ITS) buvo priimta 2010 m. liepos 7 d., siekiant paspartinti inovatyvių transporto sistemų diegimą ES. LR Seimas 2011 m. gruodžio 21 d. priėmė LR transporto veiklos pagrindų įstatymo pakeitimus, kuriais buvo įgyvendintas formalus ITS direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę. 2012 m. kovo 19 d. LR susisiekimo ministras įsakymu Nr. 3-193 patvirtino Intelektinių transporto sistemų diegimo ir naudojimo tvarkos aprašą, kurio pagalba buvo įgyvendinta ITS direktyva.

2. Svarbiausi Lietuvos Respublikos teisės aktai, reglamentuojantys kelių transporto infrastruktūros sritys veiklą ir Kelių direkcijos veiklą vykdant specialiuosius įpareigojimus, yra šie:

- Lietuvos Respublikos kelių įstatymas (priimta 1995 m. gegužės 11 d. Lietuvos Respublikos seimo, aktuali redakcija nuo 2020 m. rugsėjo 1 d.). Įstatymas nustato Lietuvos Respublikos automobilių kelių plėtojimo, priežiūros ir naudojimosi jais teisinius pagrindus, kas ir yra pagrindinė Kelių direkcijos vykdoma veikla. Dokumentas apibrėžia kelių skirstymą pagal reikšmę, nuosavybės teisę, numeravimus ir pan., taip pat kelių plėtros politiką, strategiją bei jų įgyvendinimą.

- Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas (priimta 2000 m. spalio 12 d. Lietuvos Respublikos seimo, aktuali redakcija nuo 2020 m. rugsėjo 1 d.). Įstatymas nustato kelių naudojimo apmokestinimo ir KPPP finansavimo tvarką. Šiuo įstatymu įgyvendinami Europos Sąjungos teisės aktai: 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB; 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB. Įstatymo tikslas – kaupti ir naudoti lėšas automobilių kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, kad šis tinklas veiktų.

- Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (priimta 2000 m. spalio 12 d. Lietuvos Respublikos seimo, aktuali redakcija nuo 2020 m. rugsėjo 1 d.). Įstatymas nustato eismo saugumo automobilių keliais Lietuvos Respublikoje teisinius pagrindus, valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų pareigas įgyvendinant saugaus eismo politiką, eismo dalyvių mokymą, pagrindines eismo dalyvių, už kelių priežiūrą atsakingų asmenų, policijos, muitinės pareigūnų ir kitų tikrinančių pareigūnų teises ir pareigas, taip pat pagrindinius su transporto priemonių technine būkle, techninės būklės tikrinimu, transporto priemonių registravimu susijusius reikalavimus, eismo saugumo reikalavimus keliams, siekiant apsaugoti eismo dalyvių ir kitų asmenų gyvybę, sveikatą ir turtą, gerinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas. Šio įstatymo nuostatos suderintos su Europos Sąjungos teisės aktais.
- Kelių techninis reglamentas KTR. 1.01:2008 Automobilių keliai (priimta 2008 m. sausio 19 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos, aktuali redakcija nuo 2014 m. gruodžio 19 d.). Reglamentas nustato visų nuosavybės formų kelių už gyvenamųjų vietovių ribų tiesimo, rekonstravimo ir remonto projektavimo techninius reikalavimus. Kelio tiesimo, rekonstravimo ir remonto darbai bei jų kokybės kontrolė vykdomi pagal atitinkamus normatyvinius dokumentus.
- Teisės aktai, reglamentuojantys Kelių direkcijos valdomas ir (arba) tvarkomas informacines sistemas bei registrus.



1 lentelė.

Teisės aktai, reglamentuojantys Kelių direkcijos valdomas IS, registrus

IS, registras	Teisės aktai
Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinė sistema, LAKIS, VINTRA	- Lietuvos Respublikos kelių įstatymas; - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. liepos 28 d. įsakymas Nr. 3-285 „Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos priedo projektų detalizavimo“; - Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymas; - Lietuvos Respublikos asmens duomenų teisinės apsaugos įstatymas; - Lietuvos standartai LST ISO/IEC 27002:2014 ir LST ISO/IEC 27001:2013, Lietuvos Respublikos ir tarptautiniai grupės „Informacijos technologija. Saugumo metodai“ standartai, naudojami kaip elektroninės informacijos saugos užtikrinimo rekomendacinės priemonės; - EIS nuostatai, EIS saugos nuostatai, EIS saugaus elektroninės informacijos tvarkymo taisyklės, EIS veiklos tęstinumo valdymo planas, EIS naudotojų administravimo taisyklės, kiti teisės aktai ir dokumentai, reglamentuojantys informacinių sistemų duomenų tvarkymo teisėtumą, sistemos valdytojo / tvarkytojo veiklą bei elektroninių duomenų saugos valdymą.

3. Vertinant teisinę aplinką ir veiksnius, neabejotiną įtaką kelių priežiūros ir plėtros procesams turi institucijų ir įstaigų, įgaliotų priimti sprendimus ir vykdyti veiksmus, susijusius su valstybinės reikšmės kelių infrastruktūra, sprendimai.

4. LR Konstitucinio teismo (toliau – KT) 2020 m. lapkričio 4 d. nutarimas, kuriame KT pateikia išvadas, kad LR kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymo 4 str. 1 dalis ir 9 str. 3 dalis prieštarauja Lietuvos Respublikos Konstitucijos 67 str. 14 punkto, 94 str. 4 punkto, 129 ir kitiems straipsniams.

5. Rengiami nauji ES teisės aktai dėl ES struktūrinės paramos struktūrinių fondų.

ES teisės aktų: direktyvų ir reglamentų, kurių tikslas – mažinti klimato kaitos ilgalaikį neigiamą poveikį, anglies dvideginio ir kitų dujų, sukeliančių šiltnamio efektą, išmetimo įtaką bei pasekmes ES šalių ekonomikoms ir gamtai. Europos Vadovų Taryba 2020 m. spalį pritarė Europos Komisijos iškeltam tikslui mažiausiai 55 proc. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą iki 2030 metų. Ši ES strateginė kryptis bus realizuojama ir skatinama per esamų ir kuriamų naujų ES struktūrinių paramos fondų lėšų skyrimą ES šalių narių investicijoms į aplinkosaugos projektus. Vienos iš naujų ES paramos priemonių, kurios ne mažiau nei 30 proc. lėšų planuojama skirti aplinkosaugos investicijų projektams finansuoti 100 proc. intensyvumu – Ekonominės gaivinimo ir atsparumo didinimo ES priemonės Reglamentą ES planuoja išleisti jau 2021 m. sausį ir Lietuvoje įgyvendinamiems investicijų projektams, atitinkantiems ES finansavimo iš šio fondo lėšų sąlygas, 2021–2027 metais planuojama skirti nuo 1,4 iki 2,2 mlrd. EUR. Tai yra neabejotinai reikšminga galimybė Kelių direkcijai įgyvendinti tuos visiems valstybinės reikšmės

kelių naudotojams svarbius aplinkosaugos ir saugaus eismo projektus, kuriems iki šiol stigo finansavimo, o jų parengtumo lygis yra aukštas. Kelių direkcija sieks maksimaliai panaudoti šią galimybę valstybės specialiųjų įpareigojimų vykdymui ir šių metų spalio 8 d. jau pateikė siūlymus Susisiekimo ministerijai su konkrečių projektų aprašymais, projektų tikslais, projektų preliminarėmis ar net tiksliomis vertėmis ir planuojamais įgyvendinimo laikotarpiais, pilnai atitinkančiais minėto fondo reikalavimus.



2.2. KELIŲ DIREKCIJOS VEIKLOS RINKOS (SEKTORIAUS) IR KONKURENCINĖS APLINKOS ANALIZĖ

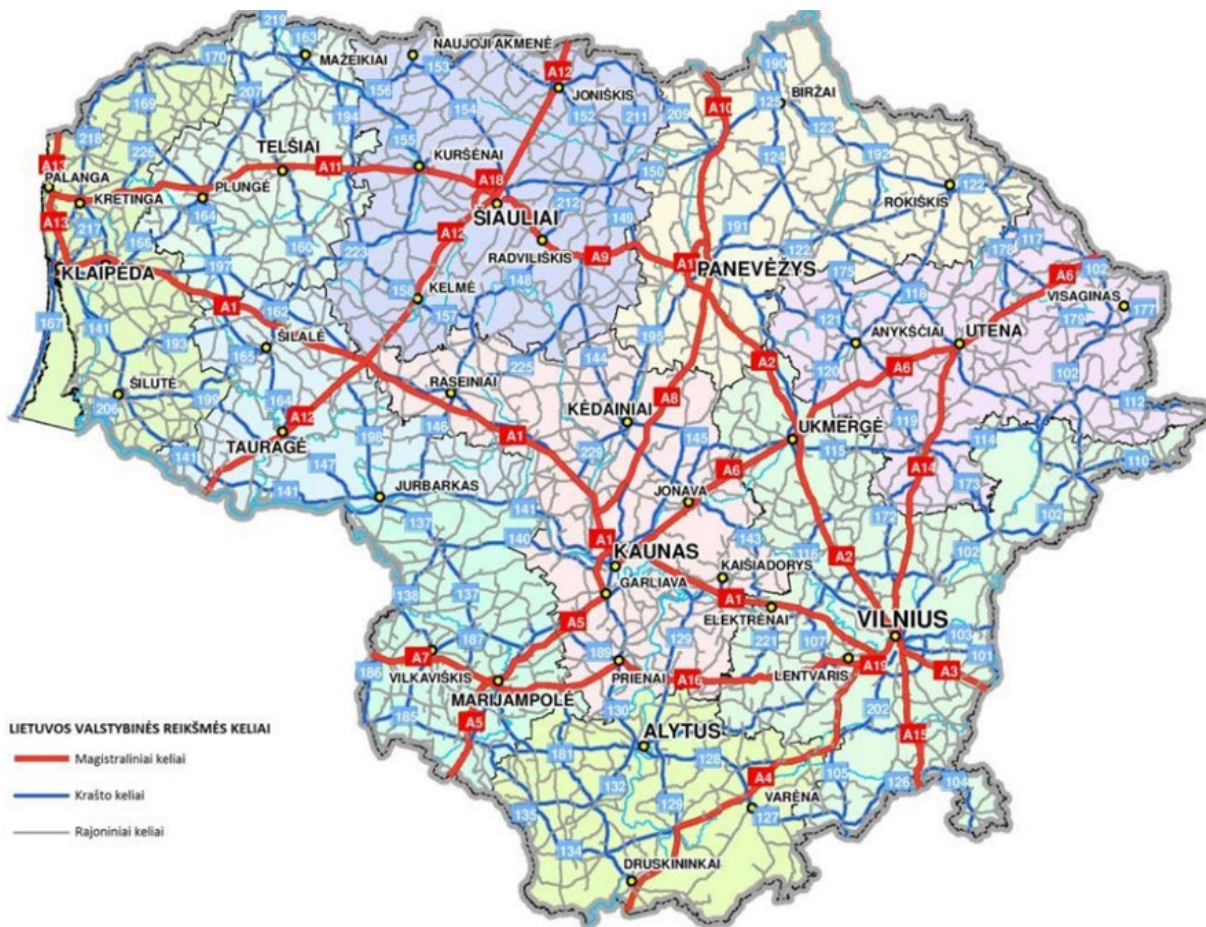
Visų valstybinės reikšmės kelių bendras ilgis yra 21574,131 km. Bendras visų Lietuvos automobilių kelių tinklas, įskaitant vietinės reikšmės kelius, siekia 84,5 tūkst. km.

Valstybinės reikšmės keliai, atsižvelgiant į transporto priemonių eismo pralaidumą, socialinę ir ekonominę jų reikšmę, skirstomi į:

- Magistraliniai keliai – pagrindiniai Lietuvos keliai ir jų tęsiniai – gatvių važiuojamoji dalis, kuriais vyksta intensyviausias transporto priemonių eismas. Jiems priskiriami visi valstybinės reikšmės keliai, įtraukti į Europos tarptautinių kelių tinklą. Magistralinių kelių bendras ilgis – 1885,882 km;
- Krašto keliai – keliai ir jų tęsiniai – gatvių važiuojamoji dalis, kuriais vyksta intensyvus transporto priemonių eismas tarp Lietuvos Respublikos teritorijos administracinių vienetų centrų, taip pat tranzitinio ir turistinio transporto priemonių eismas. Krašto kelių bendras ilgis – 5059,621 km;
- Rajoniniai keliai – keliai, jungiantys miestų ir kaimų gyvenamąsias vietas su magistraliniais ir krašto keliais. Rajoninių kelių bendras ilgis – 14628,63 km.

Lietuvos Respublikos teritoriją kerta du TEN-T koridoriai ir šešios Europinės reikšmės magistralės (žr. 6 paveikslą):

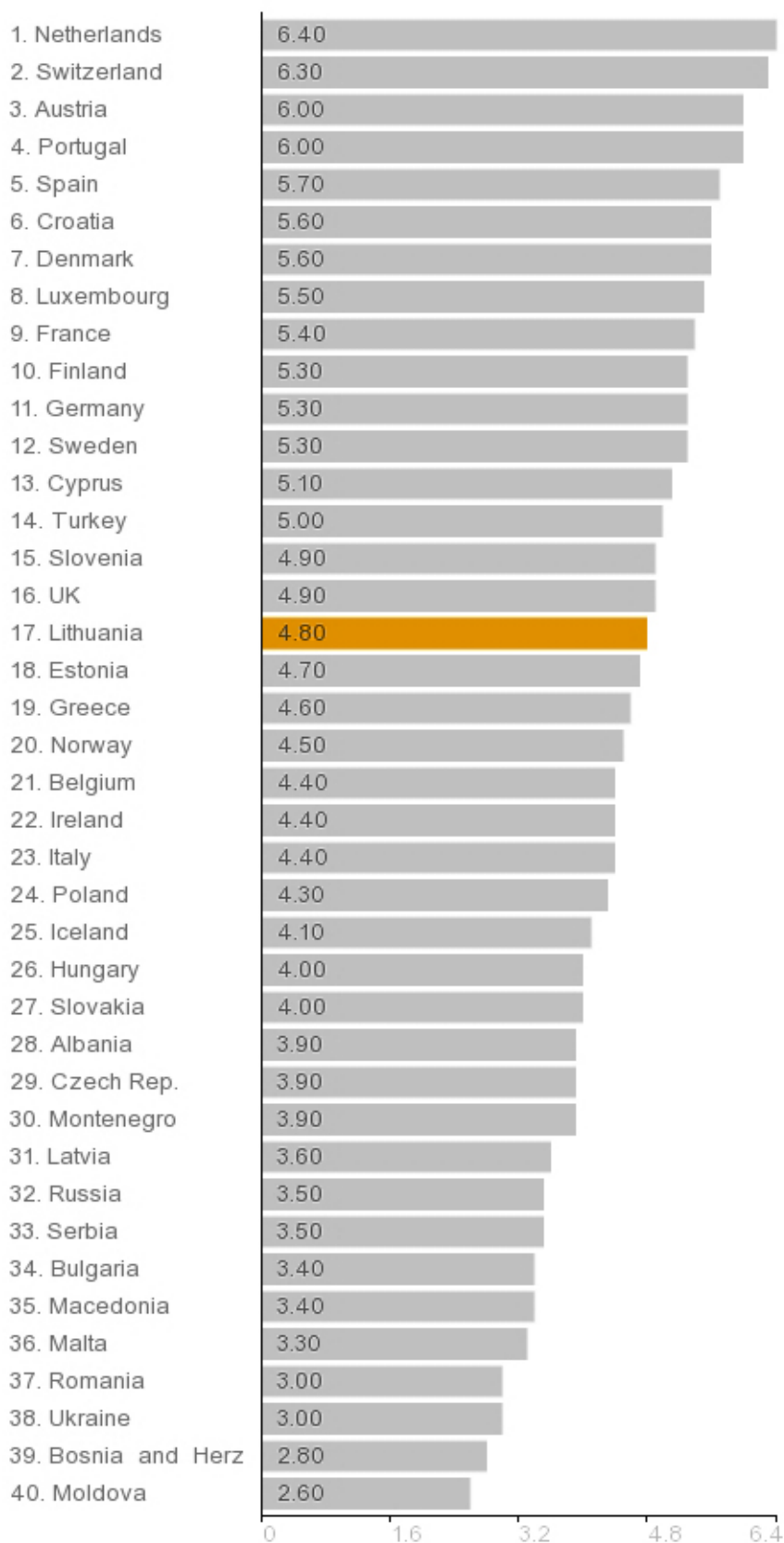
- TEN-T koridoriai: Šiaurės–Pietų kryptimi: I koridorius (Talinas–Ryga–Saločiai–Panevėžys–Kaunas–Kalvarija–Varšuva) ir jo šaka – IA koridorius (Talinas–Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas); Rytų–Vakarų kryptimi: IX koridorius; IXB koridoriaus šaka (Kijevas–Minskas–Vilnius–Klaipėda); IXD koridorius (Kaunas–Kaliningradas).
- Europinės reikšmės magistralės: E67 (Helsinkis–Talinas–Ryga–Panevėžys–Kaunas–Varšuva–Vroclavas–Prah); E28 (Berlynas–Gdanskas–Karaliaučius–Marijampolė–Prienai–Vilnius–Minskas); E77 (Pskovas–Ryga–Šiauliai–Karaliaučius–Varšuva–Krokuva–Budapeštas); E85 (Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Lyda–Černovcai–Bukareštas–Aleksandropolis); E262 (Kaunas–Utena–Daugpilis–Rezekne–Ostravas); E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga–Klaipėda).



6 pav. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinklas

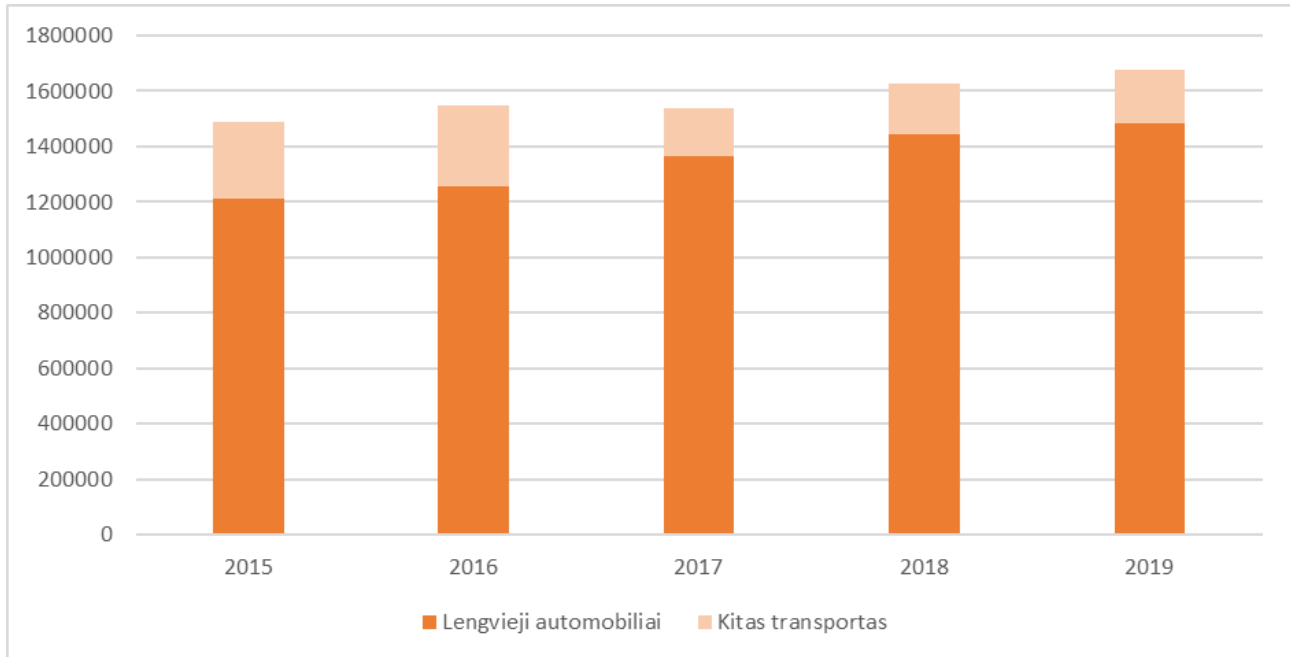
Remiantis Europos komisijos duomenimis, Lietuvos kelių infrastruktūra yra 17 vietoje iš 40 Europos šalių. 2019 metais Lietuvos kelių infrastruktūra buvo įvertinta 4,8 balo (Europos sąjungos vidurkis siekia 4,76 balo, 7 pav.).

Lietuvos krovinių vežimo sektorius yra modernus, konkurencingas Europoje ir nuolat augantis, jis reikšmingai prisideda prie šalies BVP (13 proc. indėlis į BVP). Kelių direkcija jau įrengė 26 elektromobilių įkrovimo stoteles magistraliniuose keliuose, planuojama jų skaičių padidinti dar dvejomis. Šį tinklą taip pat plėtoja savivaldybės ir kiti Lietuvos subjektai. Išplėtotas elektromobilių stotelių tinklas sukuria prielaidas kelių naudotojų skaičiaus didėjimui nedidėjant anglies dvideginio ir kitų nuodingų dujų emisijai į orą. Tačiau Lietuvos valstybinės reikšmės kelių transporto infrastruktūra dėl iki šiol buvusių ribotų finansavimo galimybių yra dar nepakankamai sutvarkyta ir išvystyta, daugelio valstybinės reikšmės kelių būklė yra prasta. Žvyrkelių dalis visame valstybinės reikšmės kelių tinkle TKA duomenimis 2020m. sausio 1 d. sudarė apie 26,6 proc. Valstybinės reikšmės kelių, kurių dangos būklės indeksas yra blogesnis už nustatytą ribinį kriterijų, dalis 2020 m. sausio 1 d. sudarė apie 39 proc. Šių dviejų rodiklių pokytį Kelių direkcija teigiama linkme vykdo sparčiai, išnaudodama visas šios veiklos finansavimo galimybes. Bloga kelių būklė iš dalies lemia ir svarbaus strateginio žuvusiųjų skaičiaus keliuose mažėjimo rodiklio, įgyvendinant „Viziją – 0“, žuvusiųjų keliuose nepatenkinamą rezultatą tiek lyginant su planuotu, tiek ir su ES šalių rodikliais.



7 pav. Europos Sąjungoje esančių šalių kelių infrastruktūros kokybės įvertinimo rodiklis

Remiantis valstybinės įmonės „Regitra“ 2019 m. duomenimis, Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklu naudojasi beveik 1,7 mln. Lietuvoje registruotų transporto priemonių (8 pav.).

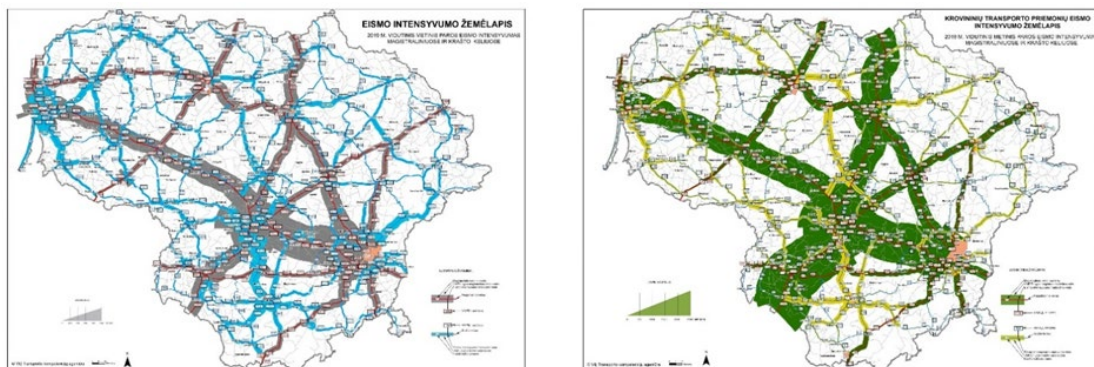


8 pav. Lietuvos Respublikoje įregistruotų transporto priemonių skaičius

2019 m., lyginant su 2018 m., išaugo beveik visų rūšių kelių transporto priemonių skaičius. Ši tendencija tęsiasi jau 5 metus. Triračių kelių transporto priemonių kiekis keliuose padidėjo 43,5 proc., keturračių – 32,5 proc., krovininių automobilių – 6,67 proc. Įvertinant šią tendenciją, tikėtina, jau 2040 metais transporto priemonių skaičius sieks daugiau kaip 2 mln. vnt.

Lengvųjų automobilių populiarumas (2019 m. bendrojo įregistruotų transporto priemonių struktūroje – 90 proc., 2014 m. – 81 proc.) sąlygoja didesnius pažeidimų kiekius, didesnę avaringumą, didesnę taršą ir didesnę automobilių kelių eismo dalyvių skaičių.

Vertinant vidutinius metinius paros eismo intensyvumo rodiklius, kurių matavimus Kelių direkcijos užsakymu kasmet atlieka TKA, 2019 m. duomenimis intensyviausi Lietuvos keliai – A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda (A1) bei A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai (A5), kuriuose per parą vidutiniškai pravažiuoja 21 653 (A1) ir 16 686 (A5) lengvieji automobiliai bei 3 234 (A1) ir 5 490 (A5) krovininio transporto automobiliai (žr. 9 pav.).



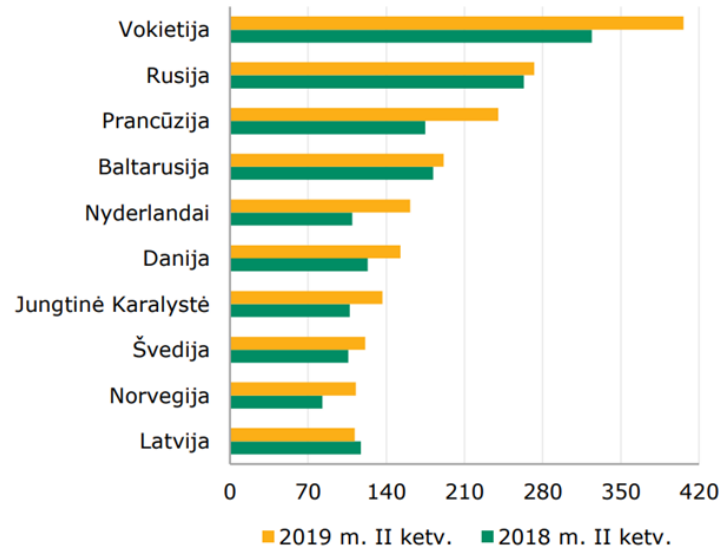
9 pav. Lengvųjų (kairėje) bei krovininių (dešinėje) transporto priemonių eismo intensyvumo žemėlapiai

Transporto paslaugos 2019 m. sudarė didžiausią paslaugų eksporto ir importo dalį (atitinkamai 58,4 ir 50,2 proc.). Paslaugų eksportas į ES valstybes sudarė 69,5 proc. viso paslaugų

eksporto ir, palyginus su praėjusių metų atitinkamu ketvirčiu, jis padidėjo 25,1 proc. Paslaugų importas iš ES valstybių sudarė 66,4 proc. viso paslaugų importo, per metus jis išaugo 19,6 proc.

Pagrindinių transporto ir logistikos sektoriaus ekonominių rodiklių apimtys 2018–2019 m. augo: transporto ir logistikos sektoriaus sukuriamą vertę sudaro 13 proc. BVP, sektoriuje nuolat auga darbo vietų skaičius. Pagal Lietuvos logistikos indeksą Lietuva yra 54 vietoje pasaulyje.

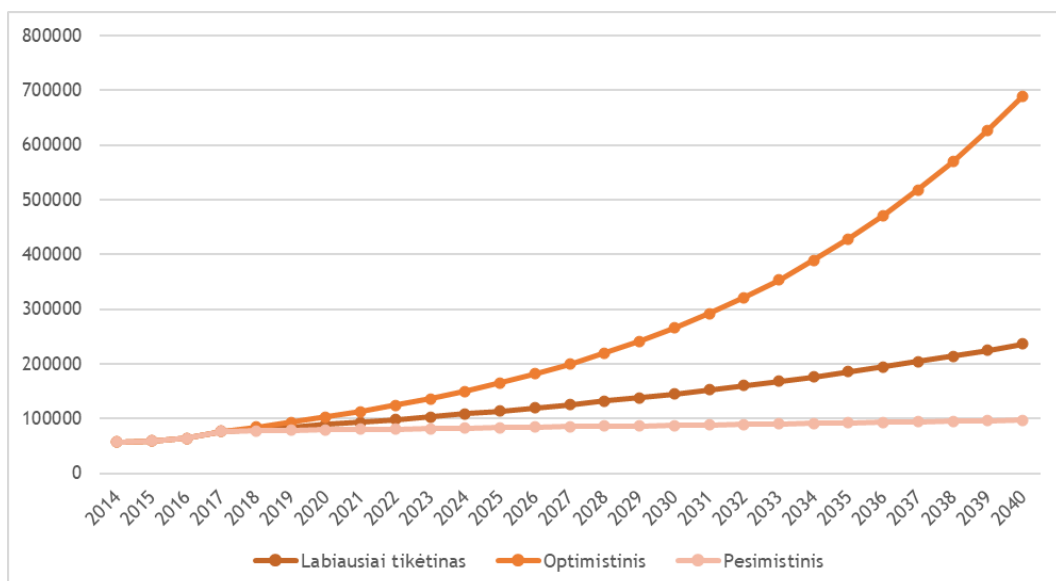
Pagrindinė Lietuvos paslaugų eksporto partnerė 2019 m. antrąjį ketvirtį buvo Vokietija. Eksportas į šią šalį per metus padidėjo 25,3 proc. (žr. 10 pav.). Didžiausią viso paslaugų eksporto į Vokietiją dalį sudarė transporto (70,3 proc.) ir kelionių (9,5 proc.) paslaugos.



10 pav. Paslaugų eksportas 2019 m., mln. EUR

Vertinant Statistikos departamento skelbiamus krovinių bei keleivių transporto rodiklius, sudarančius didžiąją dalį bendrojo transporto rinkos pajamų struktūroje, darytina išvada, kad šie rodikliai pasižymi stabilia augimo tendencija (žr. 11 pav.)

Remiantis statistikos departamento duomenimis, apie 50 proc. pervežamų krovinių yra atliekama vidaus vežimais.



11 pav. Krovinių pervežimai kelių transportu ir prognozė iki 2040 m., tūkst. vnt.

Sparčiai augantis lengvųjų bei sunkiasvorių transporto priemonių skaičius ne tik neša didelę ekonominę naudą, tačiau reikalauja ir nuolatinės valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros priežiūros, rekonstrukcijos, remonto, intelektinių sprendimų, aplinkosaugos ir saugaus eismo priemonių diegimo.

NAUJI RINKOS ŽAIDĖJAI

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teisės aktais, Kelių direkcija yra vienintelė tokio pobūdžio viešųjų paslaugų tiekėja, nacionaliniam šalies saugumui svarbi įmonė, vykdanči specialiuosius valstybės įpareigojimus, valdanti Lietuvos valstybinės reikšmės kelius patikėjimo teise, ir konkurentų neturi. Ateityje Kelių direkcija gali turėti potencialių konkurentų toms veikloms, kurias planuoja pradėti vystyti kaip komercines.

KELIŲ DIREKCIJOS KLIENTAI

Kelių direkcijos klientai yra visi Lietuvos gyventojai ir tarptautiniai Lietuvos valstybinės reikšmės kelių naudotojai.

ĮMONĖS, GALINČIOS VYKDYTI ANALOGIŠKĄ VEIKLĄ

Įmonės, galinčios vykdyti analogišką veiklą, nėra dėl priežasčių, paaiškintų apibūdinant segmentą „Nauji rinkos žaidėjai“.

TIEKĖJAI

Kelių direkcijos tiekėjai ir partneriai yra kelių transporto infrastruktūros remonto, rekonstrukcijos ir naujų kelių tiesimo, intelektinių ir saugos sistemų diegimo ir kitų darbų rangovai bei tiekėjai, su kuriais įstatymų nustatyta tvarka, įvykdžius viešuosius pirkimus, pasirašomos rangovinių darbų ir paslaugų sutartys. Pastovus, kol nėra priimti sprendimai dėl valstybinės reikšmės kelių priežiūros rinkos laipsniško liberalizavimo, Kelių direkcijos partneris, vykdančias valstybinės reikšmės kelių priežiūrą darbų sutarties pagrindu, yra valstybės valdoma akcinė bendrovė „Kelių priežiūra“.

VALSTYBĖS INSTITUCIJOS

Vertinant Kelių direkcijos veiklos rinkos (sektoriaus) konkurencinę aplinką, neabejotiną įtaką kelių priežiūros ir plėtros procesams turi institucijų ir įstaigų sprendimai, susiję su valstybinės reikšmės kelių infrastruktūra.

2 lentelė.

Lietuvos Respublikos institucijos ir įstaigos, kurių sprendimai ir veikla svarbūs valstybinės reikšmės kelių infrastruktūrai

Atsakinga institucija	Atliekamos veiklos / funkcijos
LR Seimas	LR kelių įstatymo 5 straipsnio 1 punkte numatyta, kad: „Kelių priežiūros ir plėtros valstybės politikos kryptis nustato Seimas priimdamas įstatymus“.

LR Vyriausybė	Tvirtina Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų sąmatą ir lėšų paskirstymą svarbiausioms veikloms.
LR susisiekimo ministerija	LR kelių įstatymo 5 straipsnio 2 punkte numatyta, kad: „Susisiekimo ministerija formuoja kelių priežiūros ir plėtros valstybės politiką, organizuoja, koordinuoja ir kontroliuoja jos įgyvendinimą, tvirtina valstybinės reikšmės kelių plėtros, modernizavimo ir veiklos užtikrinimo programas, Lietuvos kelių projektavimo normatyvinius dokumentus“.
LR finansų ministerija	Remiantis LR kelių priežiūros ir plėtros programos įstatymo 4 straipsnio 2 punktu, Lietuvos Respublikos finansų ministerija kiekvieną mėnesį iki kito mėnesio 25 dienos apskaičiuoja ir skiria KPPP finansuoti akcizo pajamų atskaitymus.
VŠĮ Centrinė projektų valdymo agentūra (CPVA)	LRV įgaliojo CPVA kontroliuoti KPPP lėšų panaudojimą ir Kelių direkcijos vykdomus viešųjų pirkimų procesus.
Savivaldybės	Remiantis LR kelių įstatymo 4 straipsnio 3 punktu: „Vietinės reikšmės viešieji keliai ir gatvės nuosavybės teise priklauso savivaldybėms, o vidaus keliai – valstybei, savivaldybėms, kitiems juridiniams ir (ar) fiziniams asmenims“, atitinkamai 5 straipsnio 4 punkte numatyta, kad: „Vietinės reikšmės kelių projektavimo, tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros užsakovo funkcijas vykdo jų savininkai ir (ar) valdytojai“. Taip pat LR kelių įstatymo 4 straipsnio 7 punkte nustatyta: „Gatvių, kurios nėra valstybinės reikšmės kelių tąsa, projektavimo, tiesimo, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros darbus organizuoja ir užsakovo funkcijas atlieka savivaldybės. Gatvių, kurios yra valstybinės reikšmės kelių tąsa, projektavimo, tiesimo, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros darbų tvarką nustato Vyriausybė.“ LR kelių įstatymo 7 straipsnio 2 d. taip pat nurodyta, kad „Kelių savininkai arba jų įgalioti valdytojai teikia kelių eismo ir kelių duomenis valstybės įmonei Lietuvos automobilių kelių direkcijai susisiekimo ministro nustatyta tvarka.“

Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA)	LR Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimu Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“ Lietuvos transporto saugos administracija paskirta: • kontroliuoti kelyje, ar kelių naudotojai yra sumokėję kelių naudotojo mokestį; • kontroliuoti kelyje, ar transporto priemonių valdytojai turi leidimus važiuoti valstybinės reikšmės keliais didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis ir (ar) jų junginiais, kurių matmenys ir (ar) ašies (ašių) apkrova, ir (ar) masė su kroviniu ar be jo yra didesnė už didžiausiuosius leidžiamus naudojamus keliais transporto priemonės ar jų junginio matmenis ir (ar) ašies (ašių) apkrovą ir (ar) masę;
Teritorinės ir specializuotos policijos įstaigos (toliau – Policija)	Policijos sistemą sudaro Policijos departamentas prie LR vidaus reikalų ministerijos, teritorinės policijos įstaigos, policijos profesinio ugdymo įstaigos ir specializuotos policijos įstaigos. LR Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimo Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“ 2.2 papunkčiu numatyta teritorinės ir specializuotos policijos įstaigas įpareigoti: • kontroliuoti kelyje, ar kelių naudotojai yra sumokėję kelių naudotojo mokestį; • kontroliuoti kelyje, ar transporto priemonių valdytojai turi leidimus važiuoti valstybinės reikšmės keliais didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis ir (ar) jų junginiais, kurių matmenys su kroviniu ar be jo yra didesnė už didžiausiuosius leidžiamus naudojamus keliais transporto priemonių ar jų junginių matmenis; • lydėti valstybinės reikšmės keliais važiuojančias didžiagabarites ir (ar) sunkiasvores transporto priemones ir (ar) jų junginius, kurių matmenys su kroviniu ar be jo yra didesnė už didžiausiuosius leidžiamus naudojamus keliais transporto priemonių ar jų junginių matmenis, ir taip užtikrinti saugų eismą.

LR muitinė	Lietuvos Respublikos muitinės sistemą sudaro Muitinės departamentas prie LR finansų ministerijos, Muitinės kriminalinė tarnyba, Muitinės mokymo centras, Muitinės laboratorija, Muitinės informacinių sistemų centras ir teritorinės muitinės. LR Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimo Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“ 2.1 papunkčiu LR muitinei priskirta: - kontroliuoti kelyje ir pasienio kontrolės punktuose, ar kelių naudotojai yra sumokėję kelių naudotojo mokestį; - kontroliuoti kelyje ir pasienio kontrolės punktuose, ar transporto priemonių valdytojai turi leidimus važiuoti valstybinės reikšmės keliais didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis ir (ar) jų junginiais, kurių matmenys su krovinium ar be jo yra didesni už didžiausiuosius leidžiamus naudojantis keliais transporto priemonių ar jų junginių matmenis. Kitų kelių transporto sistemos veiklų organizavimas ir vykdymas nėra tipinės muitinės veiklos.
Valstybinė mokesčių inspekcija (toliau - VMI)	Mokesčiai ir įmokos, kuriomis finansuojama dalis KPPP programos lėšų, yra VMI neadministruojami mokesčiai, mokami į VMI biudžeto pajamų surenkamąją sąskaitą. Toliau pateikiamas mokesčių ir įmokų, kuriomis finansuojama KPPP programa, ir kurios yra mokamos į VMI biudžeto pajamų surenkamąją sąskaitą, sąrašas: - už degalų akcizus – 2020 m. pervedamo akcizo dalis 50 proc., nuo 2021 m. sausio 1 d. – 52 proc.; - už variklių benzina, dyzeliną ir jų pakaitalus; - už suskystintas automobilių dujas; - už transporto priemonių mokesčius; - mokestis už LR įregistruotas krovinines transporto priemones; - transporto priemonių savininkų ir valdytojų kelių naudotojo mokestis – vinjetės. Kitos įplaukos: - už važiavimą keliais transporto priemonėmis, kurių metmenys arba ašies (ašių) apkrova ar bendroji masė viršija leidžiamuosius; - mokestis už eismo ribojimą; - juridinių, fizinių asmenų bei užsienio valstybių tikslinės lėšos Kelių priežiūros ir plėtros programai finansuoti; - baudos už nustatyto greičio viršijimą.

2.3. VIDINIŲ VEIKSNIŲ ANALIZĖ

Siekiant įvertinti vidinius veiklos procesus ir išskirti pagrindinę vertę kuriančias Kelių direkcijos veiklas, atlikta vidinių veiksmų analizė. Remiantis Porterio vertės grandinės (angl. Porter's Value Chain) modeliu, Kelių direkcijos veiklos skirstomos į pagrindines vertę kuriančias veiklas ir papildomas veiklas (žr. 3 lentelę).

3 lentelė.

Kelių direkcijos vykdomų veiklų suskirstymas į pagrindines vertę kuriančias ir papildomas veiklas.

Pagrindinės vertę kuriančios veiklos	• Strateginis valdymas ir plėtra; • Nuolatinės ir periodinės kelių priežiūros užtikrinimas; • Transporto infrastruktūros planavimas ir kelių tiesimo, remonto ir rekonstrukcijos projektų įgyvendinimo užtikrinimas, investicijų projektų valdymas; • Elektroninės rinkliavos sistemos, intelektinių transporto infrastruktūros sistemų, saugaus eismo bei aplinkosaugos priemonių įgyvendinimo užtikrinimas; • Kelių priežiūros ir plėtros normatyvinių dokumentų ir metodikų bei išmanių sprendimų, kuriais gali naudotis ir kiti rinkos dalyviai, kūrimas ir įgyvendinimo užtikrinimas; • Laboratoriniai kelių dangos būklės ir kiti tyrimai, atliekami Kelių direkcijos atestuotų ekspertų specialia laboratorine įranga.
Kitos veiklos	• Žmogiškųjų išteklių valdymas; • Viešųjų pirkimų organizavimas ir vykdymas; • Teisė ir rizikos valdymas; • Klientų informavimas apie eismo sąlygas ir kitais klausimais; • Finansų valdymas, strateginis planavimas ir apskaita; • Infrastruktūros, kito turto ir technologinės įrangos valdymas; • Administracinės veiklos valdymas; • Vidaus audito organizavimas; • Viešųjų ir tarptautinių ryšių valdymas.

Nustačius pagrindines, vertę kuriančias, ir kitas veiklas, įvertintos stipriosios ir silpnosios pagrindinių ir kitų vertę kuriančių veiklų pusės (žr. 4 lentelę).

4 lentelė

Stipriosios ir silpnosios Kelių direkcijos pagrindinių vertę kuriančių veiklų pusės.

Pagrindinės vertę kuriančios veiklos	Stipriosios Kelių direkcijos veiklos sritys	Silpnosios Kelių direkcijos veiklos sritys
Strateginis valdymas ir plėtra	- Aukšta vadovų kompetencija; - Parengtos strategijos gairės iki 2035 m. pagrįstos išsamiais, laboratoriniais kelių dangos būklės tyrimais ir investicijų prioritetų (objektų eilių) skaičiavimais; - Stiprūs tarptautinės strateginės partnerystės ryšiai leidžia perimti gerąją kitų šalių patirtį prižiūrint ir plėtojant kelius; - Ekspertiškumas.	- Strateginio valdymo sprendimai iš dalies priklauso nuo politinių sprendimų; - Išteklių stoka strateginiams sprendimams realizuoti.
Nuolatinės ir periodinės kelių priežiūros užtikrinimas	- Veikla vykdoma remiantis pačios Kelių direkcijos sukurtais normatyviniais dokumentais ir metodikomis ir aiškiu reglamentavimu, todėl užtikrinamas procesų efektyvumas ir skaidrumas; - ekspertiškumas; - efektyvus procesų ir ryšių su partneriais valdymas.	Išteklių stoka.
Transporto infrastruktūros planavimas ir kelių tiesimo, remonto ir rekonstrukcijos projektų įgyvendinimo užtikrinimas, investicijų projektų valdymas	- Ekspertiškumas; - Aiškiai reglamentuoti, efektyvūs procesai; - Įdiegtos inovacijos, kurias naudoja ir rangovai – elektroninis statybos darbų žurnalas; - Skaidrumas.	Žmogiškųjų išteklių stoka rinkoje (aukštos kvalifikacijos inžinierių – kelininkų).

Elektroninės kelių rinkliavos sistemos (E-tolling), intelektinių transporto infrastruktūros sistemų, saugaus eismo bei aplinkosaugos priemonių įgyvendinimo užtikrinimas	• Ekspertiškumas; • Sėkmingai įgyvendinti projektai jau duoda socialinę ir ekonominę grąžą; • Toms veikloms, kurios dar bus pradėtos įgyvendinti (E-tolling) – aukštas projekto parengtumo lygis; • Skaidrumas.	• Išteklių stoka visam planuojamų projektų įgyvendinimui; • Kartais stringa įgyvendinimo terminai dėl įvairių paslaugų tiekėjų ir rangovų vėlavimų atlikti darbus, ilgos viešųjų pirkimų procesų trukmės.
Kelių priežiūros ir plėtros normatyvinių dokumentų ir metodikų bei išmanių sprendimų, kuriais gali naudotis ir kiti rinkos dalyviai kūrimas ir įgyvendinimo užtikrinimas	• Ekspertiškumas; • Sukuriama pridėtinė vertė visiems rinkos dalyviams; • Perduodama geroji patirtis ir Latvijos, Estijos bei kitų ES šalių kolegoms, auga Kelių direkcijos kaip kompetencijos centro reputacija.	• Žmogiškųjų išteklių stoka rinkoje; • Reglamentavimo neatitikimai / neapibrėžtumai galiojančiuose nacionaliniuose teisės aktuose.
Laboratoriniai kelių dangos būklės ir kiti tyrimai, atliekami Kelių direkcijos atestuo-tų ekspertų specialia laboratorine įranga	• Ekspertiškumas; • Unikali laboratorinė įranga, kuriai nėra analogų Lietuvos rinkoje; • Ši veikla, sutelkus papildomų išteklių, gali būti išvystyta kaip unikali nišinė paslauga rinkoje, kurią galima išplėtoti ir kaimyninėse šalyse ir taip generuoti įmonei papildomą vertę.	• Išteklių šios veiklos išvystymui stoka.

Toliau pateikiame reikšmingiausių vidinių veiksmų, turinčių didžiausią įtaką Kelių direkcijos galimybėms ir stiprybėms, aprašymą ir jų kiekybinį vertinimą, ypač – planuojamą šių veiksmų įtaką Kelių direkcijos veiklos apimtimis ir pajamoms, taip pat jų reikšmingumą klientams ir savi-ninkui.

SVARBIAUSIŲ VIDINIŲ VEIKSMŲ APRAŠYMAS IR JŲ KIEKYBINIS VERTINIMAS

1. Strateginis valdymas ir plėtra. Investicijų planavimas.

Kelių direkcijos strateginio valdymo tobulinimas toliau bus vykdomas strateginio plano įgyvendinimo rodiklių stebėsenos vertinimų pagrindu, svarbiausios ataskaitos, problemos ir to-

bulintinos sritys bei koreguotini veiksmai periodiškai pristatomi ir aptariami Kelių direkcijos valdyboje bei įmonės komandoje strateginių sesijų metu. Siekdama efektyviai valdyti įmonės strateginio planavimo ir biudžetavimo procesus bei atitikti Gerosios valdysenos reikalavimams, Kelių direkcija planuoja parengti Strateginio planavimo ir biudžeto rengimo proceso aprašą ir į veiklos planavimo bei vertinimo procesus įtraukti kuo daugiau įmonės darbuotojų.

Kelių direkcija nustato investicijų į kelių objektus prioritetus, siekdama didžiausios naudos visuomenei. Kelių direkcija ir teikia siūlymus Susisiekimo ministerijai dėl lėšų skyrimo tiksliniams projektams, o kitiems projektams investicijų prioritetus nustato pagal galiojančias investicijų prioritetų nustatymo metodikas ir jų pagrindu parengtas prioritетines eiles, atsižvelgdama į valstybinės reikšmės kelių svarbą tarptautiniams ekonominiams ryšiams, Lietuvos teritorinių regionų ekonominiams ryšiams ir regionų ekonomikos plėtrai, kelių dangos būklę pagal kelių dangos būklės tyrimų rezultatus, taip pat - judėjimo keliais intensyvumo rodiklius, autoįvykių, žmonių žūčių keliuose rodiklius. Šių duomenų pagrindu Kelių direkcija paskaičiuoja integruotą rodiklį, kuris naudojamas investicijų prioritetų sąrašui parengti. Kelių direkcija vadovaujasi principu, kad visos investicijos į kelių plėtrą turi atitikti Susisiekimo ministerijos strateginiame plane nustatytus prioritetus. Ilgametė konkrečiais techniniais ir ekonominiais kriterijais pagrįstų sprendimų dėl investicijų prioritetų patirtis sudaro prielaidas skaidriam ir efektyviam lėšų kelių priežiūrai ir plėtrai panaudojimui.

Kelių direkcija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui priskirtų valdymo sričių korupcijos prevencijos programos įgyvendinimo priemonių 2019–2020 m. plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro nuostatomis, įvykdė plane numatytas priemones. Kiekvienais metais Kelių direkcijoje atliekami korupcijos pasireiškimo tikimybės nustatymai bei įgyvendinamos korupcijos pasireiškimo tikimybės vertinimų metu nustatytos priemonės. 2020 metais buvo atnaujintas kelių direkcijos Atliktų statybos darbų perdavimo statytojui (užsakovui) komisijos darbo reglamentas, taip pat atnaujinti pirkimo sutarčių, pasirašomų dėl statinio statybos techninės priežiūros vykdymo, šablonai. 2020 m. organizuoti korupcijos prevencijos ir antikorupcinio švietimo mokymai ir atlikta darbuotojų apklausa dėl tolerancijos korupcijai.

Kelių direkcijai nėra privaloma tvarkyti finansų apskaitą pagal tarptautinius apskaitos standartus ir rengti finansines ataskaitas vadovaujantis tarptautiniais finansinės atskaitomybės standartais (TFAS), tačiau, siekdama aukštų finansinės apskaitos standartų Kelių direkcija planuoja pradėti taikyti minėtus standartus nuo 2022 metų.

2. Nuolatinės ir periodinės kelių priežiūros užtikrinimas. Kelių priežiūros ir plėtros normatyvinių dokumentų, metodikų bei išmanių sprendimų kūrimas ir įgyvendinimo užtikrinimas

Nors vidiniai veiklos procesai, susiję su nuolatinės ir periodinės kelių priežiūros užtikrinimu tiesiogiai negeneruoja pajamų, tačiau netiesiogiai šios viešosios paslaugos vykdymo kokybė, jeigu šiai sričiai būtų užtikrinamas pakankamas finansavimas, kartu su visuomenės švietimu, greičio kontrolės ir kitų saugaus eismo užtikrinimo priemonių diegimu gali reikšmingai sumažinti žūčių skaičių Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose ir padėti iki 2050 m. įgyvendinti „Viziją 0“, kurios įgyvendinimo rezultatai kol kas nėra tenkinantys. Svarbiausias nuolatinės ir periodinės kelių priežiūros bei kelių atnaujinimo tikslas – užtikrinti visiems Kelių direkcijos klientams saugų eismą ir patogų susisiekimą.

Atsižvelgiant į Lietuvos valstybinių kelių būklę ir būtinumą užtikrinti saugų judumą, nuolatinis valstybinių kelių priežiūros kokybės gerinimas yra vienas iš Kelių direkcijos veiklos 2021 – 2024 m. prioritetų.

Priežiūrėdama ir plėtodama valstybinės reikšmės kelius, Kelių direkcija užtikrina sąlygas žmonių su specialiais poreikiais (negalia) judumui, vadovaudamasi visų šių sritį reguliuojančių norminių dokumentų reikalavimais. Žmonėms su specialiais poreikiais yra pritaikomi valstybinės reikšmės keliai, tiltai, viadukai, eismo saugumo gerinimo priemonės ir kelių infrastruktūros elementai. Žmonių su negalia atstovai kviečiami dalyvauti kelių infrastruktūros objektų priėmimo-perdavimo komisijose, kad šių žmonių poreikiai būtų kuo geriau patenkinti.

Įmonė įgyvendina kelių priežiūros ir plėtros kokybės gerinimo priemones siekdama, kad gyventojai gautų kuo kokybiškesnes viešąsias paslaugas, kad jos būtų teikiamos greitai, skaidriai ir efektyviai. Saugaus susisiekimo užtikrinimas, išsaugant kelių tinklo būklę ir nebloginant eksploatacinių savybių, yra viena iš prioritetinių sričių. Tai - nuolatiniai kelio elementų priežiūros darbai: sniego valymas ir kelių barstymas žiemą, asfalto dangų defektų (išdaužų, plyšių) taisymas, žvyro dangų profiliavimas, šienavimas, tiltų bei vandens pralaidų priežiūros ir kiti darbai.

3. Transporto infrastruktūros planavimas ir kelių tiesimo, remonto ir rekonstrukcijos projektų įgyvendinimo užtikrinimas, investicijų projektų valdymas

Kelių direkcija, priimdama sprendimus bei teikdama siūlymus Susisiekimo ministerijai dėl projektų finansavimo, vadovaujasi Kelių direkcijos direktoriaus patvirtintais aprašais ir metodikomis, kurie yra skelbiami Kelių direkcijos interneto puslapyje: (<https://lakd.lrv.lt/lt/paslaugos/prioritetines-eiles-sarasai-pagal-keliu-ir-ju-elementu-planavimo-metodikas>).

Investicijų į svarbiausių valstybinės reikšmės kelių plėtrą (magistralinių kelių tiesimą, naujų kelių tiesimą, magistralinių kelių rekonstrukciją), kurie gali būti plėtojami iš dalies/pilnai finansuojant ES lėšomis, tikslingumas įvertinamas ir projektai finansavimui atrinkami vadovaujantis „Iš Europos Sąjungos struktūrinių fondų bendrai finansuojamų valstybės projektų atrankos tvarkos aprašu“ ir kitais teisės aktais. Tokie objektai įtraukiami į valstybės investicijų programą.

Organizuodama ir kontroliuodama projektų įgyvendinimą Kelių direkcija diegia inovacijas – rangovinės įmonės darbų procesuose naudosis Kelių direkcijos sukurtais e-instrumentais - elektroninių darbų žurnalu ir elektroniniu darbų kiekio žiniaraščiu. Šie nauji instrumentai sudarys galimybę efektyvinti darbų procesus partnerių įmonėse.

Investicijų projektus valdo projektų komandos. Svarbi investicijų projekto įgyvendinimo priežastis yra jo finansavimo užtikrinimas ir papildomų procedūrų atlikimas tais atvejais, kai projektai bendrai finansuojami ES lėšomis. Kelių direkcija, remdamasi ilgalaikę ES bendrai finansuojamų projektų įgyvendinimo ir bendradarbiavimo su VŠĮ Centrine projektų valdymo agentūra patirtimi, sudaro projektų valdymo komandas.

Investicijų projektų įgyvendinimui direktoriaus įsakymu Kelių direkcijoje yra sudaroma projekto valdymo komanda iš kompetentingų darbuotojų, kurios nariams yra nustatytos konkrečios atsakomybės. Pažymėtina, kad visų darbo grupėje dirbančių darbuotojų kompetencija ir patirtis koordinuojant projektus atitinka Kelių direkcijoje patvirtintus reikalavimus konkrečioms pareigybėms.

4. Elektroninės kelių rinkliavos sistemos būsima vertė Kelių direkcijos klientams ir valstybei

Kelių direkcija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymu, sukurs ir įdiegs Elektroninę kelių rinkliavos sistemą (angl. E-tolling). Projekto įgyvendinimas taip pat numatytas Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategijoje (Priemonė 2.1.4.2. Tvarūs infrastruktūros valdymo, priežiūros ir finansavimo mechanizmai). Jau įvykdyti visi parengiamieji darbai šios sistemos sukūrimui pagal vidinį šio projekto įgyvendinimo planą – išnagrinėtos EKRS įdiegimo technologinės alternatyvos, parengtas investicijų projektas ir skaičiuoklė, įvykdytos rinkos konsultacijos pasirengiant viešiesiems pirkimams ir nagrinėjamos kelios tinkamiausios projekto finansavimo alternatyvos. Šis projektas yra ypač svarbus įgyvendinant strateginio plano Klientų strateginės krypties tikslus ir uždavinius, nes valstybinės reikšmės kelių priežiūrai ir plėtrai reikia žymiai daugiau finansavimo išteklių, nei iki šiol buvo skiriama iš valstybės biudžeto Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo programai. Sukurta ir įdiegta Kelių direkcijos valdoma Elektroninės kelių rinkliavos sistema (EKRS) sudarys galimybę sukurti didesnę vertę klientams, kiekvienais metais sugeneruojant apie 50 mln. EUR daugiau įmokų lėšų iš atstuminės rinkliavos (lyginant su lėšomis kelių tvarkymui, gaunamomis iš gaunamų vinječių pajamų) ir skiriant jas mokamų kelių atnaujinimui ir jų saugumo padidinimui.

Išnagrinėjusi visas technologines projekto įgyvendinimo alternatyvas, Kelių direkcija parinko projekto įgyvendinimui technologinį sprendimą, kurio įgyvendinimui planuojama reikalinga lėšų suma yra 38,11 mln. EUR, o paskolos poreikis, įvertinant lėšų reinvestavimo galimybes, - iki 34,80 mln. EUR.

Planuojama Projekto įgyvendinimą užbaigti iki 2022 m. gruodžio 31 d. Projektas pasižymi didele finansine grąža – planuojama, kad Projektas atsipirks ne vėliau, kaip per du metus nuo jo įgyvendinimo (elektroninės kelių rinkliavos sistemos įdiegimo) pradžios. Projekto finansinis naudos ir išlaidų santykis yra apie 11,52.

Projekto tikslai, teisinės prielaidos ir siejami rezultatai

Projekto objektas – valstybinės reikšmės kelių transporto infrastruktūra (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyti mokami valstybinės reikšmės keliai ir Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinė sistema).

Projekto tikslas – užtikrinti įmokų, už transporto priemonių faktinį naudojimąsi Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytais mokamais valstybinės reikšmės keliais, surinkimą, įgyvendinant Europos Sąjungoje taikomus kelių rinkliavos principus „naudotojas moka – teršėjas moka“ ir susigrąžinti dalį išlaidų, kurios bus naudojamos apmokestinamo valstybinių kelių tinklo infrastruktūros statybai, priežiūrai, eksploatavimui ir plėtrai (planuojama, kad šios rinkliavos, kuri pakeis vinječių sistemą, pajamos sudarys galimybę kiekvienais metais apie 50 mln. EUR padidinti šios veiklos finansavimą).

Projekto uždavinys – sukurti elektroninę kelių rinkliavos sistemą, kuri pakeis esamą elektroninių vinječių sistemą ir užtikrins įmokų už transporto priemonės pagal jų faktinį naudojimąsi kelių infrastruktūra surinkimą.

Projekto veikla – elektroninės kelių rinkliavos informacinės sistemos įsigijimas pasirinkus optimalų modelį, minėtos sistemos sukūrimas, įdiegimas bei administravimas. Pagal savo esmę

šis Projektas yra skaitmenizavimo projektas ir kartu žaliąją (taršos mažinimo) kryptį atitinkantis Projektas.

Kelių direkcija, rengdamasi Projekto įgyvendinimui, išnagrinėjo kitų ES šalių narių patirtį įgyvendinant analogiškus projektus. Atlikta analizė sudarė prielaidas optimaliam Projekto įgyvendinimo būdui parengti.

Iššūkiai, kuriuos padės išspręsti elektroninės kelių rinkliavos sistemos įdiegimas:

Pagrindiniai KPPP finansavimo šaltiniai ir dabartinė kelių apmokestinimo sistema neužtikrina pakankamo finansavimo kelių infrastruktūros palaikymui ir plėtrai, nes iš šių šaltinių sukaupiamų lėšų valstybinės reikšmės kelių priežiūrai ir plėtrai yra per mažai, įvertinant Lietuvos valstybinių kelių dangos būklę ir eismo saugos užtikrinimo poreikius. Taigi, nei vinjetės, nei transporto priemonių savininkų ir valdytojų sumokami kiti kelių mokesčiai nepadengia valstybinių kelių naudotojų infrastruktūrai daromos žalos, taip pat – investicijų ir išlaidų, skirtų žalos aplinkai, padidėjusios kelių eismo rizikos, triukšmo mažinimo priemonėms.

Pažymėtina, kad didžiausią neigiamą poveikį Lietuvos kelių infrastruktūrai turi sunkiasvorės transporto priemonės, kadangi Lietuvoje sunkiasvorių transporto priemonių sumokami mokesčiai, juos palyginus su vidutinėmis keliams tenkančiomis išlaidomis, yra žymiai mažesni – išlaidos, susidarančios dėl transporto priemonių savininkų naudojimosi infrastruktūra yra 2–3 kartus didesnės nei šių transporto priemonių savininkų ar valdytojų sumokami mokesčiai. Ši disproporcija tampa ypač didelė, jeigu vežėjai naudoja Lietuvos keliais, o kurą pilasi kitose šalyse, kur ir yra sumokamas degalų akcizas.

Pagrindiniai Projekto įgyvendinimu siejami rezultatai:

Siekiamas Projekto rezultatas – bus sukurta ir įgyvendinta elektroninė kelių rinkliavos sistema, leisianti užtikrinti įmokų už transporto priemones pagal jų faktinį naudojimąsi kelių infrastruktūra surinkimą, atsižvelgiant į nuvažiuotą atstumą ir padaromą žalą keliams ir gamtai. Įgyvendinus Projektą, bus sparčiau pagerinta mokamų valstybinės reikšmės kelių būklė, nes iš sugeneruotų kelių rinkliavos įmokų pajamų bus skiriama žymiai daugiau lėšų mokamų valstybinės reikšmės kelių atnaujinimui ir plėtrai (papildomai apie 50 mln. EUR per metus). Tokiu būdu bus sudarytos galimybės sėkmingai įgyvendinti ES nustatytą tikslą, kad iki 2030 m. TEN-T pagrindinio kelių tinklo dalis atitiktų ES nustatytus reikalavimus.

Kitas rezultatas, kuris taip pat bus pasiektas įgyvendinus Projektą – bus užtikrinta Lietuvos kaip Europos Bendrijos šalies atitiktis ES direktyvų keliams reikalavimams.

Taigi, šio Projekto įgyvendinimas sukurs prielaidas Lietuvos mokamų valstybinės reikšmės kelių finansavimo padidimui ir užtikrins šių kelių kokybės spartesnį gerinimą ir saugumo padidinimą Kelių direkcijos klientams – visuomenei ir visiems automobilių kelių naudotojams. Kitų ES šalių narių (pavyzdžiui, Lenkijos, Slovakijos) patirtis įgyvendinant tokius projektus parodė, kad būtent elektroninės kelių rinkliavos, kurios dydis priklauso nuo nuvažiuoto atstumo ir skatina vežėjus pereiti prie mažiau taršių, aukščiausių ES standartus atitinkančių transporto priemonių bei optimizuoti kelionių maršrutus, sudarė galimybes sukaupiti stabilias papildomas pajamas mokamų valstybinės reikšmės kelių atnaujinimui.

5. Komercinės veiklos vystymo kryptis: kelių dangos būklės tyrimai ir vertinimai naudojant

mobiliąją laboratorinę kelių tyrimų įrangą

Kelių direkcijos veiklos prioritetas – valstybės specialiojo įpareigojimo vykdymas. Šiuo metu, Kelių direkcijai jau konsolidavus veiklą su TKA, viena iš įmonės veiklų yra valstybinės reikšmės asfaltuotų kelių dangos būklės tyrimai (matavimai) ir vertinimai naudojant mobiliąją laboratorinę įrangą. Būtent šios įrangos naudojimas Kelių direkcijai sudaro galimybę tiksliai įvertinti Lietuvos valstybinės reikšmės asfaltuotų kelių dangos būklę ir užtikrinti investicijų į Lietuvos valstybinius kelius teisingą ir skaidrų planavimą pagal objektyvius kelių dangos būklės kriterijus ir parametrus bei nustatyti investicijų prioritetus (šiuo metu Kelių direkcija yra parengusi ir skaičiavimais pagrindusi investavimo kryptis į Lietuvos valstybinių kelių infrastruktūrą iki 2035 metų). Taip pat, siekdama įgyvendinti kompetencijų centro ir partnerio kitiems kelių valdytojams viziją ir uždirbti daugiau pajamų, Kelių direkcija planuoja vystyti komercines veiklas, kurios sukurs papildomą vertę visuomenei, valstybei ir kitiems rinkos dalyviams.

2019 metais buvo ištirta ir įvertinta 15300 km valstybinės reikšmės kelių būklė, 2020 m. tyrimai buvo tęsiami. Vykdydama specialųjį valstybės įpareigojimą ir siekdama gerinti valstybinės reikšmės kelių dangos būklės rodiklius, kurie numatyti ir šio Strateginio plano tiksluose ir uždaviniuose, Kelių direkcija 2021-2024 m. laikotarpiu planuoja kiekvienais metais ištirti ir įvertinti ne mažiau nei 15300 - 16000 km valstybinės reikšmės kelių ir jų ruožų su asfalto danga.

Komercinės veiklos - kelių dangos būklės tyrimų ir vertinimų, naudojant mobilią laboratorinę įrangą – prielaidos.

Šiuo metu dar yra ne visos prielaidos kelių dangos būklės tyrimų ir vertinimų, naudojant mobilią laboratorinę įrangą, komercinei veiklai vykdyti. Kelių direkcija ieško galimybių šią įrangą panaudoti komercinės veiklos vykdymui. Dar nėra išspręsti teisiniai tokios komercinės veiklos vykdymo klausimai, todėl iki pradedant vykdyti šią veiklą ne tik specialiojo valstybės įpareigojimo vykdymui, bet ir komercinei veiklai, pirmiausia bus nuodugniai išsiaiškintos visos teisinės prielaidos šiai veiklai vykdyti.

Minėtus veiklos klausimus išsprendus ir įsigijus papildomą laboratorinę įrangą, kelių dangos tyrimai, vykdomi komerciniais pagrindais, galėtų didinti Kelių direkcijos kuriamą vertę. Prielaidos šiai veiklai yra šios:

1) Sukaupta žmoniškųjų išteklių kompetencija šiai veiklai ir komercinės veiklos pirmoji partitis

Kelių direkcija ir TKA (dar iki prijungimo prie Kelių direkcijos) turėjo ir turi stiprų darbuotojų kompetencijos potencialą ir jau turi patirties teikiant šias komercines paslaugas su mobiliąja kelių tyrimo įranga užsienyje. 2019 metais TKA kartu su subrangovu Švedijos įmone Nyderlandų karalystėje ištyrė 3950 km kelių (secondary road network). 2020 m. Nyderlandų karalystėje buvo ištirta ir įvertinta dar 3330 km kelių.

2) Realiai egzistuojanti paklausa šiai paslaugai užsienio šalyse

Kelių direkcija (iki veiklos konsolidavimo – TKA) yra gavę užklausų iš užsienio valstybių įstaigų ir įmonių dėl galimybės suteikti šią paslaugą. Paklausa šiai Kelių direkcijos paslaugai buvo ne tik Nyderlandų karalystėje, bet gauta ir užklausų dėl darbų atlikimo galimybės Latvijoje. Be to, preliminarieji ištirta paklausa šiai Kelių direkcijos paslaugai komerciniais pagrindais ir kitose šalyse:

paklausa šiai paslaugai būtų ir Vokietijoje, kurios institucijos skelbia tarptautinius konkursus šiai paslaugai įsigyti, taip pat paklausa, nors ir ribota dėl šalių jau turimų pajėgumų šių tyrimų srityje, gali būti ir Lenkijoje bei kitose šalyse.

3) Palanki veiklos atsiperkamumui kainodara

Patirtis parodė, kad kainodara šiai paslaugai yra kompleksinė ir priklauso nuo paslaugą perkančios šalies poreikių paslaugos apimčiai (mastui masto ekonomijos požiūriu), įrangos funkcionalumui, paslaugos įvykdymo terminams, taip pat ir šalies, kurioje vykdomi matavimai, specifikos bei kitų su paslaugos teikimu užsakovo valstybėje susijusių veiklos kaštų.

4) Kelių direkcijos galimybės užtikrinti paslaugos komercines pajamas, išlaikant prioritetu Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tyrimus ir vertinimus

Atsižvelgiant į tai, kad kasmet asfaltuojant vis daugiau žvyrkelių ir plečiant asfaltuotų Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklą, per metus, efektyviai naudojant turimą įrangą, būtina spėti ištirti virš 15000 km valstybinės reikšmės kelių. Todėl, išsamiau ištyrus ir įvertinus galimybes teikti šią paslaugą užsienio šalyse, paslaugos paklausos patenkinimui ir komercinių pajamų generavimui gali iškilti dar vieno naujo įrangos komplekto įsigijimo poreikis. 2018 m. atlikti, rengiant investicijų įrangos įsigijimui projektą, išsamūs tyrimai ir paskaičiavimai rodo, kad tokios įrangos komplektacijos efektyvus naudojimas sudarys galimybes įrangos įsigijimo atsipirkimui per 6-8 metus, įrangos kaštų ir naudos santykis yra iki 1,30 priklausomai nuo kelių, kurie tiriama, ypatumų, todėl preliminarai planuojama, kad įmonės komercinės pajamos teikiant šią paslaugą, jei būtų įsigytas dar vienas naujos įrangos komplektas, galėtų sudaryti iki 200 tūkst. EUR 2024 metais ir toliau nuosekliai augtų, Kelių direkcijai aktyviai dalyvaujant tarptautiniuose konkursuose, skirtuose šiai paslaugai pirkti. Tikslesnis komercinių pajamų iš šios veiklos planas bus pateiktas atliktus išsamesnius ES rinkos poreikio šioms paslaugoms tyrimus.

Taigi, spartus šios paslaugos tobulinimas ir plėtros planavimas yra teigiamas vidinis pajamų didinimo veiksnys ir unikali Kelių direkcijos stiprybė, kurią įmonė, išsprendusi teisinius ir turto naudojimo komercinei veiklai klausimus, planuoja panaudoti pajamų iš komercinės veiklos generavimui užsienio šalių rinkose ir kuriamos vertės valstybei didinimui.

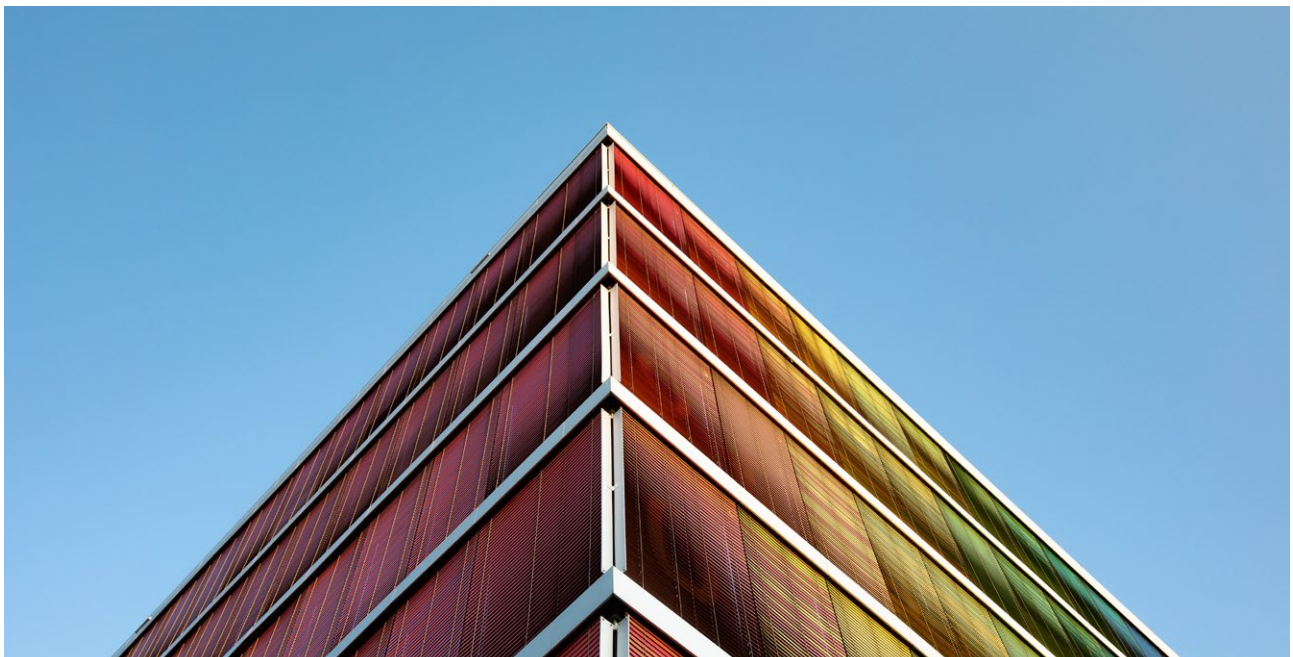
2.4. STIPRYBĖS, SILPNYBĖS, GALIMYBĖS IR GRĖSMĖS

Apibendrinus išorinių ir vidinių aplinkos veiksnių analizės rezultatus, nustatytos stipriosios ir silpnosios Kelių direkcijos veiklos pusės bei apibrėžtos galimybės ir grėsmės, galinčios turėti įtakos Kelių direkcijos veiklai ir plėtrai ateityje (žr. 5 lentelę).

5 lentelė

Galimybės, grėsmės, stiprybės ir silpnybės.

Stiprybės	Silpnybės
• Techniniai ištekliai ir priemonės veiklai plėtoti; • Ekspertiškumas; • Sisteminiis požiūris; • Sukauptos patirties integravimas priimant sprendimus; • Didėjanti atsakomybės už pareigą įvykdyti darbus kokybiškai ir laiku suvokimas; • Besimokanti organizacija; • Gerėjantis darbdavio patrauklumas; • Lygios galimybės; • Nepriekaištinga reputacija; • Patrauklus darbdavys.	• Dar neturint įdiegtos Kelių turto valdymo informacinės sistemos, duomenys apie valdomą kelių turtą yra nepakankami; • Finansavimo šaltinių ribotumas ir nestabilumas; • Suderinamumo valstybės viešojo sektoriaus strateginio planavimo sistemoje stoka lemia riziką įmonės strateginiam planavimui; • Nepakankama įtaka teisinės aplinkos pokyčiams; • Sisteminių priemonių, kuriant Kelių direkcijos įvaizdį per kuriamą vertę klientams ir steigėjui stoka lemia silpną įvaizdį; • Išorinio konkurencingumo ir vidinio teisingumo dar pilnai neužtikrinanti atlyginimų sistema.



Galimybės	Grėsmės
• Europos Sąjungos ekonomikos ir bendros ES šalių rinkos plėtra • Didėjantys imigracijos srautai Lietuvoje • Naujas teisinis statusas – valstybės įmonė, suteikia šias galimybes: -Aukštos kompetencijos kelių infrastruktūros priežiūros ir plėtros centro kūrimas ir vystymas; -Vystyti Lietuvos kelių infrastruktūrą grindžiant šią veiklą efektyviais techniniais, technologiniais, ekonominiais ir organizaciniais sprendimais; -Investuoti į tyrimus ir diegti inovacijas; -Sutelkti ateities profesionalus kelių priežiūrai, plėtrai ir saugaus eismo užtikrinimo priemonių diegimui, sukurti aukštus šios veiklos standartus; • Sukaupta patirtis ir konsoliduota su VŠĮ TKA veikla sudaro prielaidas išplėtoti kelių dangos būklės tyrimų ir vertinimo naudojant mobilią laboratorinę įrangą komercinę paslaugą ir uždirbti papildomų pajamų, kurias skirs valstybinės reikšmės kelių priežiūrai ir plėtrai; • Elektroninės (atstuminės) kelių rinkliavos įdiegimas ir įgyvendinimas leis sukaupti kiekvienais metais papildomų pajamų mokamų valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcijoms ir plėtrai. Šios lėšos taps reikšmingu papildomu investicijų į valstybinės reikšmės kelius šaltiniu. • Baigiama diegti Kelių turto valdymo informacinė sistema sukurs prielaidas valdyti valstybinės reikšmės kelių turtą ir priimti sprendimus dėl efektyvaus kelių turto valdymo naudojant tikslius duomenis. • Naujojo ES paramos laikotarpio (2021-2027 m.) lėšų projektams pritraukimas ir efektyvus panaudojimas leistų padidinti Lietuvos valstybinių kelių vertę šio papildomo finansavimo šaltinio dėka.	• Dar neturint įdiegtos Kelių turto valdymo informacinės sistemos, duomenys apie valdomą kelių turtą yra nepakankami; • Finansavimo šaltinių ribotumas ir nestabilumas; • Suderinamumo valstybės viešojo sektoriaus strateginio planavimo sistemoje stoka lemia riziką įmonės strateginiam planavimui; • Nepakankama įtaka teisinės aplinkos pokyčiams; • Sisteminių priemonių, kuriant Kelių direkcijos įvaizdį per kuriamą vertę klientams ir steigėjui stoka lemia silpną įvaizdį; • Išorinio konkurencingumo ir vidinio teisingumo dar pilnai neužtikrinanti atlyginimų sistema.

ES plėtra yra viena svarbiausių ir sėkmingiausių politikos sričių nuo Europos Bendrijų įkūrimo 1957 m. Per septynis Europos bendrijų plėtros etapus valstybių narių skaičius išaugo nuo 6 iki 28 valstybių narių. 2020 m. derybas dėl stojimo į ES jau vykdo Juodkalnija, Serbija, Turkija ir kai kurios kitos Europos valstybės. Į ES prisijungus naujoms šalims narėms ir vystantis ES šalių narių tarptautiniams ekonominiams santykiams, susidaro prielaidos didėti Lietuvos transporto

ir logistikos sektoriaus kuriamai vertei, didėja investicijų į valstybinės reikšmės kelius svarba.

Jau keletą metų nuolat augantys imigracijos srautai didina valstybinės reikšmės kelių naudotojų srautą ir socialinę investicijų į valstybinės reikšmės kelių tinklą svarbą.

Valstybės įmonės teisinę veiklos formą turinčiai Kelių direkcijai atsiveria galimybės, konsolidavus veiklą su TKA ir pritraukus naujų aukštos kvalifikacijos specialistų, kokybiškai įgyvendinti specialųjį valstybės įpareigojimą bei vystyti naujas pridėtinę vertę kelių naudotojams kuriančias veiklas, efektyviau panaudoti patikėjimo teise suteiktą valdyti turtą – valstybinės reikšmės kelius. Kelių direkcija planuoja plačiau vystyti veiklas, panaudodamas unikalią laboratorinę įrangą kelių dangų ir kitiems tyrimams vykdyti, diegti inovatyvius sprendimus valdant projektavimo ir statybos procesus. Kelių direkcija taip pat planuoja konsultuoti kitus partnerius, infrastruktūros valdytojus, ir kartu diegti inovacijas, efektyvinti procesus, vystyti institucinį bendradarbiavimą plėtojant valstybinės reikšmės kelius, tokiu būdu augdama ir kurdama vertę partneriams kaip kompetencijų centras.

Kelių direkcijos veiklos finansavimas iš KPPP lėšų pasižymi netolygumu ir neretai yra keičiamas vykdant pakeitimus valstybės biudžete. Reikšmingais dydžiais keičiamas finansavimas iš minėto šaltinio (ypač tais atvejais, kai lėšos įšaldomos), trukdo planuoti projektų įgyvendinimą sparčiais terminais ir kelia riziką, kad rangovai, pasirinkdami veiklas, gali skirti prioritetą privačių įmonių, o ne Kelių direkcijos organizuojamiems projektams.

SSGG analizės rezultatų pagrindu suformuotos Kelių direkcijos strateginės kryptys ir tikslai, siekiant mažinti Kelių direkcijos silpnąsias puses, išorines grėsmes ir pasitelkiant suteikiamas galimybes bei stipriąsias Kelių direkcijos puses, siekiant pagrįsti galimybes pasiekti tikslus.

3. MISIJA, VIZIJA, VERTYBĖS IR STRATEGINĖS KRYPTYS

Siekdama užtikrinti aukščiausius teikiamų viešųjų paslaugų standartus ir pilnai ir kokybiškai įgyvendinti specialiuosius valstybės įpareigojimus, Kelių direkcija išsikėlė ambicingą, tačiau kartu ir, atlikus SSGG analizę, – prasmingą ir įmanomą pasiekti viziją.



12 pav. Misija, vizija, strateginės kryptys, strateginiai tikslai.

VERTYBĖS:



Orientacija į naujoves



Atsakomybė



Orientacija į kokybę



Organizacinis pilietiškumas



4. STRATEGINIAI TIKSLAI IR JŲ MATAVIMO RODIKLIAI

6 lentelė

Strateginės kryptys, strateginiai tikslai ir jų rodikliai 2021–2024 m. laikotarpiui.

Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginio tikslo rodiklis	Laukiamas įvykdymas 2020	Strateginio tikslo rodiklio reikšmės				Atsakingi už įgyvendinimą ¹	Pastabos ²
					2021	2022	2023	2024		
1.	Tvari įmonės plėtra, siekiant pateisinti klientų lūkesčius (KLIENTAI)	Užtikrinti saugų ir patogų susisiekimą valstybinės reikšmės keliais juos efektyviai prižiūrint ir plėtojant	NPS (Net Promoter Score) rodiklis, proc.	32	32	32	x	x+5	ITSKAD direktorius, TISPD direktorius, TRKs vadovė	2021–2022 metais bus vertinamas e.vinjetės ir leidimų važiuoti valstybinės reikšmės keliais didžiagabaritėmis arba sunkiasvorėmis transporto priemonėmis išdavimo paslaugų NPS. Keliamas tikslas išlaikyti esamą rodiklio lygį, ne mažiau kaip 32 proc. Nuo 2023 metų bus vertinamas E-Tolling (atstuminės rinkliavos sistemos, kuri pakeis e.vinjetę) paslaugos NPS, su sąlyga, kad teisės aktai, reglamentuojantys E-Tolling, bus priimti iki 2020 m. pabaigos ir sistema įdiegta iki 2022 m. pabaigos. 2023 m. bus nustatyta faktinė E-Tolling paslaugos NPS rodiklio reikšmė (bazinis rodiklis – x), kurią 2024 metais bus siekiama pagerinti 5 proc. Rodiklio reikšmė apskaičiuojama taip: iš rekomenduotojų (tie, kurie vertindami skiria 9–10 balų) atsakymų procento atėmus nepatenkintų klientų (tie, kurie vertindami skiria 0–6 balus) atsakymų procentą.
			Valstybinės reikšmės kelių su asfalto dangą, kurių kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalis valstybinės reikšmės kelių su asfalto dangą tinkle proc.	39,0	39,2	38,5	37,8	37,2	TIPID direktorius, TISPD direktorius	Rodiklis nustatomas su sąlyga, kad kasmet bus skiriamas ne mažesnis kaip 50 mln. Eur finansavimas valstybinės reikšmės kelių paprastajam remontui. Suminis kelio dangos būklės indeksas (DBI) yra apibrėžtas Valstybinės reikšmės kelių dangos būklės vertinimo tvarkos apraše, patvirtintame Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie

¹ Santrumpos:
ITSKAD – Išmaniųjų transporto sistemų ir kelių apmokestinimo departamentas;
TISPD – Transporto infrastruktūros statybos ir priežiūros departamentas;
TRKs – Tarptautinių ryšių ir komunikacijos skyrius;
TIPID – Transporto infrastruktūros planavimo ir inovacijų departamentas;
FSPD – Finansų ir strateginio planavimo departamentas;
ŽIVs – Žmoniškųjų išteklių valdymo skyrius;
² Rodiklių skaičiavimo detalizavimas, atitiktis kitiems strateginiams planavimo dokumentams, prielaidos ir sąlygos rodiklių reikšmių pasiekimui, kita informacija.

Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginio tikslo rodiklis	Laukiamas įvykdymas 2020	Strateginio tikslo rodiklio reikšmės				Atsakingi už įgyvendinimą ¹	Pastabos ²
					2021	2022	2023	2024		
										Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2020 m. birželio 19 d. įsakymu Nr. V-81³. Rodiklio reikšmė apskaičiuojama taip: valstybinės reikšmės kelių su asfalto dangą, kurių kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, ilgis per ataskaitinį laikotarpį, km / bendras valstybinės reikšmės kelių su asfalto dangą tinklo ilgis, km, × 100 %. 2021–2030 m. nacionalinio pažangos plano (NPP), patvirtinto 2020 m. rugsėjo 9 d. LRV nutarimu Nr. 998,⁴ poveikio rodiklis – 5.5.1 Valstybinės reikšmės (krašto) kelių, kurių suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalies sumažėjimas, proc.: 41 (2018 m.) – 30 (2025 m.) – 17 (2030 m.).
			TEN-T pagrindinio valstybinės reikšmės kelių tinklo (Via Baltica ir A1) dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus, proc.	76,6	76,8	77,2	77,9	78,5	TIPID direktorius, TISPD direktorius	Rodiklis nustatomas su sąlyga, kad 2021–2024 m. bus skirtas ne mažesnis kaip 230 mln. Eur finansavimas šiai priemonei. NPP poveikio rodiklis (bendras) – 5.4.1. TEN-T pagrindinio tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus, proc.: 7 (2016 m.) – 50 (2025 m.) – 100 (2030 m.). Bendras TEN-T (Transeuropinio transporto tinklas) valstybinės reikšmės kelių tinklo, esančio Kelių direkcijos žinioje, ilgis – 2068,7 km (2020 m. spalio 13 d. duomenys); Via Baltica tinklo ilgis – 274 km. Rodiklio reikšmė apskaičiuojama taip: nutiesto ar rekonstruoto TEN-T pagrindinio valstybinės reikšmės kelių tinklo (Via Baltica ir A1) ilgis, km / bendras TEN-T valstybinės reikšmės kelių tinklo ilgis, km, × 100 % (kaupiamuoju būdu).

³ https://lakd.lrv.lt/uploads/lakd/documents/files/Paslaugos/metodikos/KDBVT_aprasas.pdf
⁴ <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/d492e050f7dd11eaa12ad7c04a383ca0>

Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginio tikslo rodiklis	Laukiamas įvykdymas 2020	Strateginio tikslo rodiklio reikšmės				Atsakingi už įgyvendinimą ¹	Pastabos ²
					2021	2022	2023	2024		
2.	Veiklos efektyvumo didinimas (VEIKLOS EFEKTYVUMAS)	Didinti veiklos procesų efektyvumą ir skaidrumą	Valstybės valdomų įmonių gerosios valdysenos indeksas	-	A-	A	A	A	Direktorius	Indekso skaičiavimas yra detalizuotas Valdymo koordinavimo centro parengtoje VVĮ gerosios valdysenos indekso metodikoje ⁵ .
3.	Vertės kūrimas (FINANSAI)	Sukurti reikšmingą ekonominę ir socialinę naudą valstybei kuriantį valstybinės reikšmės kelių tinklą	E-Tolling sistemos palaikymo išlaidų optimizavimas	-	-	-	x-10 proc.	x-15 proc.	ITSKAD direktorius	Rodiklis skaičiuojamas nuo maksimalios KPPP finansavimo įstatyme numatytos ribos (10 proc. nuo pajamų).
			KPPP lėšų kontraktuota dalis einamųjų metų gruodžio 31 d. būklei kitiems metams nuo visos sąmatos, proc.	-	75	80	85	90	FSPD direktorius	Rodiklis skaičiuojamas nuo gruodžio mėn. tvirtinamo valstybės biudžeto kitiems metams. Rodiklio reikšmė apskaičiuojama taip: ataskaitiniam laikotarpiui pasirašytų sutarčių pinigų srautų prognozė prieš ataskaitinius metus einančių metų gruodžio 31 d. būklei, mln. Eur / ataskaitinio laikotarpio KPPP lėšos, tvirtinamos Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme ateinantiems metams, mln. Eur × 100 %. Skaičiuojama tik valstybinės reikšmės keliams.
4.	Pažangios organizacijos formavimas (ORGANIZACIJA)	Kurti pažangią organizaciją – Kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centrą Lietuvoje	Darbuotojų įsitraukimo rodiklis	-	x	x+2 proc.	x+4 proc.	x+6 proc.	ŽIVs vadovė	Naujas rodiklis, kurio reikšmė bus nustatyta 2021 m. (bazinis rodiklis – x), atlikus įsitraukimo tyrimą. 2022–2024 metams bus siekiama 2021 m. rodiklio reikšmę pagerinti po 2 proc. kasmet.

Pastabos:

- Numatytos rodiklių reikšmės gali keistis, atsižvelgiant į teisės aktų, pagal kuriuos yra numatyti objektai ir (ar) lėšos, pakeitimus.
- Prie rodiklių reikšmių pasiekimo prisideda ir kiti atsakingi Kelių direkcijos padaliniai.
- Strateginių tikslų pateikimas neparodo jų reikšmingumo vienas kito atžvilgiu.
- Planinės rodiklių reikšmės bus tikslinamos kiekvieno ataskaitinio laikotarpio pabaigoje, įvertinus ataskaitinio laikotarpio faktines rodiklių reikšmes. Rodiklių reikšmės yra pateiktos pagal planuojamą faktinį įvykdymą.

⁵ https://governance.lt/wp-content/uploads/2020/03/VVI_valdysenos_indeksas_metodika_201920_.pdf



5. STRATEGINIAI UŽDAVINIAI IR JŲ MATAVIMO RODIKLIAI

7 lentelė

Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Strateginio uždavinio rodiklis	Laukiamas įvykdymas 2020	Strateginio uždavinio rodiklio reikšmės					Atsakingi už įgyvendinimą ⁶	Pastabos ⁷
					2020	2021	2022	2023	2024			
1.	Tvari įmonės plėtra, siekiant pateisinti klientų lūkesčius (KLIENTAI)	Užtikrinti saugų ir patogų susisiekimą valstybinės reikšmės keliais juos efektyviai prižiūrint ir plėtojant	Plėtoti darnią susisiekimo infrastruktūrą	Rekonstruota esamų ir nutiesta naujų TEN-T kelių, km	75,5	21,8	15,6	46,7	52,4	TIPID direktorius, TISPD direktorius	Rodiklis nustatomas su sąlyga, kad 2021–2024 m. bus skirtas ne mažesnis kaip 312 mln. Eur finansavimas šiai priemonei. 2021–2030 m. Nacionalinė susisiekimo plėtros programa (projektas), įgyvendins NPP – 5.4.1 Rekonstruota esamų ir nutiesta naujų TEN-T kelių, km (įskaitant Comprehensive network TEN-T kelius). Rodiklio reikšmė apskaičiuojama taip: bendras rekonstruotų esamų ar nutiestų naujų TEN-T kelių ruožų ilgis, km.	
			Užtikrinti tinkamą nuolatinės kelių priežiūros veiklą	Pažeidimų dėl kelių priežiūros normatyvų taikymo mažėjimas, proc.	x	x-5	x-10	x-15	x-20	TISPD direktorius	Skaičiuojamas išskaitų vertine išraiška dėl užfiksuotų pažeidimų mažėjimas. Taikomas Kelių priežiūros vadovas. Rodiklio reikšmės 2021–2024 m. bus patikslintos gavus 2020 m. faktinę rodiklio reikšmę (bazinis rodiklis – x). Daroma prielaida, kad skaičiuojamu periodu išskaitų dydis nesikeis. Rodiklio reikšmė apskaičiuojama taip: (ataskaitinio laikotarpio išskaitų dėl užfiksuotų pažeidimų	

⁶ Santrumpos:

TIPID - Transporto infrastruktūros planavimo ir inovacijų departamentas;

TISPD - Transporto infrastruktūros statybos ir priežiūros departamentas;

TVVD - Turto ir veiklos valdymo departamentas;

FSPD - Finansų ir strateginio planavimo departamentas;

ITSKAD - Išmaniųjų transporto sistemų ir kelių apmokestinimo departamentas;

ŽIVs - Žmoniškųjų išteklių valdymo skyrius.

⁷ Rodiklių skaičiavimo detalizavimas, atitiktis kitiems strateginiams planavimo dokumentams, prielaidos ir sąlygos rodiklių reikšmių pasiekimui, kita informacija.



Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Strateginio uždavinio rodiklis	Laukiamas įvykdymas 2020	Strateginio uždavinio rodiklio reikšmės					Atsakingi už įgyvendinimą ⁶	Pastabos ⁷
					2020	2021	2022	2023	2024			
												suma, Eur / Bazinio rodiklio reikšmė, Eur), % - 100 %.
2.	Veiklos efektyvumo didinimas (VEIKLOS EFEKTYVUMAS)	Didinti veiklos procesų efektyvumą ir skaidrumą	Tobulinti kelių priežiūros ir plėtros projektų valdymą	Sutrumpėjęs atsakymų pateikimo laikas rangovams, proc.	x	x	x	x-10	x-20	TISPD direktorius	Atsakymų pateikimo laikas rangovams 10 d. d. (bazinis rodiklis – x). Rodiklio reikšmė apskaičiuojama taip: (ataskaitinio laikotarpio atsakymų pateikimo laikas rangovams, d. d. / Bazinio rodiklio reikšmė, d. d.), % - 100 %.	
			Optimizuoti kelių turto valdymo veiklos procesus	Duomenų surinkimas ir suvedimas į Kelių turto valdymo informacinę sistemą (KTVIS) (kelio ilgis (visi kelio elementai), km)	150	500	1000	1250	1500	Ts vadovas, TISIs vadovas ITSs vadovas		
				Užregistruoti valstybinės reikšmės keliai ir jų užimami žemės sklypai, proc.	85	90	95	100	100	TVVD direktorius	Tęstinis uždavinys, numatytas 2020 m. veiklos plane. Rodiklio reikšmė skaičiuojama taip: užregistruoti valstybinės reikšmės keliai ir jų užimami žemės sklypai / visi valstybinės reikšmės keliai ir jų užimami žemės sklypai × 100 % (kaupiamuoju būdu).	
			Didinti vidaus administravimo procesų efektyvumą	Peržiūrėtų prioritetinių procesų dalis, proc.	-	-	5	10	15	Visų departamentų direktoriai	Rodiklių reikšmės 2023–2024 m. bus patikslintos identifikavus prioritetinius procesus. Rodiklio reikšmė skaičiuojama taip: peržiūrėti prioritetiniai procesai, vnt. / visi prioritetiniai procesai vnt. × 100 %.	



Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Strateginio uždavinio rodiklis	Laukiamas įvykdymas 2020	Strateginio uždavinio rodiklio reikšmės					Atsakingi už įgyvendinimą ⁶	Pastabos ⁷
					2020	2021	2022	2023	2024			
3.	Vertės kūrimas (FINANSAI)	Sukurti reikšmingą ekonominę ir socialinę naudą valstybei kuriantį valstybinės reikšmės kelių tinklą	Padidinti įmonės pajamas bei užtikrinti pelningą veiklą	Pardavimo pajamos, mln. Eur	4,3	13,5	14,2	107,8	117,7	FSPD direktorius, ITSKAD direktorius	Pajamos už specialiųjų įpareigojimų vykdymą pagal Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 5 straipsnio 3 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 straipsnio 11 dalyje įtvirtintas nuostatas. Atstuminės rinkliavos (E-tolling) pajamos ir kitos komercinės veiklos pajamos.	
			Plėtoti komercines paslaugas	Komercinės veiklos pelningumas iki mokesčių, proc.	-	-	5	7	10	FSPD direktorius	Komercinės veiklos pelningumas prieš mokesčius (arba ikimokestinio pelno marža) parodo, kiek procentų pelno prieš mokesčius uždirba vienas komercinių pajamų euras, ir atskleidžia įmonės pajamų bei sąnaudų poveikį bendram įmonės pelningumui.	
4.	Pažangios organizacijos formavimas (ORGANIZACIJA)	Kurti pažangią organizaciją – Kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centrą Lietuvoje	Stiprinti aiškiomis vertybėmis pagrįstą įmonės kultūrą ir užtikrinti pažangų darbuotojų veiklos valdymą	Savanoriška darbuotojų kaita, proc.	0,5	5	5	5	5	ŽIVs vadovė	Rodiklio reikšmė skaičiuojama taip: iš įstaigos savo noru išėjusių darbuotojų skaičius / užimtų pareigybių skaičius × 100 %.	
			Užtikrinti organizacijos prioritetus atitinkančius ugdymo procesus	Vidutinis mokymų valandų skaičius, tenkantis vienam darbuotojui, akad. val.	12	13	14	15	16	ŽIVs vadovė	2020 m. planuojama bendro rodiklio reikšmė (biudžetinės įstaigos ir valstybės įmonės) – 12 akad. val.	
			Užtikrinti darbuotojų veiklos rizikų valdymą ir tęstinumą	Kritinių pareigybių dalies mažėjimas (pamainumo užtikrinimas), proc.	-	x	x-5	x-10	x-15	ŽIVs vadovė	Naujas rodiklis, kurio reikšmė bus nustatyta 2021 m. (bazinis rodiklis – x), atlikus kritinių pareigybių vertinimą. 2022–2024 metams bus siekiama 2021 m. rodiklio reikšmę sumažinti po 5 procentus kasmet.	



Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Strateginio uždavinio rodiklis	Laukiamas įvykdymas 2020	Strateginio uždavinio rodiklio reikšmės					Atsakingi už įgyvendinimą ⁶	Pastabos ⁷
					2020	2021	2022	2023	2024			

Pastabos:

- Numatytos rodiklių reikšmės gali keistis, atsižvelgiant į teisės aktų, pagal kuriuos yra numatyti objektai ir (ar) lėšos, pakeitimus.
- Prie rodiklių reikšmių pasiekimo prisideda ir kiti atsakingi Kelių direkcijos padaliniai.
- Strateginių uždavinių pateikimas neparodo jų reikšmingumo vienas kito atžvilgiu.
- Planinės rodiklių reikšmės bus tikslinamos kiekvieno ataskaitinio laikotarpio pabaigoje, įvertinus ataskaitinio laikotarpio faktines rodiklių reikšmes. Rodiklių reikšmės yra pateiktos pagal planuojamą faktinį įvykdymą.



6. VEIKSMAI, PRIEMONĖS AR INICIATYVOS, REIKALINGOS STRATEGINIAMS UŽDAVINIAMS PASIEKTI

8 lentelė

Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Veiksmas, priemonė ar iniciatyva	Laukiamas įvykdymas 2020	Veiksmų įgyvendinimo grafikas				Atsakingi už įgyvendinimą ⁸	Pastabos
						2021	2022	2023	2024		
1.	Tvari įmonės plėtra, siekiant pateisinti klientų lūkesčius (KLIENTAI)	Užtikrinti saugų ir patogų susisiekimą valstybinės reikšmės keliais juos efektyviai prižiūrint ir plėtojant	Plėtoti darnią susisiekimo infrastruktūrą	1. TEN-T transporto koridoriaus „Via Baltica“ plėtra (rekonstruota, km)	x	4,1	10	14	12,1	TIPLs vadovas, TIPJs vadovas	Išsprendus finansavimo klausimą
				2. TEN-T transporto koridoriaus, kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda plėtra (rekonstruota, km)	70	17,7	1,5	1,5	1,5	TIPLs vadovas, TIPJs vadovas	Išskaitant A1 ruožą nuo 10 iki 95 km. (inžinerinių saugumo priemonių įrengimą).
				3. Valstybinės reikšmės kelių paprastieji remontai (suremontuota, km)	145	150	150	150	150	TIPRs vadovas, TIPJs vadovas	
				4. Eismo saugos priemonių diegimas:						Ess vadovas, TIPJs vadovas	
				Sankryžų pertvarkymas, vnt.	13	9	10	10	11		
				Inžinerinių eismo saugos priemonių, pėsčiųjų perėjų įrengimas, atnaujinimas, vnt.	44	500	500	500	500		Inžinerinės eismo saugos priemonės – greičio mažinimo

⁸ Santrumpos:

BRs – Bendrųjų reikalų skyrius;

VPs – Viešųjų pirkimų skyrius;

Ts – Turto skyrius;

VRKs – Vietinės reikšmės kelių skyrius;

TIPRs – Transporto infrastruktūros priežiūros skyrius;

TIPJs – Transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimo skyrius;

ESs – Eismo saugos skyrius;

TIPLs – Transporto infrastruktūros planavimo skyrius;

TISls – Transporto infrastruktūros stebėsenos ir inovacijų skyrius;

ITSs – Intelektinių transporto sistemų skyrius;

FAs – Finansų ir apskaitos skyrius;

ŽIVs – Žmogiškųjų išteklių valdymo skyrius;

PRVs – Prevencijos ir rizikos valdymo skyrius;

SPSs – Strateginio planavimo ir stebėsenos skyrius.



Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Veiksmas, priemonė ar iniciatyva	Laukiamas įvykdymas 2020	Veiksmų įgyvendinimo grafikas				Atsakingi už įgyvendinimą ⁸	Pastabos
						2021	2022	2023	2024		
											kalneliai, salelės.
				Pėsčiųjų ir dviračių takų tiesimas ar rekonstravimas, km	24,4	22	21	19	18		Tęstinis veiksmas, numatytas 2020 m. veiklos plane.
				5. Aplinkosauginių priemonių diegimas:							
				Triukšmo valdymo priemonių įrengimas, km	1,8	2	1	1,5	1,5	TIPLs vadovas, TIPJs vadovas	Triukšmo valdymo priemonės – triukšmo sienutės.
				Tvorų nuo laukinių gyvūnų įrengimas, km	107	50	25	25	25	ESs vadovas, TIPJs vadovas	Tęstinis veiksmas, numatytas 2020 m. veiklos plane.
				6. Valstybinės reikšmės rajoninių kelių su žvyro danga (žvyrkelių) asfaltavimas (išasfaltuota žvyrkelių, km)	413	163	115	90	90	TIPLs vadovas, TIPJs vadovas	Tęstinis veiksmas, numatytas 2020 m. veiklos plane.
				7. Tiltų, viadukų statyba, rekonstrukcija, remontas (pastatyta, rekonstruota, suremontuota tiltų, viadukų vnt.)	18	16	16	12	12	TIPLs vadovas, TIPJs vadovas	
				8. Kelio A 14 Vilnius– Utena rekonstrukcija (rekonstruota, km)	5,5	0	4,1	31,2	38,8	TIPLs vadovas, TIPJs vadovas	Išsprendus finansavimo klausimą
				9. ITS priemonių diegimas:						ITSs vadovas, TIPJs vadovas	
				Greičio kontrolės įrenginių įrengimas, vnt.	70	112	100	30	38		Tęstinis veiksmas, numatytas 2020 m. veiklos plane.
				Kelių oro sąlygų (KOS) stotelių	-	126	-	-	-		



Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Veiksmas, priemonė ar iniciatyva	Laukiamas įvykdymas 2020	Veiksmų įgyvendinimo grafikas				Atsakingi už įgyvendinimą ⁸	Pastabos
						2021	2022	2023	2024		
				modernizavimas, vnt.							
				KOS stotelių įrengimas, vnt.	-	15	15	-	-		
				Modernizuota Valstybinės reikšmės kelių eismo IS, vnt.	-	x	1	-	-		
				Dinaminio eismo valdymo sistemų įrengimas, vnt.	1	49	25	-	-		
				Užtikrinti tinkamą nuolatinės kelių priežiūros veiklą	1. Atlikti prevenciniai nuolatinės kelių priežiūros kokybės patikrinimai, km.	-	1000	1300	1700	2000	TIPRs vadovas
			2.	Veiklos efektyvumo didinimas (VEIKLOS EFEKTYVUMAS)	Didinti veiklos procesų efektyvumą ir skaidrumą	Tobulinti kelių priežiūros ir plėtros projektų valdymą	1. Įgyvendinti eksperimentiniai projektai, susiję su žaliosios krypties vystymu, vnt.		1	1	1
2. Valstybinės reikšmės kelių priežiūros rinkos pokyčių inicijavimas:							TIPRs vadovas				
Iniciatyvos dėl valstybinės reikšmės kelių priežiūros rinkos liberalizavimo pateikimas, vnt.	x	1					-	-	-		
Valstybinės reikšmės kelių priežiūros rinkos liberalizavimas (21500 km), proc.	-	x					20	40	60		Tik SM pritarus siūlomai iniciatyvai galimas veiksmo įgyvendinimas
3. Kelių horizontalaus ženklavimo atitikties įvertinimas norminiams dokumentams(viso ženklinamo kelių tinklo, proc.)	-	-					100	-	-	TIPRs vadovas	
4. Rizikų valdymo sistemos sukūrimas ir įdiegimas (sukurta ir įdiegta sistema, proc.)	-	25					100	-	-	PRVs vadovas	



Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Veiksmas, priemonė ar iniciatyva	Laukiamas įvykdymas 2020	Veiksmų įgyvendinimo grafikas				Atsakingi už įgyvendinimą ⁸	Pastabos
						2021	2022	2023	2024		
			Optimizuoti kelių turto valdymo veiklos procesus	1. Sukurta ir įdiegta projektų valdymui Kelių turto valdymo informacinė sistema (KTVIS)	x	1				Projekto vadovas	Tęstinis uždavinys, numatytas 2020 m. veiklos plane.
			Didinti vidaus administravimo procesų efektyvumą	1. Naujos finansų valdymo apskaitos informacinės sistemos (FVAIS) įdiegimas (įdiegta FVAIS, vnt.)	x	1	-	-	-	FAs vadovė, BRs vadovas	Tęstinis veiksmas, numatytas 2020 m. veiklos plane.
				2. Kelių direkcijos paslaugų portalo sukūrimas (sukurtas Kelių direkcijos paslaugų portalas, vnt.)	x	x	1	-	-	BRs vadovas	
				3. Viešųjų pirkimų procedūrų efektyvumo didinimas, mažinant procedūrų trukmę (vidutinė supaprastintų viešųjų pirkimų procedūrų trukmė, k. d./ vidutinė tarptautinių viešųjų pirkimų procedūrų trukmė, k. d.)	50/60	49/59	48/58	47/57	46/56	VPs vadovas	
				4. Parengtas procesų žemėlapis jų optimizavimui	-	1	-	-	-	Visų departamentų direktoriai	Įskaitant nubraižytus ir aprašytus procesus
				5. Finansavimo sutarčių dėl KPPP lėšų panaudojimo vietinės reikšmės keliams administravimas, mažinant procedūrų trukmę (tinkamai parengtų finansavimo sutarčių dėl KPPP lėšų panaudojimo vietinės reikšmės keliams finansuoti pasirašymo ir užregistravimo DVS trukmės vidurkis, d. d.)	9,6	8	7	6	≤ 6	VRKs vadovė	DVS – dokumentų valdymo sistema.
3.	Vertės kūrimas (FINANSAI)	Sukurti reikšmingą ekonominę ir socialinę naudą	Padidinti įmonės pajamas bei užtikrinti pelningą veiklą	1. Gautos pajamos iš (E-tolling) kelių rinkliavos, mln. EUR	-	-	-	96	105	EMSs vadovas	
				2. Grynasis pelnas, mln. EUR	0,2	0,95	0,79	0,09	3,67	FSPD direktorius	



Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Veiksmas, priemonė ar iniciatyva	Laukiamas įvykdymas 2020	Veiksmų įgyvendinimo grafikas				Atsakingi už įgyvendinimą ⁸	Pastabos
						2021	2022	2023	2024		
		valstybei kuriantį valstybinės reikšmės kelių tinklą	Plėtoti komercines paslaugas	1. Komercinių paslaugų teikimo plano parengimas (parengtas planas, vnt.)	-	1				SPSs vadovas, TISIs vadovas, Ts vadovas	
4.	Pažangios organizacijos formavimas (ORGANIZACIJA)	Kurti pažangią organizaciją – Kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centrą Lietuvoje	Stiprinti aiškiomis vertybėmis pagrįstą įmonės kultūrą ir užtikrinti pažangų darbuotojų veiklos valdymą	1. Aukštą organizacijos kultūrą ir veiklos prioritetus atitinkančio atnaujinto kompetencijų modelio integravimas į personalo valdymo procesus, (4 procesai: 1) darbuotojų veiklos vertinimas, 2) darbuotojų ugdymas – 3) adaptacija4) – atrankos (proc.)	-	25	75	100		ŽIVs vadovė	
				2. Įmonės pareigybių lygių atlygio mediana ne mažesnė nei nustatyta rinkos pareigybių lygių mediana (pareigybių lygių medianos, proc.)	-	100	100	100	100	ŽIVs vadovė	
				3. Automatizuotas personalo veiklos vertinimo procesas (proc.)	x	x	x	100		ŽIVs vadovė	Tęstinis veiksmas, numatytas 2020 m. veiklos plane.
				4. Darbuotojų įsitraukimo tyrimo organizavimas ir įsitraukimą didinančių priemonių įgyvendinimas (vnt.)	-	1	1	1	1	ŽIVs vadovė	
				5. Įgyvendintas Lygių galimybių priemonių planas (proc.)	-	100	-	100	-	ŽIVs vadovė	
			Užtikrinti organizacijos prioritetus atitinkančius ugdymo procesus	1. Metinio darbuotojų mokymo plano parengimas (parengtas mokymų planas, vnt.)	1	1	1	1	1	ŽIVs vadovė	
				2. Vadovavimo kompetencijų stiprinimas (Vadovų vertinimo 360 laipsnių metodo	-	-	100	-	100	ŽIVs vadovė	



Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Veiksmas, priemonė ar iniciatyva	Laukiamas įvykdymas 2020	Veiksmų įgyvendinimo grafikas				Atsakingi už įgyvendinimą ⁸	Pastabos
						2021	2022	2023	2024		
				pagalbajvertinta vadovų kompetencija ir sudaryta individuali ugdymo programa vadovams, (vadovų skaičius proc.)							
			Užtikrinti darbuotojų veiklos rizikų valdymą ir tęstinumą	1. Sudarytas kritinių pareigybių sąrašas, (vnt.)	-	1	1	1	1	ŽIVs vadovė	
				2. Kelių inžinieriaus profesijos populiarinimo numatytų priemonių įgyvendinimas (vnt.)	-	2	4	4	4	ŽIVs vadovė	

Pastabos:

- Numatytos rodiklių reikšmės gali keistis, atsižvelgiant į teisės aktų, pagal kuriuos yra numatyti objektai ir (ar) lėšos, pakeitimus.
- Prie rodiklių reikšmių pasiekimo prisideda ir kiti atsakingi Kelių direkcijos padaliniai.
- Veiksmų detalizavimas ir jų įgyvendinimo grafikai bus numatyti atsakingų Kelių direkcijos padalinių metiniuose veiklos planuose.
- x - veiksmas, priemonė ar iniciatyva yra vykdoma.
- Planinės rodiklių reikšmės bus tikslinamos kiekvieno ataskaitinio laikotarpio pabaigoje, įvertinus ataskaitinio laikotarpio faktines rodiklių reikšmes. Rodiklių reikšmės yra pateiktos pagal planuojamą faktinį įvykdymą.

7. ŽMOGIŠKIEJI, FINANSINIAI IR TECHNOLOGINIAI IŠTEKLIAI

ŽMOGIŠKIEJI IŠTEKLIAI

Kelių direkcijoje sutelktas aukštos kompetencijos personalas, atitinkantis jiems keliamus reikalavimus, gebantis siekti užsibrėžtų tikslų ir uždavinių. 2020 m. lapkričio 6 d. duomenimis Kelių direkcijoje įsteigtos 258 pareigybės, personalą sudaro įvairių kartų žmonės, vidutinis darbuotojų amžius – 43 m., lyčių pasiskirstymas – 49 proc. moterų ir 51 proc. vyrų. Dauguma įmonės darbuotojų (98 proc.) turi aukštąjį universitetinį arba jam prilygintą išsilavinimą, 6 darbuotojai turi daktaro laipsnį.

Kelių direkcijai svarbi orientacija ne tik į dabartį, bet ir į ateitį, kokių kompetencijų reikia šiandien ir ko reikės rytoj, kad būtų užtikrintas įmonės strateginių tikslų įgyvendinimas bei visuomenės poreikiai. Tuo tikslu organizacijoje buvo išgrynintos ir identifikuotos svarbiausios kompetencijos, padėsiančios pritraukti ir išlaikyti aukštos kompetencijos personalą, pagerinti veiklos kokybę ir efektyvinti procesus.

Kelių direkcija, siekdama įgyvendinti vieną iš strateginių tikslų – kurti pažangią organizaciją – Kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centrą Lietuvoje, žmogiškųjų išteklių valdymo srityje, numatė tris pagrindinius strateginius uždavinius:

- **Stiprinti aiškiomis vertybėmis pagrįstą įmonės kultūrą ir užtikrinti pažangų darbuotojų veiklos valdymą.** Įmonėje kuriama kultūra, kurioje vertinami žmonės, puoselėjama ne „nurodymų“, bet „dalijimosi“ kultūra. Kompetencijų modeliu, kuris yra įvairovės ir įtraukties pamatas, siekiama užtikrinti vientisą, nediskriminacinį Kelių direkcijos žmogiškųjų išteklių valdymą, integruojant jį į atrankos, veiklos vertinimo procesus, tobulinant atlygio sistemą, kryptingai ugdant darbuotojus, valdant karjerą bei tobulinant Kelių direkcijos organizacinę kultūrą. Bendrosios kompetencijos tapatinamos su organizacijos vertybėmis ir bus siekiama, kad jos taptų „gyva“ organizacijos dalimi, padėsiančia priimti teisingus sprendimus, daryti tinkamus pasirinkimus ir didinti darbuotojų motyvaciją. Kelių direkcijai perėmus kelių infrastruktūros valdymo funkciją, Kelių direkcija pereina prie skaitmeninio kelių infrastruktūros turto valdymo modelio. Atsirado iššūkių kontroliuojant ne tik infrastruktūros statybos ar remonto darbų kokybę bei kiekybę, bet ir kelius prižiūrinčios įmonės atliekamų darbų kiekybę ir kokybę. Turima įranga, darbuotojų patirtis ir kvalifikacija sudarys sąlygas efektyviau skaitmenizuoti ne tik infrastruktūros objektų remonto planavimo procesą, bet ir kelių priežiūros įmonės atliktų darbų kiekių apskaitos ir darbų kokybės vertinimo procesus. Kelių direkcija, siekdama tapti Kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centru Lietuvoje, sutelkia ne tik techninę įrangą, bet ir žmogiškųjų išteklių kompetencijas. Todėl bus siekiama tobulinti kompetencijų modelį, peržiūrint turimas kompetencijas, jas aprašant elgesio indikatoriais ir integruojant į darbuotojų veiklos valdymo procesus.

Kelių direkcijoje sukurta aiški atlygio filosofija su vieningais principais, atliktas atlygio atotrūkio auditas, sukurta vieninga pareigybių lygių struktūra padės užtikrinti išorinį konkurencingumą ir vidinį teisingumą. Kasmet planuojama dalyvauti Lietuvos atlyginimų rinkos tyrime, dirbti darbo užmokesčio atotrūkio mažinimo srityje, o atsižvelgiant į Lietuvos atlyginimų rinkos tyrimų rezultatus, peržiūrėti ir pakoreguoti pareigybių lygiams režius, papildomų naudų paketą bei aiškiai

komunikuoti su darbuotojais.

Kelių direkcija įgyvendina lygių galimybių politiką, ji yra prisijungusi prie „Lygių galimybių sparnų“ standarto ir jai Lygių galimybių kontrolieriaus tarnybos suteiktas „Trijų lygių galimybių sparnų“ apdovanojimas. Lygių galimybių liniuotės tyrimo rezultatų pagalba planuojama tobulinti lygių galimybių kultūrą, sudarant naują lygių galimybių priemonių įgyvendinimo planą ir toliau puoselėjant Kelių direkcijos žmogiškųjų išteklių įvairovėje bendrystę.

Kaip ir kiekvienais metais, bus atliekamas naujai priimamų darbuotojų lūkesčių krepšelio tyrimas, siekiant geriau suprasti darbuotojų lūkesčius ir atitinkamai koreguoti žmogiškųjų išteklių valdymo politiką.

Kelių direkcija vystys dialogą su įmonėje veikiančia Darbo taryba ir skatins pasitikėjimu grįstą socialinę partnerystę su darbuotojų atstovais. Įsteigtas organizacinis komitetas įgyvendins įmonės socialinę atsakomybę puoselėjančias akcijas. Ir toliau bus kuriama patraukli, darbuotojų gerovę didinanti darbo aplinka, darbuotojų įsitraukimo tyrimo rezultatų pagalba bus kryptingai skatinamas darbuotojų įsitraukimas ir įsipareigojimas kurti efektyviai dirbančią, aukštą kultūrą turinčią įmonę.

- **Užtikrinti organizacijos prioritetus atitinkančius ugdymo procesus.** Kelių direkcijoje vyrauja du skirtingi požiūriai į darbuotojų ir vadovų mokymą. Vadovas privalo ne tik gerai suprasti Kelių direkcijos veiklos kryptis, bet ir darbuotojus orientuoti į trumpalaikių ir ilgalaikių tikslų įgyvendinimą. Kelių direkcija, įgyvendindama darbuotojų mokymo (-si) politiką, vadovaujasi besimokančios organizacijos principais, t. y. skatina naujoves ir supranta jų svarbą, kiekvieną naują užduotį ar iššūkį vertina kaip galimybę mokytis, sudaro sąlygas darbuotojams adaptuotis ir augti, skatina darbuotojų žinių troškimą ir smalsumą, mokosi iš sėkmių ir nesėkmių istorijų, mokymo procesas neatsiejamas nuo nuolatinio Kelių direkcijos veiklos tobulinimo, nuolat mokantis orientuojasi į mokymą (-si) darbo grupėse, posėdžiuose bei darbo vietose, pripažįsta ir vertina vadovus, kurie rūpinasi darbuotojų tobulėjimu.

Kompetencijų modelio pagalba, kasmet nustatomos prioritetinės mokymosi kryptys ir sudaromi darbuotojų mokymo planai. Darbuotojų mokymui ir ugdymui taikomos įvairios mokymosi formos (pvz. savišvieta, mokymasis veikloje, mokymasis iš kitų, neformalus švietimas ir kt.). Sudarytas aiškus su atnaujintu kompetencijų modeliu susietas išsamus mokymo katalogas padės kryptingai tobulinti Kelių direkcijos turimas bendrąsias, vadovavimo ir profesines kompetencijas. Įdiegus e-mokymų platformą, planuojama parengti kai kurias mokymų programas ir jas automatizuoti.

Kelių direkcijoje bus tobulinama vadovavimo kultūra. Įgyvendinus projektą „Vadovų akademija“, kurios metu kiekvienam vadovui suteikiami vadovavimo psichologijos pagrindai, padėsiantys geriau suprasti savo kaip vadovo vaidmenį organizacijoje, adaptyvios lyderystės pagrindai, kaip adaptuotis, išlikti ir klestėti, komandos veiklos valdymo pagrindai, įskaitant tikslų kėlimą sau ir komandai, efektyvių susirinkimų organizavimą, darbuotojų motyvaciją ir ugdymą bei profesionalios komandos ugdymo pagrindai, orientuoti į santykio su darbuotojais kūrimą, sudėtingų konfliktinių situacijų sprendimą, pokyčių valdymą komandoje, darbuotojų konsultavimą ugdant, bus kuriamas „Vadovų klubas“, padėsiantis tobulinti vadovavimo gebėjimus, tarpusavyje dalinantis patirtimi, naujausiomis vadybos ir lyderystės praktikomis. Taip pat numatoma or-

ganizuoti 360 laipsnių metodo pagalba vadovų grįžtamojo ryšio tyrimą, kuris padės tikslingiau ugdyti vadovus, tobulinti vadovavimo kultūrą bei stiprinti darbuotojų gerovę.

- **Užtikrinti darbuotojų veiklos rizikų valdymą ir tęstinumą.** Įmonėje siekiant užtikrinti turimų kompetencijų sutelkimą, išlaikymą ir suvaldyti rizikas, kylančias dėl neplanuoto darbuotojų išėjimo iš darbo, Kelių direkcija planuoja įdiegti kritinių pareigybių pakeičiamumo, planavimo ir stebėsenos sistemą, apimančią visus įmonės darbuotojus. Planuojama identifikuoti kritines pareigybes, numatyti proceso ciklišumą, o pakeičiamumo planus integruoti į vadovų veiklos vertinimo sistemą.

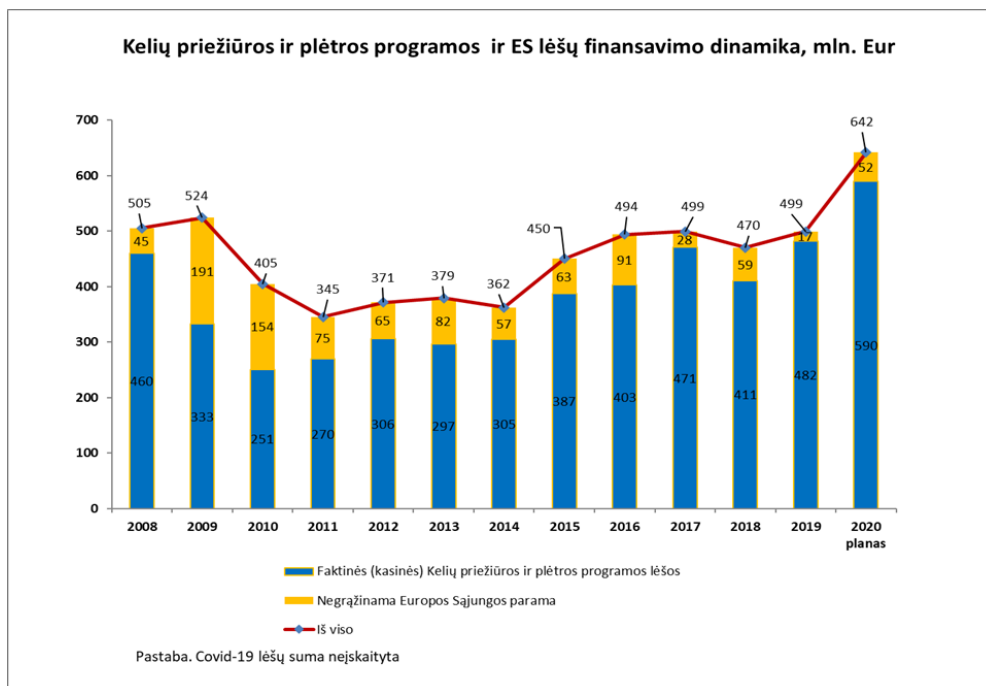
Kelių direkcija, atsižvelgdama į tai, kad statybos sektoriuje trūksta kvalifikuotų darbuotojų, ypatingą dėmesį skirs bendradarbiavimui su aukštosiomis Lietuvos mokyklomis bei kitomis švietimo įstaigomis. Atlikus kelių inžinieriaus profesijos reputacijos tyrimo rezultatus, pagal sudarytą priemonių planą, planuojama įgyvendinti veiklas, susijusias su šios profesijos reputacijos didinimu ir teigiamo įvaizdžio formavimu.

FINANSINIAI IŠTEKLIAI

Lėšos Kelių direkcijos veiklai yra skiriamos ir administruojamos Lietuvos Respublikos biudžeto sandaros įstatymo, Lietuvos Respublikos Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymo, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimų ir kitų teisės aktų, kurie toliau minimi šioje dalyje, nustatyta tvarka. Veiklos finansavimo prioritetas – savininko Lūkesčių laiške iškeltų pagrindinių tikslų įgyvendinimas.

Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšos

Pagrindinis kelių priežiūros ir plėtros bei saugaus eismo priemonių įgyvendinimo šaltinis yra KPPP finansavimo lėšos, skiriamos iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto, kurios 2020 metais sudaro 589,8 mln. Eur. Duomenys apie KPPP finansavimo dinamiką pateikti 13 pav.



13 pav. Kelių priežiūros ir plėtros programos ir ES lėšų finansavimo dinamika 2008–2020 m.

Teisės aktai, reglamentuojantys Kelių direkcijos veiklos finansavimą iš KPPP lėšų:

1. Lietuvos Respublikos 2020 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymas (toliau – Įstatymas);
2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. sausio 29 d. nutarimas Nr. 74, kuriuo tvirtinama KPPP finansavimo lėšų naudojimo 2020 metų sąmata (2020 m. kovo 18 d. nutarimo Nr. 262 redakcija ir visos paskesnės redakcijos);
3. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. kovo 25 d. įsakymas Nr. 3-163, kuriuo yra paskirstomos tiksliniams projektams numatytos lėšos – 154 802 tūkst. Eur;
4. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. kovo 4 d. nutarimas Nr. 185, kuriuo paskirstytas 2020 m. KPPP finansavimo lėšų rezervas valstybės reikmėms, susijusioms su keliais, finansuoti – 21 385 tūkst. Eur (2020 m. balandžio 8 d. nutarimo Nr. 357 redakcija).

Kelių direkcijai nuo š. m. rugsėjo 1 d. tapo valstybės valdoma įmone, jos veiklą Susisiekimo ministerija finansuoja pagal Susisiekimo ministerijos ir Kelių direkcijos pasirašytą KPPP finansavimo lėšų, skirtų valstybės įmonei Lietuvos automobilių kelių direkcijai naudojimo sutartį. Pagal šią sutartį Kelių direkcija įsipareigojo sutartyje nustatytomis sąlygomis ir tvarka vykdyti įsipareigojimus, o Asignavimų valdytojas įsipareigojo mokėti už tinkamai ir laiku atliktus įsipareigojimus, neviršydamas Vykdytojiui šiam tikslui skirtos KPPP finansavimo lėšų sumos, nustatytos KPPP finansavimo lėšų naudojimo einamųjų metų sąmatoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės, šioje Sutartyje nustatytomis sąlygomis ir tvarka. Įgyvendindama šią sutartį, Kelių direkcija vykdo šiuos įsipareigojimus:

- valstybinės reikšmės kelių projektavimo, tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros darbų užsakovo funkcijas;
- organizuoja valstybinės reikšmės kelių projektavimo, tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros darbus;
- kontroliuoja, kad valstybinės reikšmės kelius projektuotų, tiestų, statytų, rekonstruotų, taisytų (remontuotų), prižiūrėtų tik asmenys, atitinkantys teisės aktų nustatytus reikalavimus;
- paskirstyti KPPP finansavimo lėšas vietinės reikšmės kelių valdytojams, kontroliuoti paskirstytų lėšų naudojimą pagal paskirtį ir prižiūrėti darbų kokybės kontrolę kelių objektuose.

KPPP lėšų panaudojimą Kelių direkcijos veikloms kontroliuoja VŠĮ Centrinė projektų valdymo agentūra pagal sutartį, sudarytą su Susisiekimo ministerija.

Pagrindinis kelių priežiūros ir plėtros bei saugaus eismo priemonių diegimo šaltinis yra KPPP finansavimo lėšos, skiriamos iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto. Šiam šaltiniui lėšos, vadovaujantis LR Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymu, kasmet sukaupiamos iš pajamų įmokų, pateiktų 9 lentelėje:

9 lentelė

Kelių priežiūros ir plėtros programos įmokų šaltiniai.

Eil. Nr.	Kelių priežiūros ir plėtros programos įplaukų šaltiniai
1.	Už degalų akcizus
	Dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotą benziną, dyzelinius degalus ir energetinius produktus, kurie pagaminti iš biologinės kilmės medžiagų ar su jų priedais ir skirti naudoti kaip variklių degalai, ir dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotas suskystintas dujas, skirtas automobiliams (Pervedamo akcizo dalis 50 proc. o nuo 2021 m. sausio 1 d. – 52 proc.)
2.	Už transporto priemonių mokesčius
	Mokestis už LR įregistruotas krovines transporto priemones
	Kelių naudotojo mokestis (vinjetės)
3.	Kitos įplaukos:
	Mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis
	Mokestis už eismo ribojimą
	Juridinių, fizinių asmenų bei užsienio valstybių tikslinės lėšos Kelių priežiūros ir plėtros programai finansuoti
	Lėšos iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą, užfiksuotą stacionariaja Kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įranga, įrengta valstybinės reikšmės keliuose (Kelių direkcijai pervedama surinktų baudų dalis – 50 proc.)

*Lentelės duomenys pateikiami pagal 2020 m. spalio mėnesį galiojančius teisės aktus.

Europos Sąjungos ir kitos tarptautinės finansinės paramos lėšos

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. vasario 11 d. įsakymu Nr. 3-72 Kelių direkcijos įgyvendinamiems investicijų projektams 2020 m. numatyta skirti 52 422,00 tūkst. EUR Europos Sąjungos 2014–2020 m. struktūrinės paramos lėšų. Šios lėšos yra paskirstytos pagal investicijų projektus. 2020 metais planuojama panaudoti skirtą finansavimą patirtų išlaidų apmokėjimui ir kompensavimui įgyvendinant 11 investicijų projektų. 7 įgyvendinamiems investicijų projektams yra pasirašytos finansavimo sutartys, tuo tarpu dar penkiems investicijų projektams finansavimo sutartys bus pasirašytos iki šių metų pabaigos. Svarbiausi ES struktūrinės paramos fondai, iš kurių finansuojami Kelių direkcijos įgyvendinami projektai, yra Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondai.

Kelių direkcijai valstybės investicijų projektams, kuriems jau pasirašytos finansavimo ES struktūrinių fondų lėšomis sutartys ir bus toliau įgyvendinami 2021 ir 2022 metais, lėšų poreikis yra atitinkamai 67 589,00 tūkst. EUR ir 16 182,00 tūkst. EUR.

Atsižvelgiant į tai, kad 2021 m. prasideda naujas ES finansinės paramos 2021–2027 m. laikotarpis, Kelių direkcija jau parengė preliminarų planuojamą lėšų poreikį investicijų projektams finansuoti iš ES Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondų. Taip pat, atsižvelgiant į Susisiekimo ministerijos pateiktą informaciją, kad naujuoju ES finansinės paramos laikotarpiu, nuo 2021 m. sausio 1 d. ES Reglamentu planuojama įsteigti naują ES finansinės paramos ES strate-

giją ir politiką atitinkančioms veiklos fondą – angl. Resilience and Recovery fondą (toliau – RRF) aplinkosaugos, „žaliosios krypties“, skaitmenizavimo srities ir kitoms ES politiką atitinkančioms veikloms iki 100 proc. projektų verčių finansavimui, Kelių direkcija šių metų spalio 8 d. pateikė Susisiekimo ministerijai siūlymus finansuoti iš RRF 15 planuojamų investicijų projektų iš viso apie 206 390,00 tūkst. EUR sumai, atitinkančių šio fondo finansavimo kryptis. Atsižvelgiant į šio fondo finansavimo prioritetus, į šių finansuotinių iš RRF projektų sąrašą Kelių direkcija įtraukė Elektroninės kelių rinkliavos įgyvendinimo projekto finansavimą, taip pat jau didelio parengtumo aplinkosaugos projektus ir skaitmenizavimo projektus, svarbius Kelių direkcijos veiklos efektyvumui bei klientų aptarnavimo kokybei gerinti. Konkretizuotus pasiūlymus dėl projektų finansavimo ES paramos lėšomis iš RRF Kelių direkcija parengs, kai tik bus gautas šio fondo Aprašas. Siekdama kuo labiau išnaudoti naujojo ES finansinės paramos laikotarpio finansavimo galimybes Lietuvos keliams, Kelių direkcija analizuoja galimybes valstybės nacionaliniam saugumui svarbius kelius rekonstruoti iš Karinio mobilumo fondo, vystant institucinį bendradarbiavimą su Krašto apsaugos ministerija.

Kelių direkcijos vykdomiems investicijų projektams Valstybės investicijų programoje taip pat naudojamos valstybės kapitalo investicijos, administruojamos ir kitų institucijų ir įstaigų (kitos ES lėšos) ir planuojamos jų strateginiuose planavimo dokumentuose.

Kelių direkcijos veiklos finansavimas iš kitų šaltinių

Kelių direkcijos veiklos finansavimas 2020 m. taip pat vykdomas pagal „Valstybės vardu pasiskolintų lėšų, skirtų valstybės įmonei Lietuvos automobilių kelių direkcijai programai „Susisiekimo valstybinės ir vietinės reikšmės keliais užtikrinimas“ vykdyti, naudojimo“ sutartį (2020 m. rugsėjo 21 d. Nr. 1F-123), kuri tarp Susisiekimo ministerijos ir Kelių direkcijos pasirašyta vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. balandžio 22 d. nutarimo Nr. 412 „Dėl lėšų skyrimo“ 1.5 papunkčiu, kuriuo iš valstybės vardu pasiskolintų lėšų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai skirta 150 000 000,00 (vienas šimtas penkiasdešimt milijonų) EUR – valstybinės ir vietinės reikšmės keliams rekonstruoti ir taisyti (remontuoti) ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. balandžio 24 d. nutarimu Nr. 422 „Dėl Ekonomikos skatinimo ir korona viruso (COVID-19) plitimo sukeltų pasekmių mažinimo priemonių plano lėšų valstybinės ir vietinės reikšmės kelių rekonstrukcijos, taisymo (remonto) darbams paskirstymo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Iš minėtos sumos 2020 m. gruodžio 30 d. duomenimis Kelių direkcijai valstybinės reikšmės keliams prižiūrėti ir remontuoti bei lėšų administravimui skirta 22 749,7 tūkst. EUR suma.

TECHNOLOGINIAI IŠTEKLIAI

Konsolidavus Kelių direkcijos ir TKA veiklas, siekiant didinti vertę visuomenei, išnaudoti Kelių direkcijos ir TKA sinergiją, Kelių direkcija disponuoja laboratorine įranga kelių dangos būklės nustatymui ir kita technologine įranga, reikalinga kelių infrastruktūros tyrimams.

Kelių direkcija taip pat turi nuosavybės teise ir naudoja informacines sistemas, programinę įrangą valstybės specialiesiems įpareigojimams vykdyti.

8. GALIMI PAVOJAI (RIZIKA) IR JŲ VALDYMAS

Rizikos valdymas yra neatsiejama Strategijos įgyvendinimo dalis. 2021 metais bus siekiama sukurti Rizikos valdymo politiką, kuri apibrėžtų rizikų valdymo tikslus ir principus, rizikų valdymo modelį, kontrolės priemones ir atsakomybes.

Pagrindinis rizikos valdymo tikslas – įgyvendinti Kelių direkcijos tikslus, palaikant būtiną veiklos procesų kontrolės lygį, sumažinant rizikas sukeliančių įvykių atsiradimo tikimybes ir galimus neigiamus padarinius, užtikrinant, kad rizikos neviršytų priimtino rizikos lygio.

Rizikos valdymo politika būtų įgyvendinama vykdam rizikos valdymo veiksmų plano priemones, rizikos valdymo proceso stebėjimą ir priežiūrą.

9. FINANSINĖS PROGNOZĖS

Pagrindinės finansinių prognozių prielaidos.

Rengiant finansines prognozes, vadovaujantis teisės aktų projektais, daroma prielaida, kad E-Tolling sistema bus įdiegta ir pradės veikti nuo 2023 m. pradžios ir gautos įplaukos bus Kelių direkcijos pajamos.

Prognozuojant lėšas valstybinės reikšmės kelių priežiūrai ir plėtrai daroma prielaida, kad KPPP lėšų 2021–2023 m. laikotarpiu suma atitiks šiuo metu rengiamą Susisiekimo ministerijos strateginį veiklos planą (2020 m. lapkričio 6 d. duomenimis) bei įvertinama prielaida, kad nuo 2023 metų, pradėjus veikti E-Tolling sistemai, KPPP fondas sumažės e-vinječių įplaukų dalimi.

2021–2024 m. laikotarpiu planuojamas darbuotojų skaičiaus augimas daugiausia dėl E-Tolling sistemos įdiegimo.

Finansinių ataskaitų prognozės parengtos darant prielaidą, kad visu strateginio veiklos plano laikotarpiu apskaita bus tvarkoma pagal Verslo apskaitos standartus.

Finansinės prognozėse pateikiami prognozuojami 2020 m. duomenys apima laikotarpį nuo 2020 m. rugsėjo 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d.

Finansinių ataskaitų prognozės pateiktos Priede Nr. 1.

10. STRATEGINIO VEIKLOS PLANO VERTINIMO, TOBULINIMO IR PALAIKYMŲ PRINCIPAI

Strateginio veiklos plano įgyvendinimo stebėsenos ir vertinimo tikslas – nuolat kontroliuoti strateginių tikslų ir jų uždavinių rodiklių įgyvendinimą, strateginės reikšmės projektų ir iniciatyvų pažangą ir užtikrinti, kad jų įgyvendinimui reikalingi sprendimai būtų savalaikiai. Strateginio veiklos plano stebėseną grindžiama Subalansuotų rodiklių sistemos, orientuotos į keturias strategines kryptis (klientai, efektyvumas, finansiniai rezultatai ir organizacija), pasiekimų vertinimu. Periodiškai, kas ketvirtį, atliekant strateginio veiklos plano įgyvendinimo stebėseną, vykdomos tarpinės pasiektų rodiklių reikšmių peržiūros. Informacija apie veiklos rezultatus atitinkamai teikiama valdybai ir kitoms suinteresuotoms šalims – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai ir VŠĮ „Stebėsenos ir prognozių agentūra“.





VI Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2021-2024 m. Finansinių ataskaitų prognozės

Pajamų prognozė 2021-2024 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	Straipsniai	2020 m. laukiamas įvykdymas	2021 m. planas				2022 m. planas	2023 m. planas	2024 m. planas
			I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.			
1.	Pagrindinės veiklos pajamos	4.262	3.366	3.366	3.366	3.366	13.465	14.100	11.730
2.	Komercinės veiklos pajamos						50	96.100	105.150
3.	Kitos veiklos pajamos								
4.	Finansinės veiklos pajamos	200	150	150	150	150	600	600	600
IŠ VISO PAJAMŲ :		4.462	3.516	3.516	3.516	3.516	14.065	14.750	108.430

Sąnaudų prognozė 2021-2024 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	Straipsniai	2020 m. laukiamas įvykdymas	2021 m. planas				2022 m. planas	2023 m. planas	2024 m. planas
			I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.			
1.	Suteiktų paslaugų savikaina, pardavimo, bendrosios ir administracinės sąnaudos	4.106	2.940	3.096	3.196	3.591	12.823	13.476	107.891
1.1.	Personalo sąnaudos	3.111	2.293	2.353	2.215	2.423	9.284	10.705	12.425
1.2.	Administracinių patalpų išlaikymas	104	90	82	140	377	689	424	312
1.3.	M1 klasės transporto priemonių išlaikymas	81	53	66	78	75	272	277	283
1.4.	Telekomunikacijų išlaidos	34	58	56	46	62	222	241	4.192
1.5.	Reklama, reprezentacija	21	6	11	8	13	37	38	39
1.6.	Konsultacinės ir kitos paslaugos	46	21	32	28	40	122	102	85
1.7.	Mokesčiai	132	2	2	126	2	133	168	168
1.8.	Nusidėvėjimas	349	354	354	354	354	1.416	960	59.840
1.9.	Kitos sąnaudos	25	63	84	57	88	292	174	183
1.10.	Kontroliniai bandymai vietinės reikšmės keliuose	203		55	142	159	356	388	365
1.11.	Kelių priežiūros sąnaudos, patiriamos iš E-Tolling pajamų							30.000	30.000
2.	Kitos veiklos sąnaudos								
3.	Finansinės veiklos sąnaudos	120	30	30	30	30	120	348	430
IŠ VISO SĄNAUDŲ :		4.226	2.970	3.126	3.226	3.621	12.943	13.825	108.321

Pelno (nuostolių) ataskaitos prognozė 2021-2024 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	STRAIPSNIAI	2020 m. laukiamas įvykdymas	2021 m. planas				2022 m. planas	2023 m. planas	2024 m. planas
			I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.			
1.	Pardavimo pajamos	4.262	3.366	3.366	3.366	3.366	13.465	14.150	107.830
2.	Pardavimo savikaina	4.106	2.940	3.096	3.196	3.591	12.823	13.476	107.891
3.	BENDRASIS PELNAS (NUOSTOLIAI)	156	426	270	170	- 225	641	674	- 62
4.	Veiklos sąnaudos								
5.	VEIKLOS PELNAS (NUOSTOLIAI)	156	426	270	170	- 225	641	674	- 62
7.	Kitos veiklos rezultatai								
	Kitos veiklos pajamos								
	Kitos veiklos sąnaudos								
8.	Investicijų į patrunuojančiosios, patrunuojamųjų ir asocijuotųjų įmonių akcijas pajamos								
9.	Kitų ilgalaikių investicijų ir paskolų								
10.	Kitos palūkanų ir panašios pajamos	200	150	150	150	150	600	600	600
11.	Finansinio turto ir trumpalaikių investicijų vertės sumažėjimas								
12.	Palūkanų ir kitos panašios sąnaudos	120	30	30	30	30	120	348	430
13.	PELNAS (NUOSTOLIAI) PRIES APMOKESTINIMĄ	236	546	390	290	- 105	1.121	926	109
14.	Pelno ir panašūs mokesčiai	35	82	59	44	- 16	168	139	16
15.	GRYNASIS PELNAS (NUOSTOLIAI)	201	464	332	247	- 89	953	787	93

Finansinės būklės prognozė 2021-2024 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	STRAIPSNIAI	2020 m. laukiamas įvykdymas	2021 m. planas					2022 m. planas	2023 m. planas	2024 m. planas
			I ketv.	II ketv.	2020-09-01	IV ketv.				
	TURTAS									
I.	Ilgalaikis turtas	3.252.296	3.246.276	3.312.977	3.393.018	3.467.852	3.467.852	3.654.769	3.825.535	4.001.203
1.	Nematerialusis turtas	3.599	3.388	3.188	2.922	13.490	13.490	37.288	34.599	31.876
2.	Materialusis turtas	3.248.697	3.242.889	3.309.789	3.390.096	3.454.362	3.454.362	3.617.481	3.790.936	3.969.328
3.	Finansinis turtas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.	Kitas ilgalaikis turtas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II.	Trumpalaikis turtas	7.182	7.704	37.877	58.309	8.132	8.132	8.236	8.045	9.375
1.	Atsargos	473	500	500	500	500	500	500	500	500
2.	Per vienerius metus gautinos sumos	5.000	5.000	35.000	55.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
3.	Pinigai ir pinigų ekvivalentai	1.009	1.504	1.677	2.109	1.932	1.932	2.036	1.845	3.175
4.	Ateinančių laikotarpių sąnaudos ir sukauptos pajamos	700	700	700	700	700	700	700	700	700
	TURTO IŠ VISO	3.259.477	3.253.980	3.350.854	3.451.327	3.475.984	3.475.984	3.663.006	3.833.580	4.010.579
	NUOSAVAS KAPITALAS IR ĮSIPAREIGOJIMAI									
III.	Nuosavas kapitalas	2.692.304	2.669.272	2.831.459	2.806.730	2.890.686	2.890.686	3.014.482	3.218.623	3.399.424
1.	Kapitalas	2.691.686	2.668.607	2.830.633	2.805.658	2.889.703	2.889.703	3.013.522	3.218.239	3.395.454
2.	Perkainojimo rezervas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	Rezervai	417	-	30	30	30	30	173	291	305
4.	Nepaskirstytasis pelnas (nuostoliai)	201	665	796	1.042	953	953	787	93	3.666
IV.	Įsipareigojimai	567.173	584.708	519.396	644.597	585.298	585.298	648.524	614.957	611.155
1.	Dotacijos, subsidijos	525.781	543.097	447.802	553.150	533.406	533.406	572.471	550.787	558.104
2.	Atidėjiniai	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	Po vienų metų mokėtinos sumos ir kiti ilgalaikiai įsipareigojimai	10.451	10.331	10.211	10.091	20.411	20.411	32.691	20.611	8.531
4.	Per vienus metus mokėtinos sumos ir kiti trumpalaikiai įsipareigojimai	30.941	31.280	61.383	81.357	31.481	31.481	43.361	43.559	44.520
5.	Sukauptos sąnaudos ir ateinančių laikotarpių pajamos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	NUOSAVO KAPITALO IR ĮSIPAREIGOJIMŲ IŠ VISO	3.259.477	3.253.980	3.350.854	3.451.327	3.475.984	3.475.984	3.663.006	3.833.580	4.010.579

Investicijos ir jų finansavimo šaltinių prognozė 2021 -2024 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	INVESTICIJOS IR FINANSAVIMO ŠALTINIAI	2020 m. laukiamas įvykdymas	2021 m. planas					2022 m. planas	2023 m. planas	2024 m. planas
			I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.				
1.	Nematerialusis turtas	71	54	79	13	10.846	10.992	24.390	50	30
2.	Materialusis turtas	40	44	302	9	40	395	1.739	310	310
2.1.	Pastatai ir statiniai	-	-	56	-	-	56	1.429	-	-
2.2.	Mašinos ir įranga	-	-	50	-	-	50	-	-	-
2.3.	Transporto priemonės	-	-	145	-	-	145	210	210	210
2.4.	Kiti įrenginiai, prietaisai ir įrankiai	6	-	-	-	-	-	-	-	-
2.5.	Vykdomi materialiojo turto statybos (gamybos) darbai	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.6.	Baldai, kompiuterinė ir kita biuro įranga	34	44	51	9	40	144	100	100	100
2.7.	Kitas materialusis turtas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	Turtas, kuris pagal įstatymus gali būti tik valstybės nuosavybė	187.487	17.316	91.705	105.348	89.277	303.645	274.929	296.263	313.050
3.1.	Investicijos į valstybinės reikšmės kelius (VB)	187.487	17.316	91.705	105.348	89.277	303.645	274.929	249.419	258.027
3.2.	Investicijos į valstybinės reikšmės magistralinius kelius iš E-Tolling įplaukų	-	-	-	-	-	-	-	46.844	55.023
	Investicijų iš viso	187.598	17.414	92.086	105.370	100.163	315.032	301.058	296.623	313.390
4.	Finansavimo šaltinių iš viso	236.034	17.670	92.059	105.702	100.071	315.501	301.061	309.259	322.680
4.1	Nuosavos lėšos iš viso	349	354	354	354	354	1.416	1.772	59.840	64.652
4.2.	Paskolos	-	-	-	-	10.440	10.440	24.360	-	-
4.3.	Valstybės biudžetas	174.137	8.491	67.307	100.157	75.780	251.735	234.929	209.419	218.027
4.4.	ES fondų lėšos	31.865	8.825	24.398	5.191	13.497	51.910	40.000	40.000	40.000
4.5.	Kiti šaltiniai (Covid - 19 lėšos VB; DNR)	29.683	-	-	-	-	-	-	-	-

Pinigų srautų ataskaitos prognozė 2021-2024 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	STRAIPSNIAI	2020 m. laukiamas įvykdymas	2021 m. planas					2022 m. planas	2023 m. planas	2024 m. planas
			I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.				
1.	Pagrindinės veiklos pinigų srautai	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grynieji pagrindinės veiklos pinigų srautai	- 48.165	472	605	334	10.589	12.000	26.792	47.511	56.487
2.	Investicinės veiklos pinigų srautai	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grynieji investicinės veiklos pinigų srautai	- 187.578	- 17.414	- 92.086	- 105.370	- 100.163	- 315.032	- 301.058	- 296.623	- 313.390
3.	Finansinės veiklos pinigų srautai	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grynieji finansinės veiklos pinigų srautai	235.765	17.436	91.654	105.468	89.397	303.955	274.371	248.920	258.233
4.	Valiutų kursų pokyčio įtaka grynujų pinigų ir pinigų ekvivalentų likučiui	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.	Grynasis pinigų srautų padidėjimas (sumažėjimas)	22	494	173	432	- 177	923	104	- 192	1.331
6.	Pinigai ir pinigų ekvivalentai laikotarpio pradžioje	987	1.009	1.504	1.677	2.109	1.009	1.932	2.036	1.845
7.	Pinigai ir pinigų ekvivalentai laikotarpio pabaigoje	1.009	1.504	1.677	2.109	1.932	1.932	2.036	1.845	3.175

Finansiniai rodikliai 2021-2024 m.

	RODIKLIAI	2020 m. laukiamas įvykdymas	2021 m. planas					2022 m. planas	2023 m. planas	2024 m. planas
			I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.				
	EBITDA	505	780	624	524	129	2.058	1.634	59.779	68.680
	EBITDA marža	12%	23%	19%	16%	4%	15%	12%	55%	58%
Balansiniai arba likvidumo rodikliai										
	Einamojo likvidumo koefiientas (Current Ratio)	0,23	0,2	0,6	0,7	0,3	0,26	0,19	0,18	0,21
Pelningumo rodikliai										
	Bendrasis pelningumas (Gross profit margin)	4%	13%	8%	5%	-7%	5%	5%	0%	3%
	Grynasis pelningumas (Net profit margin)	5%	14%	10%	7%	-3%	7%	6%	0%	3%
	Turto pelningumas (grąža) (Return on Assets)	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	-0,003%	0,03%	0,02%	0,00%	0,09%
	Nuosavybės (kapitalo) grąža (Return on Equity)	0,01%	0,02%	0,01%	0,01%	-0,003%	0,03%	0,03%	0,00%	0,11%
Kapitalo struktūra										
	Skolos-nuosavybės koeficientas (įsipareigojimai/nuc	0,21	0,22	0,18	0,23	0,20	0,20	0,22	0,19	0,18
	Skolos koeficientas (įsipareigojimai/turtas)	0,17	0,18	0,16	0,19	0,17	0,17	0,18	0,16	0,15
Kiti finansiniai rodikliai										
	Turtą, kuris pagal įstatymus gali būti tik valstybės nuosavybė, atitinkantis kapitalas	2.685.482	2.660.507	2.822.532	2.797.557	2.881.603	2.881.603	3.005.421	3.210.139	3.387.353
	Mokestis už valstybės turto naudojimą patikėjimo teise	132	-	-	124	-	124	162	162	162
	Į valstybės ar savivaldybės biudžetą mokama įmonės pelno įmoka	-	-	171	-	-	171	810	669	79
	Ilgalaikiai finansiniai įsipareigojimai finansinėms institucijoms	-	-	-	-	10.440	10.440	23.200	11.600	-
	Trumpalaikiai finansiniai įsipareigojimai finansinėms institucijoms	-	-	-	-	-	-	11.600	11.600	11.600
Darbuotojai ir vidutinis darbo užmokestis										
	Vidutinis sąlyginis darbuotojų skaičius	230	260	278	278	278	274	319	334	339
	Vidutinis darbuotojų darbo užmokestis, Eur.	2.300	2.300	2.622	2.622	2.622	2.542	2.694	2.856	3.027

Valstybės įmonė „Lietuvos automobilių kelių direkcija“
(Įmonės pavadinimas)
2021 m. pajamų ir išlaidų sąmata

EIL. NR.	STRAIPSNIS	PLANAS 2021 M. PAGAL FINANSAVIMO ŠALTINIUS, tūkst. Eur			
		Iš viso 2021 m.	Nuosavos lėšos	Paskolos	Kiti šaltiniai (valstybės biudžetas, ES ir kt)
1.	Likutis metų pradžioje			-	-
2.	Pajamos, iš to skaičiaus:	14.065	14.065	-	-
2.1.	Pajamos už specialiųjų įpareigojimų vykdymą	13.465	13.465		
2.2.	Atstuminės rinkliavos (E-tolling) pajamos	-	-		
2.3.	Kitos komercinės veiklos pajamos	-	-		
2.4.	Kitos veiklos pajamos	-	-		
2.5.	Finansinės veiklos pajamos	600	600		
3.	Kitos lėšos, iš to skaičiaus:	314.085	-	10.440	303.645
3.1.	Valstybės biudžetas (lėšos investicijoms į valstybinės reikšmės kelių turtą)	251.735			251.735
3.2.	ES fondų lėšos (lėšos investicijoms į valstybinės reikšmės kelių turtą)	51.910			51.910
3.3.	Paskolos	10.440		10.440	
4.	IŠ VISO PAJAMŲ IR KITŲ LĖŠŲ (1+2+3)	328.150	14.065	10.440	303.645
5.	Išlaidos, iš to skaičiaus:	11.407	11.407	-	-
5.1.	Personalo sąnaudos	9.284	9.284		
5.2.	Administracinių patalpų išlaikymas	689	689		
5.3.	Transporto priemonių išlaikymas	272	272		
5.4.	Telekomunikacijų išlaidos	222	222		
5.5.	Reklama, reprezentacija	37	37		
5.6.	Konsultacinės ir kitos paslaugos	122	122		
5.7.	Mokesčiai	133	133		
5.8.	Kitos sąnaudos	292	292		
5.9.	Kontroliniai bandymai vietinės reikšmės keliuose	356	356		
6.	Finansinės išlaidos, iš to skaičiaus:	291	291	-	-
6.1.	Finansinės veiklos išlaidos	107	107		
6.2.	Palūkanų sąnaudos	13	13		
6.3.	Pelno įmoka	171	171		
7.	Investicijos	315.032	947	10.440	303.645
7.1.	Nematerialusis turtas, iš to skaičiaus:	10.992	552	10.440	-
7.1.1.	Kelių direkcijos reikmėms nudojamas turtas	552	552		
7.1.2.	Astuminės rinkliavos (E-tolling) sistemos sukūrimas ir įdiegimas	10.440		10.440	
7.2.	Materialusis turtas, iš to skaičiaus:	395	395	-	-
7.2.1.	Pastatai ir statiniai	56	56		
7.2.2.	Mašinos ir įranga	50	50		
7.2.3.	Transporto priemonės	145	145		
7.2.4.	Kiti įrenginiai, prietaisai ir įrankiai	-	-		
7.2.5.	Vykdomi materialiojo turto statybos (gamybos) darbai	-	-		
7.2.6.	Baldai, kompiuterinė ir kita biuro įranga	144	144		
7.3.	Turtas, kuris pagal įstatymus gali būti tik valstybės nuosavybė	303.645			303.645
8.	IŠ VISO IŠLAIDŲ (5+6+7)	326.730	12.645	10.440	303.645
9.	Numatomas likutis metų pabaigoje (4-8)	1.420	1.420	-	-

VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2021 m. turto įsigijimo ir skolinimosi planas

Eil. Nr.	INVESTICIJOS	Mato vienetas	Kiekis	Kaina, tūkst. Eur	Suma, tūkst. Eur	Lėšų šaltinis (tūkst. Eur)		
						Įmonės lėšos	Paskolos	Kiti šaltiniai (valstybės biudžetas, ES ir kt.)
	Įmonės planuojamas įsigyti turtas	x	x	x	11.387	947	10.440	-
1.	NEMATERIALUSIS TURTAS	x	x	x	10.992	552	10.440	-
1.1	Personalo valdymo sistema	vnt.	1	50	50	50		
1.2	DVS licencijos	vnt.	12	0,33	4	4		
1.3	DVS integracija su Turto valdymo sistema	vnt.	1	25	25	25		
1.4	DVS integracija su Leidimai riboti eismą sistema	vnt.	1	10	10	10		
1.5	DVS integracija Personalo valdymo sistema	vnt.	1	2	2	2		
1.6	Apsaugos nuo virusų programinė įranga ir kt. licencijos	vnt.	1	20	20	20		
1.7	Įvairūs programinės įrangos paketai	vnt.	1	8	8	8		
1.8	Centralizuotų darbo vietų valdymo licencijos (jei neįvyktų pirkimas 2020 m.)	vnt.	1	26	26	26		
1.9	Finansų valdymo ir apskaitos informacinės sistemos diegimas	vnt.	1	400	400	400		
1.10	Mokymų platforma	vnt.	1	7	7	7		
1.11	Astuminės rinkliavos (E-tolling) sistemos sukūrimas ir įdiegimas	vnt.	1	10.440	10.440		10.440	
2.	MATERIALUSIS TURTAS	x	x	x	395	395	-	-
2.1	Žemė	x	x	x				
2.2	Pastatai ir statiniai	x	x	x	56	56	-	-
2.2.1	VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos administracinio pastato, esančio Šviesos g. 2 Vilniuje, rekonstravimas (techninis projektas, Statinio projekto ekspertizė ir statybos leidimo gavimas)	vnt.	1	56	56	56		
2.3	Mašinos ir įranga	x	x	x	50	50	-	-
2.3.1	Kondicionierių įrengimas (Kaune)	vnt.	1	50	50	50		
2.4	Transporto priemonės	x	x	x	145	145	-	-
2.4.1	Elektromobiliai	vnt.	1	35	35	35		
2.4.2	Lengvieji automobiliai	vnt.	2	25	50	50		
2.4.3	Automobiliai (TISIS funkcijoms)	vnt.	2	30	60	60		
2.5	Kiti įrenginiai, prietaisai ir įrankiai	x	x	x	-	-	-	-
2.6	Vykdomi materialiojo turto statybos (gamybos) darbai	x	x	x	-	-	-	-
2.7	Baldai, kompiuterinės ir kita biuro įranga	x	x	x	144	144	-	-
2.7.1	Nešiojami kompiuteriai	vnt.	90	1,1	99	99		
2.7.2	Planšetiniai kompiuteriai ar mob. telefonai	vnt.	10	1,5	15	15		
2.7.3	Staliniai kompiuteriai	vnt.	10	0,8	8	8		
2.7.4	Spausdintuvai (Kaune)	vnt.	2	4,00	8	8		
2.7.5	Kita: baldai, kompiuterinė ir biuro įranga	vnt.	1	14	14	14		
2.8	Kitas materialusis turtas	x	x	x	-	-	-	-
	TURTAS, KURIS PAGAL ĮSTATYMUS GALI BŪTI TIK VALSTYBĖS NUOSAVYBĖ	x	x	x	303.645	-	-	303.645
1	Investicijos į valstybinės reikšmės kelius (VB)	x	x	x	303.645			303.645
2		x	x	x				
3		x	x	x				
4		x	x	x				
IS VISO					315.032	947	10.440	303.645

Investicijų projektų, kurie yra įtraukti į valstybės investicijų programą, sąrašas

Priedas Nr.2

Projekto pavadinimas	Įgyvendinimo terminai		Projekto aprašymas ir įtaka
Vietinės reikšmės kelių (gatvių) tiesimas ir rekonstravimas 2019–2021 m.	2019	2021	Kompleksinis projektas. Vadovaujantis teisės aktų nustatyta tvarka paskirstomos lėšos vietinės reikšmės susisiekimo infrastruktūros objektams, siekiant sumažinti socialinę atskirtį tarp regionų, plėtoti ir gerinti (tiesti ir rekonstruoti) vietinės reikšmės susisiekimo infrastruktūrą, kontroliuojant lėšų panaudojimą.
Vietinės reikšmės kelių (gatvių) tiesimas ir rekonstravimas 2022–2024 m.	2022	2024	
Dviejų lygių sankryžos Vilniuje, Žirnių g., Liepkalnio g. ir Minsko pl., rekonstravimas	2019	2021	Projektas skirtas viešųjų erdvių modernizavimui, kuriant papildomą miesto traukos centrą, tam panaudojant vietos bendruomenei, miesto bei regiono gyventojams svarbią vietovės identitetą formuojančią urbanistinę struktūrą – gatvių sankryžą. Viešųjų erdvių infrastruktūros atnaujinimas ir statyba – gatvės, pėsčiųjų ir viešojo transporto infrastruktūros plėtra, taip suformuojant eismo sąlygas atitinkančią transporto infrastruktūrą ir realizuojant pagrindinius transporto srautus tarp Žirnių g., Liepkalnio g. ir Minsko plento. Projekto tikslas – plėtoti susisiekimą vietinės reikšmės keliais – gerinti ir atnaujinti Žirnių g., Liepkalnio g. ir Minsko pl. sankryžos techninius parametrus, siekiant sudaryti prielaidas nepertraukiamam transporto, pėsčiųjų judėjimui.
Baltijos pr., Šilutės pl. (įskaitant ruožą į Dubysos g. įvažiavimą) ir Vilniaus pl. žiedinės sankryžos Klaipėdos m. rekonstravimas	2020	2023	Projekto tikslas yra Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos gerinimas labiausiai apkrautose susisiekimo sistemos atkarpose. Projektas skirtas mažinti kelionės laiko kaštus, automobilių eksploatacijos kaštus, triukšmo kaštus ir taršos kaštus. Klaipėdos miesto gatvių tinklas (su asfalto danga) yra išvystytas geriau, nei kitų didžiųjų miestų, jo gatvėms tenka sąlyginai mažesnė apkrova. Tačiau dalis miesto gatvių bei sankryžų atlieka ir tranzitinio susisiekimo funkcijas: į perkėlą ir pan. Dėl specifinės miesto geografinės padėties lygiagrečiai jūrai einančių gatvių skaičius yra mažas ir jos gana apkrautos, įvažiavimų į miestą skaičius taip pat labai ribotas. Žiedinė sankryža tarp Vilniaus pl.-Baltijos pr. ir Šilutės pl. yra viena problematiškiausių mieste. Čia susikerta tiek miesto gyventojų, tiek tranzitinio eismo srautai. Netoli sankryžos yra dideli gyvenamieji daugiabučių rajonai, svarbiausios jungtys su kitais miestais, Klaipėdos LEZ, dideli prekybos centrai „Banginis“ ir „Depo“.

			Rytinio ir vakarinio piko metu eismas siekia virš 7000 aut. per valandą, vidutinė automobilio prastova šiuo metu siekia 2-3 minutes.
Inžinerinių eismo saugumo priemonių diegimas krašto ir rajoniniuose keliuose. II etapas	2018	2021	Projekto tikslas: didinti regionų judumą tobulinant regionų jungtis su TEN-T tinklu įgyvendinant eismo saugos priemones. Tenkinami kelių naudotojų ir visuomenės poreikiai, įgyvendinama saugaus eismo valstybės politika, siekiama užtikrinti saugų susisiekimą valstybines reikšmes keliais. Projektas, kuriuo siekiama diegti eismo saugumo priemones krašto ir rajoniniuose keliuose, skirtas aštuonių Lietuvos regionų, kuriuose įsikūrusios 12 rajonų savivaldybės, gyventojams ir jų svečiams. Besikeičiančios ekonomikos ir darbo rinkos tendencijos rodo, kad vyksta aktyvus darbuotojų ir verslo judėjimas šiuose regionuose, kuris grindžiamas augančiu eismo intensyvumu. Įgyvendinus projektą, ženkliai padidės eismo sauga, neabejotinai pagerės vietinių gyventojų ir jų svečių susisiekimo sąlygos.
Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Kelio ruožo Vilnius–Kaunas rekonstravimas. Saugaus eismo priemonių diegimas	2017	2021	Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą, įgyvendinant eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemones. Transeuropinio transporto tinklo TEN-T kelias E85 per Lietuvos teritoriją praeina magistraliniais keliais A15 Vilnius–Lyda ir A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda. Kelias A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda sudaro didžiąją IXB transporto koridoriaus dalį ir yra svarbiausia šalies transporto arterija tarp Rytų ir Vakarų. Kelio A1 ruožas nuo 10,0 iki 95,0 km yra pagrindinė jungtis tarp didžiausių Lietuvos apskričių ir jų centrų – Vilniaus ir Kauno miestų. Pasižymi ypatingai dideliu transporto priemonių srautu, kuris sudaro magistralinio kelio infrastruktūros vystymo poreikį. Siekiant užtikrinti sklandų visų transporto priemonių judėjimą šiuo kelio ruožu būtina įgyvendinti inovatyvias, saugias eismo organizavimo priemones, kurios sudarytų galimybes padidinti leistiną greitį iki 130 km/h. Dėl nepakankamo finansavimo reikalinga infrastruktūra nebuvo vystoma taip sparčiai, todėl yra susiformavę tam tikri infrastruktūros trūkumai, kurie trukdo sklandų eismo sąlygų užtikrinimui ir daro didelę įtaką eismo saugumui. Įgyvendinant projektą numatoma įrengti kompleksines eismo saugumo priemones, kurios užtikrintų saugias ir patogias eismo sąlygas, atitinkančias transporto srauto dydį bei tarptautinius standartus. Kelio E85 (A1) Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruožas nuo 10,0 iki 95,0 km kerta 5 savivaldybių teritorijas: Vilniaus m. sav., Trakų r. sav., Elektrėnų sav., Kaišiadorių r. sav. ir Kauno r. sav. Projekto įgyvendinimas prisidės prie patrauklios ir saugios aplinkos kūrimo, turės teigiamos įtakos Lietuvos ekonominiam vystymuisi,

			ženkliai pagerins Vilniaus m. sav. (Panerių ir Grigiškių seniūnijų), Trakų r. sav. (Lentvario seniūnijos), Elektrėnų sav. (Vievio, Elektrėnų, Kietaviškių, Gilučių seniūnijų), Kaišiadorių r. sav. (Žiežmarių apylinkės ir Rumšiškių seniūnijų), Kauno r. sav. (Neveronių ir Karmėlavos seniūnijų) gyventojams susisiekimą. Be to, bus sumažinti skirtumai tarp mažiausiai ir labiausiai išsivysčiusių kaimyninių regionų. Turės teigiamą įtaką Lietuvos bei tarptautinio tranzitinio automobilių eismo dalyviams. Kelių naudotojams sumažės kelionių laiko sąnaudos ir nelaimingi atsitikimai.
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožo nuo 16,00 iki 21,50 km rekonstravimas	2019	2021	Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą, stiprinant ir platinant kelių dangą, rekonstruojant kelio A14 Vilnius–Utena ruožą nuo 16,00 iki 21,50 km. Projekto lėšomis bus rekonstruojamas kelio A14 Vilnius–Utena ruožas nuo 16,00 iki 21,50 km, kuris neatitinka kelių techninio reglamento keliamų reikalavimų, neužtikrina saugių ir patogių automobilių eismo sąlygų, atitinkančių eismo intensyvumo lygį, kelio reikšmę ir tarptautinius standartus. Nagrinėjamas kelio ruožas yra dviejų eismo juostų kelias, sudarytas daugiausia iš cementbetonio dangos, vietomis – asfalto. Tiek asfalto, tiek cementbetonio dangos būklė yra nepatenkinama. Kertant skiriamąją juostą, vyrauja kairiniai posūkiai ir apsisukimai. Kelią A14 Vilnius–Utena 17,14 km viename lygyje kerta krašto kelias Nr. 172 Raudondvaris–Giedraičiai–Molėtai, o 21,18 km – krašto kelias Nr. 108 Vievis–Maišiagala–Nemenčinė. Įgyvendinus projektą, esamas ruožas bus sustiprintas ir paplatintas nuo 2 iki 4 eismo juostų, dabartinę nekokybišką cementbetonio dangą pakeis asfaltuota kelio danga. Eismo saugumui pagerinti kelyje nebeliks kairinių posūkių ir apsisukimų per skiriamąją juostą – šiam tikslui bus įrengtos dvi skirtingų lygių sankryžos su krašto keliais, bus pastatyti viadukai ir įrengtos žiedinės sankryžos, į kurias įsijungs jungiamieji keliai bei greitėjimo ir lėtėjimo juostos iš kelio A14 Vilnius–Utena. Pėsčiųjų ir dviratininkų saugumui pagerinti bus pastatytas pėsčiųjų viadukas, įrengta požeminė pėsčiųjų perėja, šalia kelio nutiestas pėsčiųjų ir dviračių takas. Atnaujintame ruože bus įrengtas kelio apšvietimas, pastatyti apsauginiai atitvarai, įdiegtos aplinkosauginės priemonės – triukšmą slopinanti sienutė ir tinklo tvora nuo laukinių žvėrių, rekonstruoti inžineriniai tinklai. Įgyvendinus numatytus rekonstravimo darbus, pagerės susisiekimo sąlygos, padidės maršruto patrauklumas Lietuvos bei užsienio šalių eismo dalyviams, tačiau didžiausią

			naudą gaus Vilniaus raj. gyventojai. Kelias A14 Vilnius–Utena Vilniaus raj. gyventojams užtikrina jungtį su šalies sostine ir Utenos miestu bei visu Vilniaus regionu.
Dinaminis eismo valdymas Via Baltica ir IXB koridoriuje	2015	2022	Projekto tikslas - pagerinti eismo sąlygas bei užtikrinti eismo saugą TEN-T tinklo keliuose, sukuriant dinaminio eismo valdymo sistemą Via Baltica ir IXB koridoriuje. Projekto įgyvendinimo metu planuojamos įdiegti šiuolaikinės transporto valdymo sistemos priemonės užtikrins kokybišką, patikimą ir saugų dinaminio eismo valdymą Via Baltica ir IXB koridoriuje. Tokiu būdu bus užtikrintas tikslinės grupės poreikių patenkinimas. Įdiegtos priemonės leis užtikrinti eismo saugą atsižvelgiant į faktines eismo sąlygas, taip pat sudarys prielaidas mažinti kelionės trukmę bei nelaimingų atsitikimų ir žūčių skaičių keliuose. Projekto metu panaudojant ES ir Lietuvos Respublikos biudžeto lėšas A1 ir A5 keliuose bus įgyvendintos šios priemonės, sukuriant vientisą IT sprendimą dinaminio eismo valdymui: įrengiami kintamos informacijos ženklai, įrengiami automobilių eismo, srautų ir greičio stebėjimo ir analizavimo įrenginiai, įrengiami esamų oro ir matomumo jutiklių, bei vėjo greičio, kelio dangaus paviršiaus bei būklės jutikliai, įdiegiami valdymo įrenginiai bei modulinės valdymo sistemos.
Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir eismo informacijos paslaugų efektyvumo didinimas	2015	2022	Įgyvendinus projektą bus užtikrintas eismo saugumas, sauga bei įdiegtos eismo informavimo ir srautų valdymo transporto sistemos TEN-T tinkle su ja susijusia infrastruktūra. Projekto metu panaudojant ES ir Lietuvos Respublikos biudžeto lėšas TEN-T keliuose bus įgyvendintos šios priemonės, sukuriant vientisą IT ir infrastruktūros sprendimą valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir eismo informacijos paslaugų efektyvumo didinimui: modernizuojamos esamos KOS stotelės, modernizuojama esama eismo informacinė sistema (EIS), GMS infrastruktūros modernizavimas, įrengiamos EIS sistemos priežiūrai ir sklaidai reikalingos operatorių darbo vietos. Projekto metu siūloma EIS plėtrą vykdyti tokiomis pagrindinėmis kryptimis: 1. Išplėtimas iki nacionalinio lygio apimant vietinės reikšmės kelius, 2. Gaunamų eismo duomenų plėtra (kelių jutiklių tinklo tobulinimas ir plėtra, vietinės reikšmės kelių duomenų integravimas, kelių priežiūros įrenginių atliekamų darbų duomenų integravimas, duomenų apie sunkvežimių stovėjimo vietas ir eismo informaciją vietinės reikšmės keliuose teikimo sąsajų sukūrimas), 3. Teikiamų eismo duomenų plėtra ir naujų teikimo

			kanalų sukūrimas (gaunamų duomenų integravimas į eismo informacijos teikimo kanalus, DATEX II duomenų teikimo sąsajos plėtra.
Viaduko virš geležinkelio Mažeikių m. Algirdo g. įrengimas	2019	2021	Projekto tikslas – pastatyti viaduką per geležinkelį valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 170 Mažeikiai–Skuodas 1,12 km ir rekonstruoti prie naujojo viaduko Mažeikiuose esančias Vakarų, Gamyklos ir Algirdo g. sankryžas. Mažeikių miesto Algirdo gatvėje įrengus viaduką virš geležinkelio, bus sudarytos patogios susisiekimo sąlygos vietiniam bei tranzitiniam eismui, pagerės saugaus eismo sąlygos, sumažės eismo įvykių skaičius, sutrumpės kelionės laikas.
Lentvario geležinkelio pervažos rekonstrukcija	2019	2022	Įgyvendinant projektą Lentvario mieste, numatoma rekonstruoti esamą vieno lygio geležinkelio pervažą įrengiant tunelį po geležinkelio keliais, taip pat diegti saugaus eismo ir aplinkosauginės priemonės. Įgyvendinus projektą bus panaikintas vieno lygio automobilių kelio ar pėsčiųjų tako susikirtimas su geležinkelio keliu.
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio Nr. A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruožo nuo 102,90 iki 107,00 km rekonstravimas	2020	2021	Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą, stiprinant ir platinant kelių dangą, įgyvendinant eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemones. Įgyvendinus TEN-T kelių E85 (Klaipėda–Aleksandropolis) ir E67 (Praha–Helsinkis) ruožo A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda 102,90–107,00 km numatytus sprendinius, bus užtikrintas efektyvus susisiekimo ir mobilumo sąlygų pagerinimas sausuma tarp Rytų ir Vakarų, tarp Baltijos ir Vakarų bei Centrinės Europos šalių. Europos kelių tinkle bus pagerinta transporto paslaugų kokybė, sutrumpintas vežimo laikas, bus sudarytos patogios sąlygos vietiniam bei tarptautiniam eismui, sutrumpės automobilių kelionės laikas, sumažės eismo įvykių rizika, pagerės Lietuvos įvaizdis
Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 150 Šiauliai–Pakruojis–Pasvalys 1,636 km esančios rekonstravimas į žiedinę sankryžą ir 2,000–4,439 km ruožo rekonstravimas nutiesiant pėsčiųjų ir dviračių taką	2020	2021	Projekto tikslas – didinti regionų judumą tobulinant regionų jungtis su TEN-T tinklu įgyvendinant eismo saugos priemones. Įdiegti kelių transporto eismo saugos priemones Šiaulių regiono jungtyse su TEN-T tinklu. Įgyvendinant projektą valstybinės reikšmės krašto kelyje numatoma: rekonstruoti esamą trišalę sankryžą į saugesnę žiedinę sankryžą ženkliai sumažinant eismo įvykio tikimybę, nutiesti pėsčiųjų ir dviračių taką šalia krašto kelio, tokiu būdu atskiriant dviratininkus nuo automobilių transporto eismo ir tuo pačiu ženkliai sumažinant eismo įvykio tikimybę.
Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 105 Pirčiupiai–Eišiškės ruožo nuo 18,10 km iki 23,50 km rekonstravimas	2021	2022	Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti regionų jungtis su TEN-T tinklu, stiprinant ir platinant kelių dangą, rekonstruojant krašto kelio Nr. 105 Pirčiupiai–Eišiškės ruožą nuo 18,10 iki 23,50 km. Įgyvendinus projektą, taip pat ir vietiniams šio kelio naudotojams bus užtikrintos sklandesnės ir saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais.

			Tikslinės grupės: Šalčininkų raj. savivaldybės, Eišiškių seniūnijos vietiniai gyventojai projekto įgyvendinimo vietoje ir eismo dalyviai važiuojantys nagrinėjamu kelio ruožu.
Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 202 Vaidotai–Baltoji Vokė 10,75 km esančios sankryžos su Kalno g. rekonstravimas įrengiant žiedinę sankryžą	2021	2022	Siekiant užtikrinti saugų susisiekimą valstybinės reikšmės keliais, bus rekonstruojama krašto kelio 202 Vaidotai–Baltoji Vokė 10,75 km esanti sankryža su Kalno g. Projekto tikslas – didinti regionų judumą tobulinant regionų jungtis su TEN-T tinklu įgyvendinant eismo saugos priemones. Įdiegus kelių transporto eismo saugos priemones Vilniaus regiono jungtyse su TEN-T tinklu, taip pat ir vietiniams šio kelio naudotojams bus užtikrintos saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais. Tikslinės grupės: Vilniaus raj. savivaldybės Pagirių seniūnijos vietiniai gyventojai projekto įgyvendinimo vietoje ir eismo dalyviai važiuojantys nagrinėjamu kelio ruožu.
Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 106 Naujoji Vilnia–Rudamina–Vaidotai 13,13 km esančios sankryžos su Valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 5202 Rudamina–Turgeliai rekonstravimas į žiedinę sankryžą	2021	2022	Projekto tikslas – didinti regionų judumą tobulinant regionų jungtis su TEN-T tinklu įgyvendinant eismo saugos priemones. Siekiant užtikrinti saugų susisiekimą valstybinės reikšmės keliais, numatoma rekonstruoti esamą trišalę sankryžą į saugesnę žiedinę sankryžą su apšvietimu, sankryžos zonoje įrengti pėsčiųjų ir dviračių takus, pėsčiųjų perėjimus per kelią ties žiedine sankryža, eismo saugos priemones, vandens nuo kelio nuvedimą, rekonstruoti/įrengti inžinerinius tinklus. Įgyvendinus projektą vietiniams šio kelio naudotojams bus užtikrintos saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais.
Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė ruožo nuo 26,80 iki 40,27 km rekonstravimas	2020	2022	Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti regionų jungtis su TEN-T tinklu, stiprinant ir platinant kelių dangą, rekonstruojant kelio 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė ruožą nuo 26,80 iki 40,27 km. Įgyvendinus projektą taip pat ir vietiniams šio kelio naudotojams bus užtikrintos sklandesnės ir saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais. Tikslinės grupės: Ukmergės raj. savivaldybės, Siesikų ir Deltuvos seniūnijų vietiniai gyventojai projekto įgyvendinimo vietoje ir eismo dalyviai važiuojantys nagrinėjamu kelio ruožu.
Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 106 Naujoji Vilnia–Rudamina–Vaidotai 1,30–4,50 km ruožo rekonstravimas	2021	2021	Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti regionų jungtis su TEN-T tinklu, stiprinant ir platinant kelių dangą, rekonstruojant kelio 106 Naujoji Vilnia–Rudamina–Vaidotai 1,30–4,50 km ruožą. Įgyvendinus projektą taip pat ir vietiniams šio kelio naudotojams bus užtikrintos sklandesnės ir saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais. Tikslinės grupės: Vilniaus m. savivaldybės Naujosios Vilnios seniūnijos ir Vilniaus raj. savivaldybės Šatrininkų seniūnijos vietiniai gyventojai projekto įgyvendinimo vietoje ir eismo dalyviai važiuojantys nagrinėjamu kelio ruožu.

Aplinkosauginių priemonių diegimas TEN-T keliuose	2017	2024	Projektas skirtas susisiekimui valstybiniais keliais viešajai paslaugai gerinti. Įgyvendinant projektą siekiama, kad projekte planuojamos veiklos vietose būtų užtikrintos saugesnės susisiekimui sąlygos (siekiama mažinti eismo įvykių su gyvūnais skaičių), sumažėtų triukšmo tarša, būtų sudaromos saugesnės migracijos sąlygos gyvūnams, būtų saugomi varliagyviai nuo žūties ant kelių. Saugaus eismo priemonių diegimas (šiuo projekte – tvoros nuo gyvūnų) yra tęstinis procesas bei vienas iš prioritetinių Lietuvos valstybės tikslų. Saugaus eismo priemonių diegimo tikslas – mažinti žalingą transporto priemonių poveikį visuomenei ir aplinkai, užtikrinti keliuose saugias eismo sąlygas, atitinkančias eismo intensyvumo lygį bei tarptautinius standartus.
2014-2020 m. Interreg V-A Latvijos ir Lietuvos bendradarbiavimo per sieną programai bendrafinansuoti (krašto ir rajoninių kelių ruožų, esančių šalia Latvijos sienos, rekonstravimo darbams bendrafinansuoti)	2017	2021	Įgyvendinant projektą siekiama skatinti darbuotojų judumą ir geografinį vientisumą Lietuvos ir Latvijos pasienio regionuose. Projektu siekiama sukurti tinkamą infrastruktūrą darbo jėgos, prekių bei paslaugų judėjimui ir sumažinti tokias ilgalaikes regioninės plėtros kliūtis kaip aukštas nedarbo lygis, emigracija, žema pasienio regionų kelių tinklo kokybė ir pan. Siekiant pasiekti išskeltus tikslus, bus rekonstruoti 6 Lietuvos ir Latvijos valstybinių kelių ruožai, kurių bendras ilgis 45,93 km: kelio Nr. 163 Ežerė–Mažeikiai ruožas nuo 0,00 iki 9,209 km (nuo Mažeikių iki Latvijos sienos) ir kelio Nr. P106 Ezere–Embūte–Grobiņa ruožas nuo 0,07 iki 13,95 km, kelio Nr. 2912 Žeimelis–Vileišiai–Adžiūnai ruožas nuo 0,0 iki 5,1 km (nuo Žeimelio iki Latvijos sienos) ir kelio Nr. V1028 Bauska–Bērzi–Lietuvos siena ruožas nuo 7,44 iki 14,62 km, kelio Nr. 3647 Pandėlys–Suvainiškis–Nereta ruožas nuo 13,30 iki 18,30 km (nuo Vilkolių iki Taručių), kelio Nr. P75 Jēkabpils–Lietuvos siena ruožas nuo 56,08 iki 60,50 km bei kelio Nr. V961 Nereta–Slēķi ruožas nuo 0,10 iki 1,15 km.
Alternatyvių degalų infrastruktūros duomenų registravimo ir kodavimo sistemos kūrimas (valstybės biudžeto lėšos)	2019	2022	Projekto tikslas: sukurti viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių ir jų valdomų prieigų registravimo sistemą. Projekto įgyvendinimo metu bus vykdomos šios veiklos: Elektrinio transporto infrastruktūrai suteikiamų ID kodų formato standarto kūrimas; ID kodų registro, leidžiančio keisti duomenimis su nacionalinėmis ID registracijos organizacijomis (nacionalinėmis IDRO), kūrimas; Sukurti metodus, kurie užtikrintų bendrojo ID kodų registro ir nacionalinių IDRO registrų tęstinumą; Duomenų rinkimas apie fizinius įkrovimo taškus; Statinių ir dinaminių duomenų DATEX II formatu teikimas per nacionalinį prieigos punktą. Įgyvendinus

			projektą bus sudarytos sąlygos vartotojams iš elektromobilių įkrovimo prieigų realiu laiku gauti šiuos duomenis: įkrovimo prieigos vieta (gatvė, miestas), įkrovimo galimybės (galia, įkrovimo standartai), įkrovimo prieigos jungčių tipai (kištukai, rozetės, indukcinės kilpos, kt.), įkrovimo prieigos darbo valandos, atsiskaitymo už paslaugas būdai, įkrovimo prieigos pasiekiamumo statusas (veikia / neveikia), įkrovimo prieigos užimtumo statusas (laisva / užimta), įkrovimo paslaugos kaina (taikoma vartotojui be sutarties).
Transeuropinio tinklo kelio E67 (VIA BALTICA) plėtra. Valstybinės reikšmės magistralinio kelio Nr. A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo 56,83 iki 97,06 km rekonstravimo	2020	2025	Automobilių kelių jungtyje „VIA BALTICA“ bus rekonstruojamas valstybinės reikšmės magistralinio kelio ruožas, siekiant sumažinti eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių, sutaupyti kelionės laiką (dėl greičio padidėjimo), sumažinti nelaimingų atsitikimų skaičių. Projekto įgyvendinimas prisidės prie patrauklios ir saugios aplinkos kūrimo, turės teigiamos įtakos Lietuvos ekonominiam vystymuisi, ženkliai pagerins susisiekimą, turės teigiamą įtaką Lietuvos bei tarptautinio tranzitinio automobilių eismo dalyviams.
Transeuropinio tinklo kelio E67 (VIA BALTICA) plėtra. Ruožo nuo Lietuvos–Latvijos sienos iki Panevėžio plėtra	2017	2021	Projekto apimtyje numatoma rekonstruoti 11,53 km kelio A17 Panevėžio aplinkkelio ruožą nuo 10,53 iki 22,06 km (įrengiant papildomą reversinę eismo juostą (2+1), įrengti apjungiamuosius kelius, rekonstruoti viaduką per kelią A9 Panevėžys–Šiauliai (11,06 km), tunelinį viaduką (12,12 km) ir viaduką per geležinkelį (12,43 km), rekonstruoti tiltus per Nevėžio upę (11,78 km) ir per Lėvenį (19,26 km), įrengti tunelinį pravažiamąjį (19,59 km), rekonstruoti inžinerinius tinklus, įrengti apšvietimą, suprojektuoti ir įrengti tunelinius pravažiamuosius 12,85 ir 16,14 km ir pėsčiųjų-dviračių taką, suprojektuoti ir įrengti greičio valdymo ir įspėjimo sistemas visame kelio A17 Panevėžio aplinkkelio ruože nuo 0,00 iki 22,06 km (25 vietose numatoma įrengti kintamos informacijos ženklus)), taip pat rekonstruoti 10,53 km kelio A17 Panevėžio aplinkkelio ruožą nuo 0,00 iki 10,53 km (įrengiant papildomą reversinę eismo juostą (2+1), įrengti apjungiamuosius kelius, rekonstruoti inžinerinius tinklus, suprojektuoti ir įrengti tunelinį pravažiamąjį ir pėsčiųjų-dviračių taką). 2+1 kategorijos kelias, tai specifinis kelio profilis, kurį sudaro 3 eismo juostos: 2 eismo juostos viena važiavimo kryptimi ir 1 eismo juosta kita: kas keli kilometrai tos pačios krypties juostų skaičius kinta iš vienos į dvi ir atvirkščiai. Priešpriešiniai transporto srautai yra atskiriami kelio atitvarais, taip eliminuojant vienus pavojingiausių priešpriešinius susidūrimus. Tokio tipo kelyje taip pat sudaromos optimalios lėtesnio transporto lenkimo sąlygos. Vertinant užsienio šalių patirtį, nustatyta, kad įrengus 2+1 kelią, eismo

			įvykių (kurių metu žūsta žmonės) skaičius sumažėja apie 35–40 %. 2+1 tipo kelias sudaro artimas greitkeliui eismo sąlygas kelyje (didėja keliu pravažiuojančių transporto priemonių komfortinės eismo sąlygos, pasiekiamas didesnis važiavimo greičio tolygumas, užtikrinamas didesnis vidutinis važiavimo greitis kelyje). Rengiamas tais atvejais, kai eismo intensyvumas kelyje nėra toks didelis, kad reiktų nutiesti automagistralę.
Daugiafunkčių pažeidimų kontrolės postų, eismo stebėjimo ir valdymo įrenginių projektavimas ir įrengimas	2014	2022	Projektu siekiama diegti daugiafunkcę pažeidimų kontrolės ir eismo stebėjimo sistemą, susidedančią iš judančių transporto priemonių svėrimo įrenginių, vidutinio greičio matavimo įrenginių, atstumo tarp transporto priemonių kontrolės sistemų ir kitų pažeidimų (transporto priemonių eksploatavimo be techninės apžiūros ar civilinės atsakomybės privalomojo draudimo, kitų pažeidimų) nustatymo postus valstybinės reikšmės keliuose, sukurti efektyvią sistemą, leidžiančią nustatyti transporto priemones, pažeidžiančias Kelių eismo taisykles, dėl perkrovos gadinančias kelio dangos konstrukciją ir keliančias grėsmę saugiam transporto eismui. Diegiant eismo stebėjimo ir valdymo įrenginius keliuose, plečiant informacines sistemas, susijusias su eismo informacija, eismo valdymu ir kelių priežiūra, efektyviau vykdyti kelių priežiūrą, plėtoti inovacijas, didinti eismo saugą, sudaryti sąlygas visuomenės darniam mobilumui. Taip pat projekto tikslas – užtikrinti efektyvų naudojamos įrangos funkcionavimą, veiklos tęstinumą ir elektroninės informacijos saugą, užtikrinti aukštą patikimumą ir pasiekiamumą, stabilų informacinių sistemų funkcionavimą, efektyvų techninių ir programinių resursų panaudojimą, užtikrinti renkamų kelių inventorinių duomenų tikslumą ir vientisumą. Savivaldžių automobilių komunikacijos sistemų įrengimo tikslas: realizuoti tikralaikės informacijos apie eismo sąlygas, eismo sutrikimus, kliūtis kelyje, pavojingas kelių orų sąlygas apsikeitimą tarp infrastruktūros ir automobilio. Greičio valdymo ir įspėjimo sistemų tikslas: užtikrinti saugias ir patogias eismo sąlygas vairuotojams kelyje, operatyviai informuoti vairuotojus apie sudėtingas eismo sąlygas.
Kelių duomenų el. paslaugos sukūrimas	2017	2022	Projekto tikslas – sukurti pažangią kelių duomenų elektroninę paslaugą kelių duomenų teikėjams ir ūkio subjektams, naudojančioms kelių duomenis, pasitelkiant centralizuotą valstybinės ir vietinės reikšmės kelių duomenų šaltinį, kuriame kelių duomenys būtų tvarkomi nuo kelių turto gyvavimo ciklo pradžios iki pabaigos, įgalinant kokybiškesnių ir patogesnių elektroninių paslaugų transporto sektoriuje kūrimą, teikimą Lietuvos ir europiniu lygiu bei padidinti visuomenės informuotumą apie Lietuvos kelius, pateikiant

			aktualius ir savalaikius duomenis, padėsiančius didinti kelių saugumą, patogumą ir efektyvumą, taip pat sudaryti sąlygas kitų elektroninių paslaugų transporto sektoriuje kūrimui ir plėtrai. Projekto metu optimizuoti procesai turės teigiamos įtakos Kelių direkcijos ir savivaldybių ištekliams: bus sukurtos ir įdiegtos priemonės, leisiančios lengviau ir paprasčiau vykdyti kelių turto valdymą, integravus kelių projektų valdymą ir prijungus savivaldybių vykdomus projektus prie Kelių direkcijos kelių turto valdymo informacinės sistemos nebereikės pakartotinai derinti organizacinių detalių, sistema prisidės prie kelių priežiūros kokybės gerinimo. Įgyvendinus projektą bus sudarytos sąlygos: teikti pažangias, kokybiškas elektronines paslaugas kelių duomenų teikėjams ir ūkio subjektams, naudojantiems valstybinės ir vietinės reikšmės kelių duomenis; Kelių direkcijai ir savivaldybėms efektyviau administruoti, valdyti ir prižiūrėti turtą bei teikti viešąsias paslaugas; sukauptus Kelių direkcijos kelių turto valdymo informacinėje sistemoje kelių duomenis (eismo ribojimo, kelių geometrijos, kelių tinklo ir kt. duomenys) atverti ūkio subjektams; centralizuotai tvarkyti duomenis apie valstybinės ir vietinės reikšmės kelius ir statinius.
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruožo nuo 89,4 iki 107,00 km rekonstravimas	2019	2025	Rekonstruojamas magistralinio kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruožas nuo 89,40 km iki 107,00 km, kad minėtas ruožas atitiktų techninius reikalavimus, užtikrinančius kelio pralaidumą bei saugų susisiekimą. Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti magistralinių kelių tinklą, stiprinant ir platinant kelių dangą, įgyvendinant eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemones. Projekto uždavinys – rekonstruoti magistralinio kelio A1 ruožą, gerinti kelio techninius parametrus. Papildomi uždaviniai: užtikrinti magistralinio kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruože nuo 89,40 km ir 107,00 km esančių tiltų per Neris upę saugias eksploataavimo galimybes 30 metų laikotarpyje, atliekant rekonstravimo ar naujos statybos darbus, su mažiausiais ekonominiais nuostoliais; numatyti sprendiniai turėtų užtikrinti eismo sąlygų pagerėjimą nagrinėjamo magistralinio kelio atkarpoje, bei sumažintų ar visiškai panaikintų transporto grūstis ir jų susidarymo inžinerines priežastis; – numatyti sprendiniai užtikrintų esamų vietinių bei tranzitinių srautų atskyrimą, kuris sumažintų tranzitinio srauto gaištį nagrinėjamoje kelio atkarpoje.
Kelių tiesimas, tiltų ir viadukų statyba 2019–2021 m.	2019	2021	Kompleksinis projektas. Investicijų projekto tikslas – nutiesti ar rekonstruoti Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelius mažinant socialinius–ekonominis skirtumus

Kelių tiesimas, tiltų ir viadukų statyba 2022–2024 m.	2020	2022	regionuose; valstybinės reikšmės keliuose statyti, rekonstruoti ar sutaisyti tiltus (viadukus, estakadas); sumažinti neasfaltuotų valstybinės reikšmės kelių ilgį; diegti eismo saugumo priemones siekiant kuo mažesnio žuvusiųjų skaičiaus eismo įvykių metu.
--	------	------	--

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius (2021-06-09 15:14:15)
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJOS 2021–2024 METŲ STRATEGINIO VEIKLOS PLANO PATVIRTINIMO
Dokumento registracijos data ir numeris	2021-03-31 Nr. 3-181
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	2021-03-31 Nr. 1-6773
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Marius Skuodis, Susisiekimo ministras
Parašo sukūrimo data ir laikas	2021-03-31 11:54:48 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2021-03-31 11:55:04 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugos teikėją	ADIC CA-B,Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM,2.5.4.97=#1309313838373738333135,LT
Sertifikato galiojimo laikas	2020-12-11 09:23:59–2023-12-11 09:23:59
Parašo paskirtis	Registravimas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Dokumentų valdymo sistema Avilys
Parašo sukūrimo data ir laikas	2021-03-31 12:48:15 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-EPES
Laiko žymoje nurodytas laikas	-
Informacija apie sertifikavimo paslaugos teikėją	RCSC IssuingCA,VI Registru centras - i.k. 124110246,RCSC,LT
Sertifikato galiojimo laikas	2018-12-27 13:55:24–2021-12-26 13:55:24
Parašo paskirtis	Gauto dokumento registravimas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Solveiga Genienė, Raštvedys
Parašo sukūrimo data ir laikas	2021-03-31 13:24:10 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-C
Laiko žymoje nurodytas laikas	2021-03-31 13:24:16 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugos teikėją	ADIC CA-A,Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM,2.5.4.97=#1609313838373738333135,LT
Sertifikato galiojimo laikas	2018-09-26 15:36:12–2021-09-25 15:36:12
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	-
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	5
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	-
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avilys, versija 3.5.34.1
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Tikrinant dokumentą nenustatyta jokių klaidų (2021-06-09 15:14:16)
Elektroninio dokumento nuorašo atspausdinimo data ir ją atspausdinęs darbuotojas	2021-06-09 15:14:16 atspausdino Rūta Akelaitienė
Paieškos nuoroda	-

Papildomi metaduomenys	-
------------------------	---