



PATVIRTINTA

AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos
valdybos

2023 m. sausio 5 d. posėdyje

AKCINĖS BENDROVĖS
LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJOS
STRATEGINIS 2023–2026 M. VEIKLOS PLANAS



2023 m. sausio 5 d.

TURINYS

SANTRUMPOS IR SĄVOKOS	3
ĮŽANGA.....	4
1. VEIKLOS APRAŠYMAS.....	6
2. APLINKOS VEIKSNIAI IR JŲ POVEIKIO ANALIZĖ	21
2.1. IŠORINIŲ VEIKSNIŲ ANALIZĖ.....	21
2.2. KELIŲ DIREKCIJOS VEIKLOS RINKOS (SEKTORIAUS) IR KONKURENCINĖS APLINKOS ANALIZĖ	32
2.3. VIDINIŲ VEIKSNIŲ ANALIZĖ IR JŲ KIEKYBINIS VERTINIMAS.....	41
2.4. STIPRYBĖS, SILPNYBĖS, GALIMYBĖS IR GRĖSMĖS	72
3. MISIJA, VIZIJA, VERTYBĖS IR STRATEGINĖS KRYPTYS.....	76
4. VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪRA IR REMONTAS: 2022 M. IR PLANUOJAMI VEIKSMAI 2023–2025 M. SIEKiant užtikrinti saugų judumą.....	77
5. SVARBIAUSI INVESTICIJŲ PROJEKTAI IR JŲ ĮGYVENDINIMO PLANAI	79
6. STUDIJOS, TYRIMAI IR APKLAUSOS SIEKiant geriau žinoti visuomenės POREIKIUS.....	86
7. SAUGAUS EISMO PRIEMONĖS IR ŠVIETĖJIŠKA EISMO SAUGOS VEIKLA	86
8. TVARUMAS	88
9. STRATEGINIO VEIKLOS PLANO VERTINIMO, TOBULINIMO IR PALAIKYMO PRINCIPAI	106
10. PRIEDAI	106

SANTRUMPOS IR SĄVOKOS

Kelių direkcija, įmonė, LAKD	Akcinė bendrovė Lietuvos automobilių kelių direkcija, iki 2023-01-02 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
EITP	Europos infrastruktūros tinklų priemonė
EK	Europos Komisija
ES	Europos Sąjunga
CPVA	VšĮ Centrinė projektų valdymo agentūra
KPPP	Kelių priežiūros ir plėtros programa
LR	Lietuvos Respublika
IS	Informacinės sistemos
PESTAT	Išorinių (makroekonominių) veiksnių įtakos įmonės veiklai įvertinimo metodas, apjungiantis politinių, ekonominių, socialinių, technologinių, aplinkosaugos ir teisinių veiksnių įtakos įmonės veiklai įvertinimą
ŠESD	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
TEN-T	Transeuropinis transporto tinklas
TUI	Tiesioginės užsienio investicijos
TKA	VšĮ Transporto kompetencijų agentūra

IŽANGA

Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės keliai yra neatsiejama vieningos ir integruotos Europos Sąjungos (toliau – ES) susisiekimo infrastruktūros dalis ir svarbi prielaida Lietuvos bendrajam nacionaliniam produktui kurti, eksportui bei tarptautiniams ekonominiams santykiams plėtoti. Darniam judumui visiems valstybinės reikšmės kelių naudotojams reikalinga kokybiška, saugi, jungli ir integrali, ES standartus atitinkanti kelių infrastruktūra. Valstybinės reikšmės keliai (toliau – keliai) yra didesnės nei 2,7 mlrd. eurų vertės ilgalaikis materialus valstybės turtas. Kelių infrastruktūros išsaugojimas ir nuolatinės investicijos į jos būklės gerinimą bei tvarią plėtrą yra itin svarbi Lietuvos transporto ir logistikos sektoriaus plėtojimui, užsienio investicijų pritraukimui, ekonominių ir socialinių skirtumų tarp Lietuvos regionų mažinimui.

Kurti ir užtikrinti visuomenei saugų, patogų, draugišką aplinkai, išmanų susisiekimą Lietuvos keliais yra akcinės bendrovės Lietuvos automobilių kelių direkcijos (toliau – Kelių direkcijos) misija.

Kelių direkcijos vykdomas valstybės specialusis įpareigojimas yra kelių valdymas bei saugių eismo sąlygų užtikrinimo organizavimas ir koordinavimas įgyvendinant eismo saugos priemones keliuose. Kelių direkcija valdo valstybinės reikšmės kelius patikėjimo teise.

Kelių direkcija specialųjį įpareigojimą vykdo nuo 2020 m. rugsėjo 1 d., įvykus esminiam įvykiui – Kelių direkcijos teisinę veiklos formą pakeitus iš biudžetinės įstaigos į valstybės įmonės. Kelių direkcija 2023 m. sausio 2 d. tapo akcine bendrove.

Kelių direkcija parengė ir, vadovaudamasi LR Valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymo 4 ir 11 straipsnių nuostatomis, teikia Susisiekimo ministerijai ir Kelių direkcijos valdybai (toliau – valdyba) Strateginį veiklos planą 2023–2026 m. (toliau – Strateginis planas).

Parengdama Strateginį planą, Kelių direkcija vadovavosi Nacionaliniame pažangos plane 2021–2030 m., Nacionalinėje susisiekimo plėtros programoje 2021–2030 m., LR Vyriausybės Programos 2021–2024 m. nuostatų įgyvendinimo plane, Kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginėse gairėse ir Susisiekimo ministerijos Lūkesčių rašte nustatytais strateginiais uždaviniais ir strateginiais veiklos prioritetais iki 2035 metų:

- Pagrindinio (angl. *core*) TEN-T kelių tinklo išvystymas (keliai Via Baltica ir A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda – pagrindinių ES ir Lietuvos transporto koridorių kompleksinės rekonstrukcijos);
- Visuotinio (angl. *comprehensive*) TEN-T kelių ir krašto kelių tinklo išvystymas užtikrinant tinklo junglumą;
- Valstybinės reikšmės kelių būklės gerinimas, siekiant atitikti kelių valdymo efektyvumo rodiklius (įskaitant atitiktį normatyviniams kelių dangos būklės rodikliams); eismo saugos gerinimas ir aplinkosaugos reikalavimų užtikrinimas;
- Tiltų ir viadukų rekonstrukcijos ir remontai;
- Pėsčiųjų ir dviračių takų atnaujinimas ir plėtra;
- Ekonomiškai atsiperkančių valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas.

Įvertinusi išorinės aplinkos teikiamas galimybes ir grėsmes bei vidines stiprybes ir silpnybes, Kelių direkcija strateginiame plane suformulavo ilgalaikes Kelių direkcijos strategines kryptis, strateginius tikslus, uždavinius ir numatė veiksmus jiems įgyvendinti. Remiantis išorinės ir vidinės aplinkos veiksnių analizės rezultatais apibrėžta Kelių direkcijos vizija – tapti kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centru, valdančiu valstybinės reikšmės keliams, ir partneriu kitiems kelių infrastruktūros valdytojams.

Siekdama įgyvendinti savo 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 A5 kelio rekonstrukcijos naujų etapų įgyvendinimui, magistralinių kelių A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ir A14 Vilnius–Utena rekonstrukcijoms, krašto kelio Nr. 130 Kaunas–Prienai–Alytus ruožo nuo 11,6 iki 31,1 km rekonstravimui, ES kariniam mobilumui svarbių kelių, kitų krašto ir rajoninių kelių rekonstrukcijoms, kelių priežiūros kokybės gerinimui. Šio strateginio plano įgyvendinimo laikotarpiu, įgyvendinant svarbias ES direktyvas, bus įgyvendinta elektroninė kelių rinkliavos sistema, pagrįsta principais „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“. Rinkliavos dydis tiesiogiai priklausys nuo kelių naudotojų nuvažiuoto atstumo. Minėta rinkliava taps nauju tvariu lėšų šaltiniu investicijoms į magistralinius keliams.

Kelių direkcija, planuodama investicijas ir vykdydama jas, vadovaujasi šiais pagrindiniais veiklos ir investicijų į kelių infrastruktūrą planavimo principais:

- Atitikties užtikrinimo principas: esamos, t. y. jau sukurtos automobilių kelių infrastruktūros priežiūra, kad būtų užtikrintas infrastruktūros atitikimas kelių valdymo efektyvumo rodikliams ir eismo saugos bei eismo organizavimo reikalavimams, nustatytiems teisės aktų reikalavimuose valstybinės reikšmės keliams;
- Racionalios plėtros principas: atsižvelgiant į tai, kad būtinas susisiekties užtikrinimui kelių tinklas iš esmės sukurtas ir svarbiausi uždaviniai yra toliau užtikrinti šio tinklo kokybę ir junglumą, kelių tinklo plėtros planavimas vykdomas kompleksiskai vertinant plėtros poreikį pagal Europos Sąjungos vieningos kelių infrastruktūros vystymo poreikius bei poreikius sukurti kelių tinklą, vedantį į naujas darbo vietas;
- Skaidrumo principas: trūkstant lėšų investicijoms, pagal skaidrius, aiškiai ir suprantamai pamatuojamus kriterijus, nustatomos ir viešinamos visuomenei rekonstruotinių kelių prioritetinės eilės pagal kelių kategorijas, taip pat - tiltų ir viadukų, atnaujinamųjų ir planuojamųjų nutiesti pėsčiųjų ir dviračių takų ir kitos prioritetinės eilės, ir lėšos, skiriamos griežtai vadovaujantis prioriteto principu;
- Tęstinumo principas: pradėtiems įgyvendinti projektams užtikrinamas lėšų skyrimas pirma eile, kol jie bus užbaigti ir pasiekti projektų tikslai;
- Tarptautinių įsipareigojimų laikymosi principas: objektų rekonstrukcijos ir plėtra vykdoma pagal ES teisės aktuose šalims-narėms keliamus reikalavimus ir projektų finansavimo ES paramos lėšomis prioritetus, atsižvelgiant į transporto koridorių vystymo poreikius (Via Baltica, TEN-T kelių tinklo rekonstrukcijos ir plėtra, visuotinio kelių tinklo atnaujinimas užtikrinant jo junglumą ir darbo vietų Lietuvos regionuose kūrimą);
- Energetinių ir kitų išteklių taupymo principas: Kelių direkcija, siekdama tvarumo visose veiklose, siekia tausoti ir taupyti visus veiklos išteklius, tame tarpe ir energetinius.

Kelių direkcija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos energijos vartojimo efektyvumo didinimo įstatymo 7 straipsnio nuostatomis ir Energijos sutaupymo susitarimų sudarymo tvarkos aprašu, parengė ir pateikė Susisiekimo ministerijai Energijos sutaupymo susitarimo projektą.

1. VEIKLOS APRAŠYMAS

Kelių direkcija – įmonė, prižiūrinti ir plėtojanti nacionaliniam saugumui strateginę reikšmę turintį objektą – valstybinės reikšmės kelius. Lietuvos Respublikos kelių transporto infrastruktūra yra neatsiejama vieningos ir integruotos Europos Sąjungos susisiekimo infrastruktūros Lietuvoje dalis. Siekis užtikrinti savo klientų – Lietuvos visuomenės ir visų valstybinės reikšmės kelių naudotojų poreikius, Lietuvos susisiekimo sistemos integralumą, kelių saugumą, kokybę ir pralaidumą, taip pat tarptautinių koridorių plėtrą – svarbūs strateginiai iššūkiai Kelių direkcijai.

Kelių direkcijos **misija – užtikrinti visuomenei saugų, patogų, draugišką aplinkai, išmanų susisiekimą Lietuvos keliais**. Kelių direkcijos misija, vizija, strateginės veiklos kryptys ir strateginiai tikslai pateikiami 13 pav.

Kelių direkcijos veiklos istorijos pradžia – 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 bei plentus prižiūrinčių tarnautojų tarnybinės taisyklės. Istorškai svarbus įvykis – 1922 m. pirmą kartą Lietuvos istorijoje buvo 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. ji pertvarkyta į biudžetinę įstaigą Lietuvos automobilių kelių direkciją prie Susisiekimo ministerijos. Paskutinis teisinės veiklos formos pakeitimas įvykdytas 2022 m. sausio 2 d. – valstybės įmonės teisinė veiklos forma pakeista į akcinę bendrovę ir įmonės pavadinimas tapo Akcinė bendrovė Lietuvos automobilių kelių direkcija.

Pagrindiniai Kelių direkcijos veiklos tikslai, numatyti Įstatuose ([įstatai 2023-01-02.pdf \(lakd.lt\)](#)), patvirtintuose Susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 5 d. įsakymu, yra skaidriai ir efektyviai vykdyti bendrovės veiklą ir siekti su bendrovės veikla susijusių tikslų, užtikrinant viešojo intereso tenkinimą, nacionalinio saugumo tikslų įgyvendinimą, nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbaus turto apsaugą, bendrovės ilgalaikės vertės augimą, efektyvumą ir konkurencingumo didinimą, finansinių ir kapitalo grąžos rodiklių pasiekimą, racionalų ir efektyvų lėšų, turto ir kitų išteklių pritraukimą ir panaudojimą, naudą akcininkui ir akcininko turtiniams interesams. **Bendrovės veiklos objektas, nustatytas Įstatuose**, – organizuoti ir koordinuoti valstybinės reikšmės automobilių kelių atkūrimą, priežiūrą ir plėtrą; atlikti Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir kituose teisės aktuose nustatytas funkcijas; vykdyti komercinę veiklą transporto infrastruktūros ir kitose srityse.

Įmonės vertybėmis grindžiamas Pažangios organizacijos kūrimas grindžiamas Įmonės vertybėmis. Įmonės vertybės pateikiamos 14 pav.

Kelių direkcijos veikla organizuojama vadovaujantis Lietuvos Respublikos akcinių bendrovių įstatymu, Lietuvos Respublikos kelių įstatymu, Lietuvos Respublikos saugaus

eismo įstatymu, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymu, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. liepos 14 d. nutarimu Nr. 1052 „Dėl valstybės valdomų įmonių veiklos skaidrumo užtikrinimo gairių aprašo patvirtinimo“ ir kitais teisės aktais, nustatančiais valstybės valdomų įmonių veiklą.

Kelių direkcija, siekdama įgyvendinti priemones integruojant Lietuvos kelių transporto infrastruktūrą į Europos Sąjungos vieningą kelių infrastruktūrą ir perimti gerąją ES bei kitų pasaulio šalių patirtį, vysto tarptautinį bendradarbiavimą su asocijuotais tarptautiniais partneriais ir yra aktyvi Pasaulinės kelininkų asociacijos (PIARC), Baltijos šalių kelininkų asociacijos (BRA), Europos kelių direkcijų vadovų konferencijos (CEDR) ir Transeuropinio šiaurės–pietų magistralės projekto narė, taip pat yra pasirašiusi dvišales bendradarbiavimo sutartis su Lenkijos krašto kelių ir automagistralių generaliniu direktoratu (GDDKiA).

Kelių direkcija aktyviai bendradarbiauja įgyvendindama bendrus investicijų projektus su kitomis Lietuvos transporto infrastruktūros įmonėmis, savivaldybėmis.

ESMINIS ĮVYKIS – KELIŲ DIREKCIJOS PERTVARKYMAS Į AKCINĘ BENDROVĘ

Vadovaujantis 2021 m. lapkričio 18 d. priimtu įstatymų pakeitimų paketu, kurį sudaro Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 4, 5, 7, 9, 10, 13, 18 ir 20 straipsnių pakeitimo įstatymas Nr. XIV-661 (pagrindinis paketo dokumentas), Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 1, 6, 10 ir 11 straipsnių pakeitimo įstatymas, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 9 straipsnio pakeitimo įstatymas, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 pakeitimo įstatymo Nr. XIII-3420 2 ir 6 straipsnių pakeitimo įstatymas, Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymo Nr. IX-2499 9, 17 ir 18 straipsnių pakeitimo įstatymas, Lietuvos Respublikos žemės įstatymo Nr. I-446 7 straipsnio pakeitimo įstatymas, Kelių direkcija pertvarkyta į akcinę bendrovę. Naujoji įmonės teisinė veiklos forma (akcinė bendrovė) įsigaliojo nuo 2023 m. sausio 2 d.

Minėtuose teisės aktuose nustatyta, kad po pertvarkymo visos akcinės bendrovės Kelių direkcijos akcijos nuosavybės teise priklauso Lietuvos valstybei. Akcinės bendrovės steigėjas ir vienintelis savininkas yra Lietuvos Respublikos Vyriausybė, valstybės įgaliotoji institucija ir toliau yra Susisiekimo ministerija. Iki priimant sprendimą pertvarkyti įmonę į akcinę bendrovę, įmonės veiklai naudojamas turtas (pastatai ir kitas turtas), išskyrus valstybinės reikšmės kelių turtą, kuris, vadovaujantis teisės aktų reikalavimais gali būti tik išimtinė valstybės nuosavybė, buvo įvertintas įstatymų nustatyta tvarka tikslu suformuoti valstybės kaip vienintelio steigėjo įnašą į Kelių direkcijos įstatinį kapitalą. Įmonės įstatinis kapitalas yra 17 068 072 eurai.

Kelių direkcija, pertvarkyta į akcinę bendrovę, perėmė visas valstybės įmonės, kurios teisinėje formoje Kelių direkcija vykdė valstybės nustatytas veiklas, teises ir pareigas. Pertvarkius Kelių direkciją į akcinę bendrovę, įmonė toliau valstybės turto patikėjimo teise valdo, naudoja valstybinės reikšmės kelius ir disponuoja jais, vykdydama valstybinės

reikšmės kelių atkūrimą, priežiūrą ir plėtrą, taip pat atlieka valstybinės reikšmės kelių projektavimo, tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros darbų užsakovo funkcijas, valstybinės reikšmės kelių būklės ir eismo tyrimus, tvarkys ir analizuos duomenis apie valstybinės reikšmės kelius ir vykdys kitas minėtuose teisės aktuose numatytas funkcijas. Įmonės pertvarkymas į akcinę bendrovę neturi jokios įtakos įsipareigojimų kitiems subjektams vykdymui.

Kelių direkcijos pertvarkymas į akcinę bendrovę, atsižvelgiant į teisinį reglamentavimą, nesumažino valstybės įstaigų, vykdančių valstybės pavestas funkcijas, galimybių toliau gauti iš Kelių direkcijos visą informaciją, ataskaitas ir kitus teisės aktuose nustatytus dokumentus bei indėlį, reikalingą jų funkcijų vykdymui ir viešojo intereso gynimui.

Kelių direkcijos pertvarka į akcinę bendrovę įvykdyta įgyvendinant Vyriausybės programą bei Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (EBPO) rekomendacijas peržiūrėti, supaprastinti ir suvienodinti valstybės valdomų įmonių teisinės formas.

Šios strateginės iniciatyvos įgyvendinimas sukūrė prielaidas įmonės veiklos efektyvumo didinimui ir naujos vertės visuomenei kūrimui.

Kelių direkcijos buveinės adresas po pertvarkymo išliko tas pats – J. Basanavičiaus g. 36, Vilnius.

SPECIALUSIS VALSTYBĖS ĮPAREIGOJIMAS

Kelių direkcija vykdo valstybės specialųjį įpareigojimą: valdyti valstybinės reikšmės kelius bei organizuoti ir koordinuoti saugių eismo sąlygų užtikrinimą, įgyvendinant eismo saugumo priemones valstybinės reikšmės keliuose.

Kelių direkcija specialųjį įpareigojimą vykdo nuo 2020 m. rugsėjo 1 d., įvykus esminiam įvykiui – kai Kelių direkcijos teisinė veiklos forma įstatymų nustatyta tvarka buvo pakeista iš biudžetinės įstaigos į valstybės įmonės ir tęsia, pertvarkius Kelių direkciją į akcinę bendrovę.

Vykdydama specialųjį įpareigojimą, Kelių direkcija įgyvendina savo misiją – kurti ir užtikrinti visuomenei saugų, patogų, draugišką aplinkai, išmanų susisiekimą Lietuvos keliais.

Kelių direkcijos veiklos modelį lemia valstybės nustatyta Kelių direkcijos paskirtis, veiklos sritys ir tikslai bei veiklos finansavimo modelis, kuris aprašomas šiame skyriuje ir skyriuje „Veiklos valdymo architektūra“.

Kelių direkcijos paskirtis – valdyti valstybinės reikšmės kelius bei organizuoti ir koordinuoti saugių eismo sąlygų užtikrinimą, įgyvendinant eismo saugumo priemones valstybinės reikšmės keliuose. Ši Kelių direkcijos paskirtis įteisinta įmonės įstatuose.

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, didinant eismo saugą ir kelių saugumą.

Kelių direkcijos pagrindiniai tikslai, atitinkantys valstybės interesą, kuriuos Kelių direkcija vykdė 2022 metais ir toliau vykdo 2023 metais:

- Užtikrinti, kad LRV nutarimu tvirtinamoje Kelių priežiūros ir plėtros programos (toliau – KPPP) finansavimo lėšų naudojimo sąmatoje numatytos lėšos būtų efektyviai panaudotos valstybinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir prižiūrėti;
- Vykdyti Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir kituose teisės aktuose Kelių direkcijai nustatytas funkcijas;
- Kitas veiklas, numatytas Kelių direkcijos įstatuose.

Kelių direkcija įgyvendina priemones siekdama, kad visi valstybinės reikšmės kelių naudotojai gautų kuo kokybiškesnes viešąsias paslaugas, kad jos būtų teikiamos greitai, skaidriai ir efektyviai. Saugaus susisiekimo užtikrinimas ir kelių tinklo būklės gerinimas išlieka viena iš prioritetinių KPPP įgyvendinimo, vykdomo Kelių direkcijos, sričių.

Kelių direkcija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos įstatymais ir LRV nutarimais bei susisiekimo ministro įsakymais, taip pat vykdo KPPP finansavimo lėšų paskirstymą 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.

Valstybės specialiojo įpareigojimo vykdymo finansavimas Kelių direkcijai vykdomas vadovaujantis šiais teisės aktais ir juose nustatytais finansavimo principais bei tvarka:

- Lietuvos Respublikos 2023 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymas, kuriame įtvirtinta, valstybinės ir vietinės reikšmės keliams skiriama suma;
- Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 5 straipsnio 3 dalies ir 7 straipsnio 1 dalies nuostatomis;
- Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 straipsnio 11 dalies nuostatomis;
- Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymo nuostatomis;
- LRV 2005 m. balandžio 21 d. nutarimu Nr. 447 patvirtinto Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų naudojimo tvarkos aprašo nuostatomis;
- Susisiekimo ministerijos Lūkesčių rašte įtvirtintomis nuostatomis;
- Kelių direkcijos ir Susisiekimo ministerijos pasirašyta Valstybės asignavimų naudojimo specialiajam įpareigojimui vykdyti sutartimi.

VEIKLOS FINANSAVIMO ŠALTINIAI VYKDANT SPECIALŲJĮ ĮPAREIGOJIMĄ 2023 M.

Pagrindinis specialiojo įpareigojimo vykdymo finansavimo šaltinis 2022 m. buvo KPPP finansavimo lėšos, skiriamos iš valstybės biudžeto LRV 2022 m. vasario 23 d. nutarimu Nr. 141 (141 Dėl Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų naudojimo 2022–2024 metų sąmatos patvirtinta... (lrs.lt)), kuriuo buvo patvirtinta KPPP finansavimo lėšų naudojimo 2022-2024 metų sąmata. Sąmatos 1p. 1.8 papunktyje Kelių direkcijai

specialiųjų įpareigojimų vykdymui pagal Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 5 straipsnio 3 dalies, 7 straipsnio 1 dalies ir Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 straipsnio 11 dalies nuostatas buvo skirta 15 411 tūkst. eurų, tačiau 2022 m. spalio 12 d. LRV nutarimu Nr. 1021 pakeitus KPPP finansavimo lėšų naudojimo 2022-2024 metų sąmatą, Kelių direkcijai skirtina suma buvo sumažinta iki 14 451 tūkst. eurų dėl sutaupytų lėšų darbo užmokesčiui ir kai kurių paslaugų pirkimo perkėlimo į ateinančius laikotarpius.

Pagrindinis specialiojo įpareigojimo vykdymo finansavimo šaltinis 2023 metais yra Lietuvos Respublikos 2023 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymas, kuriame įtvirtinta, valstybinės ir vietinės reikšmės keliams skiriama suma.

Žemiau pateikiama KPPP finansavimo lėšų naudojimo 2022-2024 m. sąmatos aktuali redakcija.

1 lentelė

Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų naudojimo 2022-2024 metų sąmata

Eil. Nr.	Lėšų paskirtis	2022 m. Suma, tūkst. eurų	2023 m. Suma, tūkst. eurų	2024 m. Suma, tūkst. eurų
	Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos, iš jų:	543 189	521 972	521 972
1.	valstybinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, kad šis tinklas veiktų, ir kitoms kelių srities reikmėms finansuoti, iš jų:	363 937	349 721	349 721
	pažangos lėšos	0	0	0
	tęstinės veiklos lėšos	363 937	349 721	349 721
1.1.	valstybinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, kad šis tinklas veiktų, išskyrus 1.2–1.11 papunkčiuose numatytas veiklas	225 668	251 814	251 814
1.2.	akcinei bendrovei „Kelių priežiūra“ valstybinės reikšmės kelių tinklui prižiūrėti	118 708	77 400	77 400
1.3.	Kelių muziejui ir kelių srities istorinėms vertybėms išlaikyti, įsigyti ir eksponuoti	53	33	33
1.4.	viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai	510	380	380
1.5.	Policijos departamentui prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos gaunamai informacijai apdoroti, organizacinėms ir eksploatacinėms išlaidoms padengti, saugaus eismo programoms ir jų priemonėms įgyvendinti	1 700	1 425	1 425

Eil. Nr.	Lėšų paskirtis	2022 m.	2023 m.	2024 m.
1.6.	akcinei bendrovei „Smiltynės perkėla“ perkėlimo keltais per Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatoriją į (iš) Kuršių neriją (-os) bilieto kainai kompensuoti	3 434	3 096	3 096
1.7.	viešajai įstaigai Centrinei projektų valdymo agentūrai	160	298	298
1.8.	valstybės įmonei (nuo 2023-01-02 teisinė veiklos forma akcinė bendrovė) Lietuvos automobilių kelių direkcijai	13 551	14 640	14 640
1.9.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai teisės aktams ir normatyviniams dokumentams, susijusiems su kelių tinklo plėtra ir užtikrinimu, kad šis tinklas veiktų, rengti, kitoms kelių srities reikmėms finansuoti	27	230	230
1.10.	Lietuvos transporto saugos administracijos veiklai, susijusiai su eismo dalyvių švietimu eismo saugumo srityje	0	285	285
1.11.	Informatikos ir ryšių departamentui prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos informacijai apdoroti ir Administracinių nusižengimų registrui palaikyti ir tobulinti	126	120	120
2.	vietinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, kad šis tinklas veiktų, iš jų:	179 252	172 251	172 251
	tęstinės veiklos lėšos	179 252	172 251	172 251
2.1.	valstybei svarbiems vietinės reikšmės kelių objektams finansuoti	16 133	15 503	15 503
2.2.	vietinės reikšmės keliams Birštono, Druskininkų, Palangos miesto ir Neringos savivaldybėse	3 262	3 135	3 135
2.3.	savivaldybių institucijų valdomiems vietinės reikšmės keliams:	159 857	153 613	153 613
2.3.1.	miestų savivaldybių vietinės reikšmės keliams	55 950	53 765	53 765
2.3.2.	kitų savivaldybių vietinės reikšmės keliams	103 907	99 848	99 848

Specialiojo įpareigojimo vykdymas (kapitalo investicijos) bendrai finansuojamas ir ES paramos fondų lėšomis. Investicijų projektų finansavimui 2022 m. skirta 20 377 tūkst. eurų, o 2023 m. skirta 9 860 tūkst. eurų struktūrinių ES paramos fondų lėšų.

SPECIALIOJO ĮPAREIGOJIMO VYKDYMO SĄNAUDOS

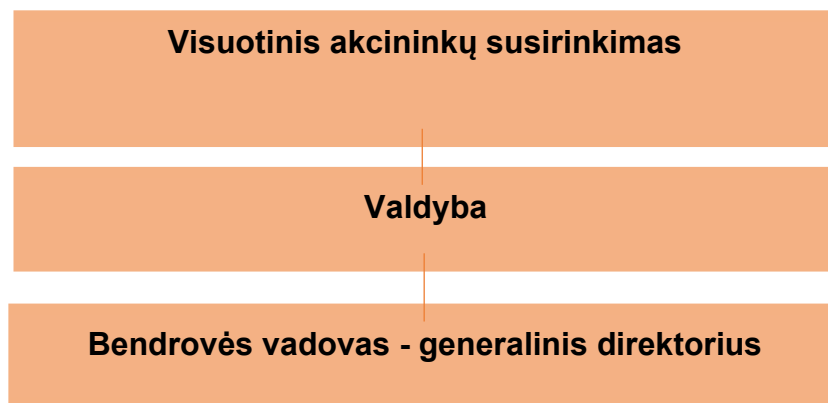
Specialiojo įpareigojimo vykdymo sąnaudos Kelių direkcijai kompensuojamos vadovaujantis Susisiekimo ministerijos ir Kelių direkcijos sutartimi, kurioje nustatyta, kad specialiojo įpareigojimo kompensavimas vykdomas neviršijant tam tikslui KPPP finansavimo lėšų naudojimo einamųjų metų sąmatoje nustatyto lėšų limito.

Specialiojo įpareigojimo vykdymas atspindimas Kelių direkcijos veiklos ataskaitose, skelbiamose Kelių direkcijos tinklalapyje.

Pertvarkius Kelių direkciją į akcinę bendrovę, Įmonės veiklos prioritetu išliks valstybės specialiojo įpareigojimo vykdymas.

ĮMONĖS VALDYMO STRUKTŪRA. ĮMONĖS ORGANAI

Kelių direkcijos organai pagal Susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 5 d. įsakymu Nr. 3-550 patvirtintus AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos įstatus yra visuotinis akcininkų susirinkimas, kolegialus valdymo organas – valdyba ir bendrovės vadovas - generalinis direktorius (1 pav.).

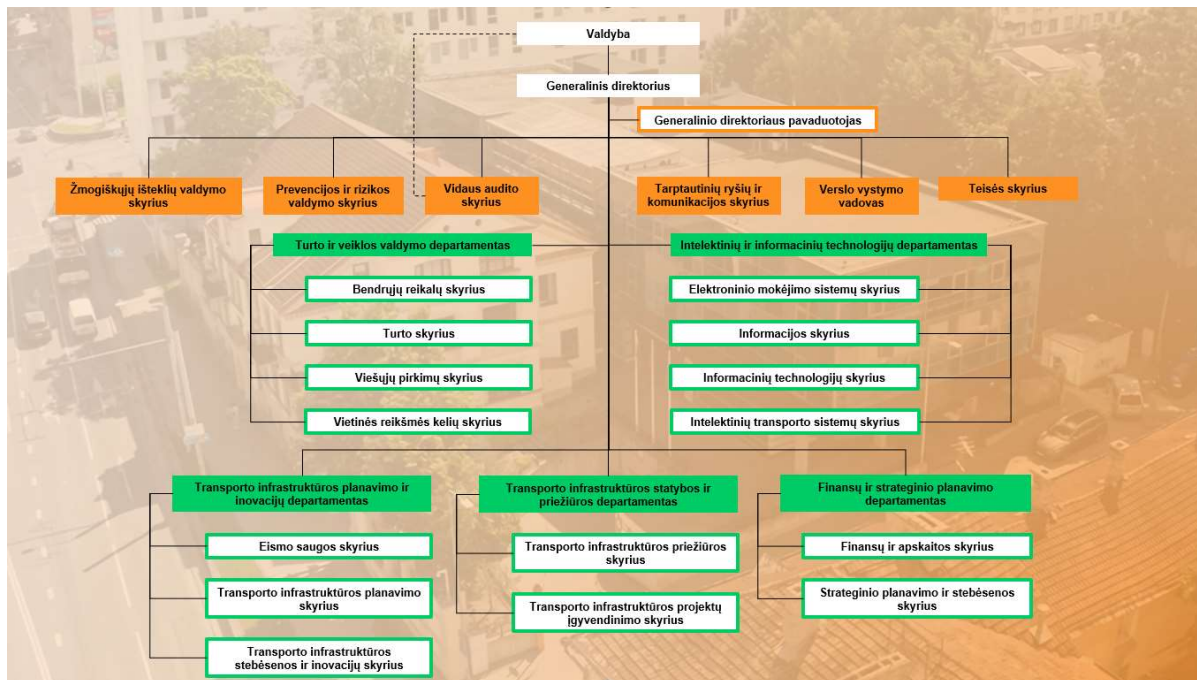


1 pav. Akcinės bendrovės Lietuvos automobilių kelių direkcijos valdymo struktūra

Pagal bendrovės įstatus visuotinis akcininkų susirinkimas yra aukščiausias bendrovės valdymo organas. Kompetencija ir išimtinė teisė nustatyta Įmonės įstatuose, kurie viešai skelbiami Įmonės tinklalapyje.

ĮMONĖS ORGANIZACINĖ STRUKTŪRA

Kelių direkcijos valdyba 2023 m. sausio 5 d. posėdyje patvirtino Įmonės organizacinę struktūrą (2 pav.).



2 pav. Akcinės bendrovės Lietuvos automobilių kelių direkcijos organizacinė struktūra

VALDYBA

Valdyba yra kolegialus Kelių direkcijos valdymo organas. Valdyba veikia vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Konstitucija, Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymu, Kelių direkcijos įstatais ir kitais teisės aktais. Kelių direkcijos valdyba yra skiriama Kelių direkcijos savininko teisės ir pareigas įgyvendinančios institucijos (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos) ministro įsakymais ketverių metų kadencijai. Valdybą pagal Kelių direkcijos įstatus sudaro penki nariai. Kelių direkcijos valdybos kadencija yra nuo 2020 m. rugsėjo 9 d. iki 2024 m. rugsėjo 1 d. Valdyba veikia pagal patvirtintą reglamentą.

Valdybos narių atranka vykdoma vadovaujantis LR Vyriausybės 2015 m. birželio 17 d. nutarimu Nr. 631 „Dėl kandidatų į valstybės ar savivaldybės įmonės, valstybės ar savivaldybės valdomos bendrovės ar jos dukterinės bendrovės kolegialų priežiūros ar valdymo organą atrankos aprašo patvirtinimo“.

Bendrovės Valdybos funkcijos, nustatytos bendrovės įstatuose, yra pateikiamos 2 lentelėje.

Valdybos funkcijos

Valdybos kompetencija ir funkcijos

1. Valdyba svarsto ir tvirtina:
 - 1.1. bendrovės veiklos strategiją ir bendrovės veiklos biudžetą;
 - 1.2. bendrovės metinį pranešimą (parengtą pagal Lietuvos Respublikos įmonių finansinės atskaitomybės įstatymo nuostatas);
 - 1.3. bendrovės tarpinį pranešimą;
 - 1.4. bendrovės valdymo struktūrą ir darbuotojų pareigybes;
 - 1.5. pareigybes, į kurias darbuotojai priimami konkurso tvarka;
 - 1.6. bendrovės filialų ir atstovybių nuostatus;
 - 1.7. bendrovės paramos valdymo taisykles;
 - 1.8. kitus bendrovės veiklą reglamentuojančius dokumentus (gaires, politikas ir pan.), kurie yra susiję su valdybos kompetencijos sritimis.
2. Valdyba renka ir atšaukia bendrovės vadovą, nustato jo atlygį, kitas darbo sutarties sąlygas, tvirtina pareiginius nuostatus, skatina jį ir skiria nuobaudas. Valdyba taip pat pritaria filialų ir atstovybių vadovų kandidatūroms.
3. Valdyba nustato informaciją, kuri laikoma bendrovės komercine (gamybine) paslaptimi ir konfidencialia informacija. Komercine (gamybine) paslaptimi ir konfidencialia informacija negali būti laikoma informacija, kuri pagal Lietuvos Respublikos įstatymus turi būti vieša.
4. Valdyba priima:
 - 4.1. sprendimus bendrovei tapti kitų juridinių asmenų steigėja, dalyve;
 - 4.2. sprendimus steigti bendrovės filialus ir atstovybes;
 - 4.3. sprendimus dėl ilgalaikio turto, kurio balansinė vertė didesnė kaip 1/20 bendrovės įstatinio kapitalo, investavimo, perleidimo (išskyrus dėl valstybės turto valdomo patikėjimo teise) (skaičiuojama atskirai kiekvienai sandorio rūšiai);
 - 4.4. sprendimus dėl ilgalaikio turto, kurio balansinė vertė didesnė kaip 1/20 bendrovės įstatinio kapitalo, nuomos (skaičiuojama atskirai kiekvienai sandorio rūšiai);
 - 4.5. sprendimus dėl ilgalaikio turto, kurio balansinė vertė didesnė kaip 1/20 bendrovės įstatinio kapitalo, įkeitimo ir hipotekos (skaičiuojama bendra sandorių suma);
 - 4.6. sprendimus dėl kitų asmenų prievolių, kurių suma didesnė kaip 1/20 bendrovės įstatinio kapitalo, įvykdymo laidavimo ar garantavimo;
 - 4.7. sprendimus įsigyti ilgalaikio turto už kainą, didesnę kaip 1/20 bendrovės įstatinio kapitalo (išskyrus dėl valstybės turto valdomo patikėjimo teise);
 - 4.8. sprendimus pritarti bendrovės vadovui:
 - 4.8.1. sudaryti sandorius dėl nuosavybės teise valdomo turto:
 - 4.8.1.1. prekių ir paslaugų pirkimo sandorius, kurių kiekvieno sandorio vertė yra lygi arba didesnė kaip 150 000 eurų be pridėtinės vertės mokesčio (toliau – PVM);
 - 4.8.1.2. darbų pirkimo sandorius, kurių kiekvieno sandorio vertė yra lygi arba didesnė kaip 300 000 eurų be PVM;
 - 4.8.2. sudaryti sandorius dėl valstybei nuosavybės teise priklausančių ir patikėjimo teise valdomų valstybinės reikšmės kelių:
 - 4.8.2.1. prekių ir paslaugų pirkimo sandorius, kurių kiekvieno sandorio vertė yra lygi arba didesnė kaip 3 000 000 be PVM;

- 4.8.2.2. darbų pirkimo sandorius, kurių kiekvieno sandorio vertė yra lygi arba didesnė kaip 5 000 000 eurų be PVM.
5. Valdyba gali spręsti ir kitus Lietuvos Respublikos akcinių bendrovių įstatyme, šiuose įstatuose ir visuotinio akcininkų susirinkimo sprendimuose valdybos kompetencijai priskirtus sprendimus.

Valdybos nepriklausomumas pagal EBPO rekomendacijas

Jau nuo 2021 m. rugpjūčio 16 d. didžioji dauguma (4 iš 5 valdybos narių, arba 80 proc.) valdybos yra nepriklausomi valdybos nariai ir viena narė – valstybės tarnautoja, valstybės įgaliotos institucijos Susisiekimo ministerijos vyriausioji patarėja Agnė Amelija Mikalonė. Valdybos pirmininkas yra nepriklausomas valdybos narys. Įmonės kolegialaus valdymo organo sudėtis ir vadovavimas valdybos darbui (valdybos pirmininko nepriklausomumas) valdybos narių nepriklausomumo požiūriu pilnai atitinka EBPO rekomendacijas dėl gerosios valdysenos praktikos.

Valdyboje nėra nepriklausomų narių, kurie būtų susiję tarpusavyje darbo santykiais su ta pačia darbovieta ir nėra nepriklausomų narių, kurie eina kolegialaus organo ar komiteto nario pareigas tam pačiame juridiniame asmenyje. Valdyboje nėra nepriklausomų narių, kurie yra tos pačios Valstybei atstovaujančios institucijos (Susisiekimo ministerijos) kontroliuojamų valstybės valdomų įmonių, įskaitant akcines bendroves, darbuotojai. Informacija apie valdybos narius, dirbančius įmonės valdyboje 2022 metais, pateikiama 3 lentelėje:

3 lentelė

Informacija apie Kelių direkcijos valdybos narius, dirbančius valdyboje ir jų dalyvavimą įmonių valdyme 2022 m.

Vardas, Pavardė	Pareigos Kelių direkcijos valdyboje	Valdybos nario kadencija (pradžia, pabaiga)	Darbovietė, pareigos	Dalyvavimas kitų įmonių valdyme	Išsilavinimas
Šiuo metu valdyboje dirbantys valdybos nariai					
Vaidotas Balynas	Nepriklausomas valdybos narys, valdybos pirmininkas	2020-09-01 2024-09-01	UAB „Gelex“ direktorius	UAB „Plungės vandenys“, UAB Tauragės vandenys Valdybos pirmininkas, nepriklausomas narys;	2000 m. Aukštasis teisinis išsilavinimas. Vilniaus universitetas, vienpakopės studijos.

				UAB Kretingos šilumos tinklai nepriklausomas narys; „Magnibo Dream“ AB grupės įmonių valdybos pirmininkas, nepriklausomas narys; Informacija apie einamas direktoriaus pareigas kitoje įmonėje pateikta šios lentelės 4 st.	2017 m. Tarptautinis profesionalaus valdybos nario sertifikatas, Baltic Institute of Corporate Governance 2019 m. Tarptautinis profesionalaus valdybos pirmininko sertifikatas, Baltic Institute of Corporate Governance
Saulius Barauskas	Nepriklausomas valdybos narys	2021-08-16 2024-09-01	UAB „Vilniaus vystymo kompanija“, vadovas (nuo 2021 m. rugpjūčio 2 d.)	Informacija apie einamas direktoriaus pareigas kitoje įmonėje pateikta šios lentelės 4 st.	2002 m. Finansų, apskaitos ir bankininkystės magistras, Vilniaus universitetas; 2000 m. Verslo administravimo ir vadybos bakalauras, Vilniaus universitetas.
Rūta Jakubauskienė	Nepriklausoma valdybos narė	2020-09-01 2022-10-24*	Nuo 2022 m. AB „LTG Infra“ Strategijos ir valdymo vadovė. 2021-2022 m. UAB „CRT Partner“ vykdančioji direktorė.	UAB Alytaus šilumos tinklai, UAB Telšių šilumos tinklai, UAB Telšių autobusų parkas ir UAB „Kuršėnų komunalinis ūkis“ valdybos narė.	2010 m. Ekonomikos bakalauras, Vilniaus universitetas.
Agnė Amelija Mikalonė	Valdybos narė	2021-03-09 2024-09-01	Susisiekimo ministerijos vyriausioji patarėja	AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdybos narė	Baltic Institute of Corporate Governance 2012 m. Tarptautinis profesionalaus

					valdybos nario sertifikatas 2009 m. Teisės magistras, Mykolo Romerio universitetas
Rūta Butautaitė-Pivoriūnienė	Nepriklausoma valdybos narė	2021-08-16 2024-09-01	Nuo 2018 m. UAB Nasdaq Vilnius Services jaunesnioji viceprezidentė		2022 m. Baltic Institute of Corporate Governance. Tarptautinis profesionalaus valdybos nario sertifikatas; 2018 m. Executive MBA, BMI Executive Institute; 2018 m. Verslo vadybos magistras, Vytauto Didžiojo universitetas; 2001 m. Verslo vadybos magistras, Vilniaus Gedimino technikos universitetas; 1999 m. Verslo vadybos bakalauras, Vilniaus Gedimino technikos universitetas; 1998 m. Verslo valdymo studijos Umea University, Švedija.

* 2022-10-24 Rūta Jakubauskienė atsistatydino iš valdybos narių.

Valdybos narių tarpe yra narių, turinčių kompetenciją darbo įmonių valdybose, strateginio planavimo ir valdymo, finansų valdymo, organizacijų ir transformacijų jose valdymo ir kitose srityse. Vadovaujantis gerąja valdysenos praktika, valdybos nariai pagal kompetencijas yra pasiskirstę atsakomybėmis už svarbiausių įmonės veiklos sričių kontrolę (3 pav.).



Strateginio planavimo ir tvarumo (darnumo) srities kompetencija

Vaidotas Balynas

Infrastruktūros projektų valdymo ir plėtros srities kompetencija

Saulius Barauskas

Finansų srities kompetencija

Rūta Jakubauskienė (2022-10-24 atsistatydino)

Transporto sistemos integralumo, korporatyvinės valdysenos, teisės, ūkio sektoriaus šakos, kurioje veikia įmonė, teisinio reglamentavimo srities kompetencija

Agnė Amelija Mikalonė

Skaitmenizacijos, organizacijų bei transformacijos valdymo srities kompetencija

Rūta Butautaitė-Pivoriūnienė

3 pav. Valdybos narių pasiskirstymas kontroliuojamomis įmonės veiklos sritimis

Valdybos įsitraukimas į įmonės strategijos įgyvendinimą ir veiklos priežiūrą. Valdybos posėdžiai

Susisiekimo ministro 2022 m. rugpjūčio 29 d. įsakymu Nr.3-417 patvirtintame Lūkesčių rašte Kelių direkcijai keliamuose tiksluose ir lūkesčiuose dėl veiklos principų, nustatyti lūkesčiai gerosios valdysenos srityje: „Įmonė, atsižvelgdama į viešosios įstaigos Valdymo koordinavimo centro teikiamas rekomendacijas valdysenai gerinti, turi užtikrinti geriausią praktiką atitinkantį valdymą ir siekti, kad valstybės valdomų įmonių gerojo valdymo indekso vertinimo metinėse ataskaitose Įmonė būtų vertinama ne žemesniu kaip A įvertinimu.“

Valdybos nariai yra nuosekliai ir aktyviai įsitraukę į svarbių įmonės strategijos įgyvendinimui klausimų svarstymą ir sprendimų priėmimą. Valdyba turi patvirtintą metinį veiklos planą. Valdyba nuolat dalyvauja parenkant tinkamiausias įmonės veiklos tvarumo, efektyvumo, rizikų prevencijos ir veiklos skaidrumo didinimo priemones. Teikiamomis rekomendacijomis veiklai ir priimamais sprendimais Valdyba nuosekliai siekia prisidėti prie Kelių direkcijos kuriamos vertės visuomenei, veiklos strateginio plano įgyvendinimo, veiklos efektyvumo didinimo, veiklos vystymo ir rizikų valdymo.

Informacija apie Įmonės valdybą taip pat pateikiama tinklalapyje: <https://lakd.lt/valdyba>.

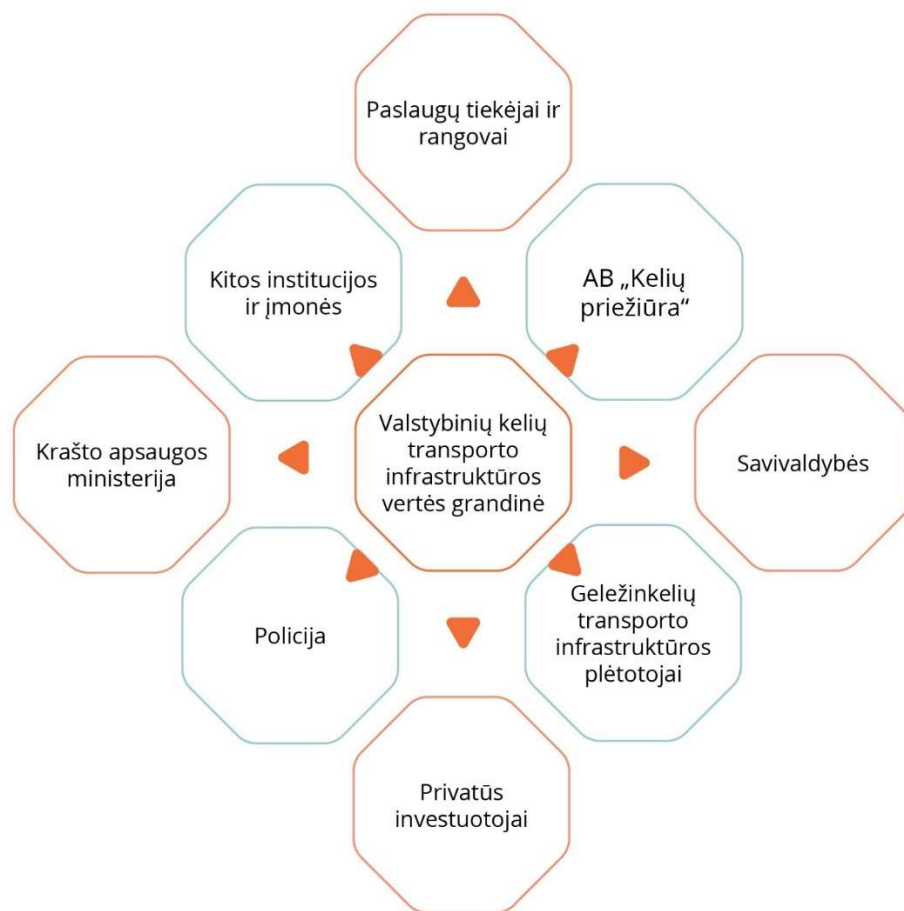
Generalinis direktorius

Kelių direkcijos direktoriumi 2020 m. rugsėjį paskirtas Remigijus Lipkevičius, dirbęs šioje organizacijoje įvairiose vadovaujamose pareigose virš 21 metų. Pertvarkius Kelių direkciją į akcinę bendrovę, valdyba išrinko naują įmonės vadovą. Įmonės valdyba nutarė paskirti Remigijų Lipkevičių eiti akcinės bendrovės Lietuvos automobilių kelių direkcijos generalinio direktoriaus pareigas nuo 2023 m. sausio 2 d. iki naujo vadovo išrinkimo, bet ne ilgiau kaip iki 2023 m. vasario 28 d.

Laikinasis Kelių direkcijos vadovas turi transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos magistro bei teisės magistro išsilavinimą. Per darbo Kelių direkcijoje laikotarpį R. Lipkevičius sukaupė ilgametę automobilių transporto infrastruktūros projektų administravimo, investicijų į Lietuvos kelius planavimo ir valdymo patirtį.

Įmonės partneriai

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“ ir jos dukterinė įmonė AB „LTG Infra“, miestų ir rajonų savivaldybės, kitos įmonės, privatūs investuotojai, valstybės įstaigos bei asocijuoti subjektai (4 pav.). Kelių direkcija, siekdama kelių integralumo su visa Lietuvos susisiekimo sistema, 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.



4 pav. Svarbiausi Kelių direkcijos partneriai vertės kūrimo grandinėje

Kelių direkcija 2023–2026 m. įgyvendins priemones, kurių pagalba valstybinės reikšmės kelių turtas, kuris Kelių direkcijai valstybės pavestas valdyti patikėjimo teise, duos valstybei didesnę grąžą.

Siekdama efektyviau planuoti ir naudoti išteklius projektuojant ir tiesiant bei rekonstruojant valstybinės reikšmės kelių, taip pat siekdama užtikrinti aukštesnę viešųjų paslaugų kokybę, Kelių direkcija nuo 2021 m. kovo 1 d. pradėjo 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 trunka (skaičiuojant nuo projektavimo paslaugų teikimo sutarties pasirašymo datos iki statybą leidžiančio dokumento išdavimo datos ar kilnojamojo daikto projekto užbaigimo) 12 mėnesių arba ilgiau.

2. Statybos skaičiuojamoji kaina, nustatyta pagal valstybės įmonės Statybos produkcijos sertifikavimo centro registruotas ir paskelbtas rekomendacijas dėl statinių statybos skaičiuojamųjų kainų nustatymo, palyginamuosius ekonominius rodiklius, arba planuojama įrengimo, pertvarkymo investicijų suma yra lygi arba viršija:

- a. Pastatams – 5 000 000 eurų;

- b. Inžineriniams statiniams, kilnojamiesiems daiktams – 10 000 000 eurų.

3. Projektavimo, statybos, rekonstravimo, įrengimo, pertvarkymo darbai, numatyti strateginiame veiklos plane.

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

2. APLINKOS VEIKSNIAI IR JŲ POVEIKIO ANALIZĖ

2.1. IŠORINIŲ VEIKSNIŲ ANALIZĖ

Europos Sąjungos šalių ir Lietuvos kelių transporto infrastruktūros plėtrą ilguoju laikotarpiu formuos 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 lentelę).

4 lentelė

Išoriniai veiksniai, darantys įtaką Kelių direkcijos veikloms

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 vyriausybės 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, sezoniškumo įtaka Kelių direkcijos veiklai, aplinkosauginiai reikalavimai	Nagrinėjami veiksniai, darantys įtaką Kelių direkcijos veiklos reguliavimui; vertinamas nacionalinis, ES ir tarptautinis teisinis reglamentavimas

Toliau pateikiamas svarbiausių, esminę įtaką Kelių direkcijos veikloms darančių ir 2023-2026 m. darysiančių veiksnių aprašymas.

Politiniai veiksniai

Teisės aktai, kuriuose Lietuvai ir kitoms valstybėms narėms keliama reikalavimai transporto infrastruktūros, saugaus eismo užtikrinimo ir aplinkosaugos srityse:

- Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES, Lietuvai iškeltas reikalavimas užtikrinti, kad TEN-T pagrindinis (angl. *core*) tinklas būtų išplėtotas iki 2030 m., o visuotinis tinklas (angl. *comprehensive*) būtų išplėtotas iki 2050 m. Minėti ES politiniai sprendimai turės **didelę** ne tik politinę, bet ir ekonominę reikšmę Kelių direkcijos veiklai dėl dviejų pagrindinių priežasčių: pirma, minėti sprendimai sąlygoja būtinumą prioritetizuoti kapitalo investicijas TEN-T pagrindiniam ir visuotiniam tinklui priskiriamų kelių, tiltų ir viadukų rekonstrukcijoms ir antra, - būtent šių politinių sprendimų ir iškeltų ES politinių prioritetų pagrindu 2023 – 2026 m. bus skiriamos ES struktūrinių fondų lėšos. Pagal 2022 m. rugpjūčio 3 d. patvirtintą Investicijų 2021-2027 m. Programą į TEN-T pagrindinius kelius, visuotinio tinkle kelius, pažangias eismo saugos priemones ir pėsčiųjų ir dviračių takų plėtrą planuojama investuoti ne mažiau kaip 300 mln. eurų ES Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondo lėšų.

- ES institucijų ilgalaikiai reikalavimai Lietuvai apima klimato atšilimo mažinimo ir aplinkosaugos tikslus;

- AEI-T dalis, palyginti su transporto sektoriaus galutiniu energijos suvartojimu (2020 m. – 5,5 proc.):

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

- transporto sektoriaus išmetamos ŠESD, palyginti su 2005 m. lygiu:

- 2021–2030 m. – -14 proc.;
- kasmetinis pokytis, palyginti su 2016–2018 m. lygiu, – -3,6 proc.

- NPP nustatytas žuvusiųjų keliuose mažinimo rodiklis:

- 2030 m. daugiau kaip dvigubai sumažinti žuvusiųjų skaičių, lyginant su 2020 m. (2020 m. reikšmė – 63 žuvusieji, tenkantys 1 mln. gyventojų, 2030 m. siektina reikšmė - 30 žuvusiųjų. tenkančių 1 mln. gyventojų).

ES politiniai sprendimai dėl ES erdvės saugumo ir ekonominių ryšių bei finansinė parama jiems įgyvendinti lemia uždavinį efektyviai panaudoti ES EITP **Karinio (dvejopos paskirties) mobilumo priemonės lėšas**. Minėti ES politiniai sprendimai turės taip pat **didelę** ekonominę reikšmę Kelių direkcijos veiklai dėl dviejų pagrindinių priežasčių: pirma, minėti sprendimai sąlygoja būtinumą ypač prioritetizuoti kapitalo investicijas į TEN-T pagrindinio ir visuotinio tinklo kelius, kurie svarbūs ne tik civiliam, bet ir kariniam mobilumui. Šio prioriteto įgyvendinimui planuojama pateikti paraiškas EITP lėšas administruojančiai institucijai ir siekti gauti papildomai ne mažiau, kaip 100 mln. eurų EITP lėšų, iš kurių 2022 metais jau gauta 48,7 mln. eurų suma Via Baltica A5 kelio Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 40,2 km ruožo rekonstrukcijai.

Ekonominiai veiksniai

– Geopolitinė įtampa, sąlygota Rusijos ir Baltarusijos agresyvios politikos kitų šalių atžvilgiu, sutrikdė statybinių medžiagų ir žaliavų tiekimo grandinę, taip pat trikdė transporto ir logistikos sektoriaus veiklą. Karas, kurį Rusija pradėjo 2022 m. vasario 24 d. užpuolusi Ukrainą, visiškai sutrikdė ir nutraukė visus ekonominius ryšius ir tiekimo grandines su šiomis šalimis, veikusias iki karo. Dėl minėtų veiksnių statybinių žaliavų ir kitų prekių, naudojamų kelių statyboje bei energetikos išteklių kainų augimas sąlygojo daugelio projektų įgyvendinimo kainų išaugimą ir papildomą investicijų poreikį. Kelių direkcija, reaguodama į susidariusią situaciją, pakoregavo tipinių rangos sutarčių sąlygas, įtraukdama nuostatas dėl kainų indeksavimo. Šio ekonominio-geopolitinio veiksnio įtaka Kelių direkcijos veiklai yra itin didelė, nes dauguma kelių rekonstrukcijai ir plėtrai naudojamų statybinių medžiagų, energetinių ir kitų išteklių yra atvežtiniai ir nuo 2022 metų pradžios pabrangę daugiau nei 25 proc. Energetinė infliacija Lietuvoje, kuri yra viena aukščiausių tarp ES šalių, sąlygota nuosavų energetinių išteklių stokos, didelę minėto veiksnio įtaką, tikėtina, gali sąlygoti ir ilguoju strateginiu laikotarpiu.

– ES remia žaliąją kryptį (aplinkosaugą), skaitmenizavimą ir inovacijas ir planuoja įgyvendinti naujausius finansinius sprendimus minėtose srityse. Viena iš naujų ES finansinės paramos priemonių – Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo (angl. *Recovery and Resilience*) priemonė, kurios ne mažiau nei 30 proc. lėšų planuojama skirti aplinkosaugos ir skaitmenizavimo investicijų projektams finansuoti, yra reikšminga galimybė įgyvendinti tokius aplinkosaugos ir saugaus eismo projektus, kuriems iki šiol stigo finansavimo, o jų parengtumo lygis yra aukštas.

– ES plėtra ir integracijos skatinimas didina Lietuvos kelių transporto infrastruktūros kuriamą vertę visiems jos naudotojams, nes atsiranda naujų ekonominių ryšių. Plėtojami ES šalių tarpusavio ryšiai, prekių ir paslaugų eksportas ir importas kuria naujas galimybes Lietuvai ir kartu reikalauja patogios ir integruotos susisiekimo infrastruktūros, todėl valstybinės reikšmės kelių, ypač magistralinių, plėtra yra esminė efektyvaus susisiekimo ir junglumo ES teritorijoje prielaida.

– ES šalių ekonomikos ir bendrosios rinkos plėtra sudaro galimybes įgyvendinti kelių transporto infrastruktūros plėtros sprendimus, panaudojant naujojo ES finansinės paramos laikotarpio (2021–2027 m.) Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondų lėšas.

Socialiniai veiksniai

– Geopolitiniai iššūkiai ir poreikis plėtoti Lietuvos ekonomiką ir didinti eksportą didina kokybiško ir saugaus susisiekimo keliais svarbą ir reikalauja naujų investicijų į kelių priežiūrą, plėtrą ir eismo saugos užtikrinimą. Daugelio globalių, tarptautinių ir Lietuvos įmonių darbdaviai, pertvarkę veiklos procesus pagal IT sprendimus, pereina prie mišriojo darbo modelio ir nuotolinio darbo galimybių skatinimo. Nuotolinio darbo galimybė – tai naujos paskatos įvairių sričių specialistams rinktis gyvenamąją vietą nebūtinai toje šalyje ar mieste, kuriame yra jų darbovietė. Lietuvai šis pokytis suteikia galimybę pritraukti į šalį naujų darbingo amžiaus gyventojų iš kitų valstybių, taip pat iš didžiųjų miestų į regionus. Kartu tai

kelia iššūkį – poreikį kuo greičiau atnaujinti kelių infrastruktūrą atliepiančiam esamų ir ateities naudotojų poreikiams.

- Gyvenimo lygio ir darbo vietų skirtumai tarp daugumos Lietuvos didžiųjų miestų ir regionų lemia socialinius skirtumus ir skatina žmones nuolat vykti į darbo vietas arčiau didžiųjų miestų. Dėl šios nuolatinės tendencijos atsiranda būtinumas skirti investicijų krašto bei rajoniniams keliams, jų saugumui, ypač keliams, kuriais susisiekiama su magistraliniais keliais, taip pat pėsčiųjų ir dviračių takų trasoms atnaujinti ir plėtoti vietovėse, kuriose kuriamos darbo vietos ir yra veikiančių švietimo įstaigų.

- Visuomenės senėjimo tendencija lemia būtinumą diegti naujus eismo saugos užtikrinimo sprendinius. Dauguma pensinio amžiaus asmenų turi specialiųjų poreikių ir yra riboto judumo. Dėl bendrų ES demografinių tendencijų (vyresnio amžiaus asmenų dalies augimo bendroje ES gyventojų amžiaus struktūroje) Kelių direkcija, ateityje organizuodama kelių rekonstrukcijų ir plėtros projektavimą, turės dar labiau atsižvelgti į specialiuosius šios amžiaus grupės asmenų poreikius ir skirti vis daugiau investicijų šiems poreikiams patenkinti.

Socialiniai veiksniai turi ir ilguoju strateginiu laikotarpiu turės **vidutinę** įtaką Kelių direkcijos veiklai. Kelių direkcija, kurios veikla pagal įgyvendinamą misiją ir tikslus yra nuolat orientuota į visuomenės ir visų kelių naudotojų lūkesčių kelių infrastruktūros kokybei tenkinimą, socialinius veiksnius vertina nuolat ir iš esmės visi veiklos planai yra pagrįsti socialinių veiksmų svarbos įvertinimu.

Technologiniai veiksniai

- Iš ES šalių perimami pažangūs sprendiniai (statinių informacinis modeliavimas (angl. *Building Information Modelling*, BIM), išmaniosios projektavimo bei projektų įgyvendinimo technologijos) leidžia paspartinti kelių projektavimo ir projektų įgyvendinimo tempus ir užtikrinti aukštą visų procesų kokybę. Statinių informacinio modeliavimo sistema, apimanti skaitmeninius statinių modelius, erdvinio ryšio su aplinka vertinimą, geografinę informaciją, 3D, 4D, 5D modeliavimą ir kitus naujausius informacinių technologijų naudojimu pagrįstus įrankius, skatina pažangą. Statinių informacinio modeliavimo sistema sudaro naujas statybų projektavimo ir planavimo galimybes tiksliai parinkti statinių, įskaitant kelius, kurie dar tik projektuojami, statybos darbams atlikti reikalingą technologiją ir tiksliau, nei taikant įprastus projektavimo metodus, apskaičiuoti medžiagų kainą. Statinių informacinio modeliavimo aplinka palengvina suinteresuotų šalių bendradarbiavimą ir sudaro galimybes greičiau ir kokybiškiau įvykdyti statybų projektavimo darbus. Šis veiksnys turės vidutinę, bet ilgalaikę teigiamą įtaką Kelių direkcijos veiklai (techninių darbo projektų kokybės užtikrinimui), o pagrindines investicijas į BIM sprendimų įgyvendinimą vykdys projektavimo ir rangos paslaugas teikiančios įmonės.

- Tarp ES šalių diegiami bendri kelių priežiūros ir plėtros standartai padeda išvengti klaidų.

- Naujausios kelių tiesimo, asfaltavimo ir kitos technologijos leidžia pasiekti geresnį kainos ir kokybės santykį.

- ES institucijų ir tarptautinių organizacijų kuriamos vizijos ir teikiamos rekomendacijos susisiekiimo srityje apima ir technologijų bei inovacijų sritis. ES šalims

narėms rekomenduojama kurti ir taikyti inovacijas bei technologijas, užtikrinančias veiklos efektyvumą, padedančias spręsti klimato kaitos ir taršos neigiamo poveikio aplinkai mažinimo problemas.

- 5G ir kitų technologijų, planuojamų įgyvendinti valstybinės reikšmės keliuose plėtra sudaro galimybes diegti naujus intelektinių transporto sistemų sprendinius valstybinės reikšmės keliuose ir turės didelę ilgalaikę įtaką Kelių direkcijos veiklai ir transporto infrastruktūros kokybei bei galimybėms.

Aplinkosaugos veiksniai

- ES žaliasis kursas nustato gaires ir reikalavimus šalims narėms darnumo ir aplinkosaugos srityje.

- ES žaliojo kurso tikslai – mažinti klimato kaitos ilgalaikį neigiamą poveikį, anglies dvideginio ir kitų ŠESD išmetimo įtaką bei pasekmes ES šalių ekonomikai, žmonėms ir gamtai. Europos Vadovų Taryba 2020 m. pritarė EK iškeltam tikslui mažiausiai 55 proc. sumažinti ŠESD išmetimą iki 2030 m.

- EK komunikate Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019) 640) nurodoma, kad iki 2050 m. siekiama 90 proc. sumažinti transporto išmetamą ŠESD kiekį, skatinant daugiarašio (multimodalinio) transporto naudojimą, didinant alternatyviųjų degalų gamybą ir skatinant mažiau taršių automobilių naudojimą miestuose, o EK komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europa kelyje“ (COM(2018) 293) keliami tokie eismo saugumo tikslai – turi būti išvengiama sužalojimų ir žūčių eismo įvykiuose, užtikrinamas nedarus judumas gaminant elektromobilių baterijas Europoje.

Pagal Baltosios knygos nuostatas ES valstybės iki 2050 m. turės galutinai pereiti nuo taršių prie alternatyviu kuru varomų automobilių ir taip sumažinti bendrą transporto sektoriaus išmetamą ŠESD kiekį.

Minėti aplinkosaugos veiksniai turės didelę įtaką Kelių direkcijos veiklai. Tvari, aplinkai draugiška veikla yra viena iš Kelių direkcijos įgyvendinamų ir toliau planuojamų įgyvendinti tvarumo iniciatyvų. Poveikio aplinkai vertinimai, triukšmo keliuose, taršos mažinimas ir antrinių medžiagų panaudojimas yra ir bus vienu iš Kelių direkcijos veiklos strateginių prioritetų.

Teisiniai veiksniai

ES teisės aktai, reikšmingi ir darysiantys didelę įtaką Kelių direkcijos veiklai vidutiniu ir ilguoju strateginiu laikotarpiu ir jų realizavimas Lietuvos teisės aktuose

ES strateginiai teisės aktai, nustatantys ES ilgalaikius politinius tikslus, yra ES valstybių narių bendru sutarimu patvirtinti ir turintys lemiamą įtaką Lietuvos veiksmų ir investicijų prioritetų planavimui ir vykdymui. ES teisinėmis (reglamentais, direktyvomis ir kt.) ir ekonominėmis priemonėmis (ES finansine struktūrinių ir nestrukūrinių fondų parama) skatina ES šalys nars mažinti klimato kaitą, siekiant ŠESD emisijos mažėjimo, ir jos

padarinius, atnaujinti TEN-T pagrindinio (angl. *core*) ir visuotinio (angl. *comprehensive*) tinklo kelius, diegti žaliąsias inovacijas ir išmanių eismo saugos sprendimus mažinant žūčių skaičių keliuose. Šio ES nustatyto teisinio reguliavimo, kuris kartu yra ir reikšmingas politinis veiksnys, neįvykdymas gali sąlygoti finansinių sankcijų taikymą ES valstybėms – narėms, laiku neįvykdžiusioms ES teisės aktuose nustatytų privalomų įpareigojimų.

Reikšmingiausiai vidutiniu ir ilguoju strateginiu laikotarpiu Kelių direkcijos veiklą formuos ir didelę įtaką Kelių direkcijos veiklai turės ES teisės aktai, susiję su kelių transporto infrastruktūros naudojimu ir su šia infrastruktūra susijusiomis sritimis:

1. ES politikos ir strategijos dokumentuose nustatomi pagrindiniai reikalavimai Lietuvai kaip šaliai – ES narei susisiektimo srityje apima keturias sritis: TEN-T tinklo išvystymo lygį, AEI-T dalį transporte, transporto sektoriaus išmetamą ŠESD bei saugumą keliuose (išsamiau – dalyje „Politiniai veiksniai“). Šių ES politiką ir strategiją reglamentuojančių teisės aktų neįvykdymas gali lemti teisėtas ir iš anksto žinomas reikšmingo dydžio finansines sankcijas Lietuvai, kaip ir kitoms ES šalims narėms.

2. 1999 m. birželio 17 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2011 m. rugsėjo 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/76/EB, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra. Direktyvos 1999/62/EB ir 2011/76/EB svarbios Elektroninės kelių rinkliavos įgyvendinimui, jų pagrindu atlikti pakeitimai Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme (2020 m. lapkričio 10 d. Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo įstatymas Nr. XIII-3420).

3. 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2015/719/EB. Direktyvos 96/53/EB ir 2015/719/EB svarbios Elektroninės kelių rinkliavos įgyvendinimui, jų pagrindu atlikti pakeitimai Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme (2020 m. lapkričio 10 d. Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo įstatymas Nr. XIII-3420).

4. 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keisti informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje. Įgyvendinant (ES) 2019/520 direktyvą, jos nuostatos perkeltos į Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymą (2020 m. lapkričio 10 d. Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo įstatymas Nr. XIII-3420). Kelių direkcija, įgyvendinant šio įstatymo nuostatas, jau atliko parengiamuosius darbus, reikalingus 2024 m. įgyvendinti Elektroninę kelių rinkliavos sistemą (angl. *E-tolling*) ir vykdo viešuosius paslaugų pirkimus. Minėta ES direktyva turi itin didelę įtaką Kelių direkcijos veiklai ateityje, nes Elektroninės kelių rinkliavos sistemos įgyvendinimas sudarys prielaidas įgyvendinti ES principą „teršėjas moka“ ir kasmet sukaupti

daugiau kaip 100 mln. eurų elektroninės kelių rinkliavos lėšų magistralinių kelių priežiūrai, rekonstrukcijoms ir plėtrai.

5. Europos Parlamento ir Tarybos 2010 m. liepos 7 d. direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos. 2011 m. gruodžio 21 d. priimtas Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 1, 2, 3, 4, 6, 11, 13, 15 straipsnių pakeitimo ir papildymo, įstatymo papildymo 131 straipsniu ir įstatymo priedo papildymo įstatymas Nr. XI-1832, kuriuo buvo įgyvendintas ITS direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę. 2012 m. kovo d. Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-193 „Dėl Intelektinių transporto sistemų diegimo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ patvirtino Intelektinių transporto sistemų diegimo ir naudojimo tvarkos aprašą, kurio pagalba buvo įgyvendinta ITS. Ši direktyva yra viena iš teisinių prielaidų įgyvendinti Elektroninės kelių rinkliavos sistemos sukūrimui ir įgyvendinimui, todėl ir šios direktyvos įtaka Kelių direkcijos veiklai yra didelė.

6. 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos, kuris bus taikomas nuo 2024 m. rugpjūčio 21 d. nustato, kad valstybės institucijos privalės priimti vežėjų teikiamą informaciją skaitmeniniu būdu pagal bendrą formatą, galiosiantį visose ES šalyse. Baltijos šalys jau yra užbaigusios bandomąjį keitimąsi krovinių informacija vykdant tarpvalstybines operacijas projektu, kuriame buvo sukurtos techninės ir administracinės priemonės, užtikrinančios sklandų logistikos grandinių veikimą Lietuvoje, Latvijoje, ir Estijoje nenaudojant popierinių dokumentų. Šis (ES) 2020/1056 reglamentas itin reikšmingas visam transporto ir logistikos sektoriui, o Kelių direkcijai ypač svarbus jo įgyvendinimas dėl kuo didesnio ES erdvės kelių naudotojų skaičiaus.

7. Europos Komisija Baltojoje knygoje nustatė šalims narėms reikalavimą iki 2050 m. užtikrinti įmanomai didžiausią kelių saugą. Eismo saugai užtikrinti būtina ne tik investuoti į transporto infrastruktūrą, tačiau ir šviesti visuomenę apie saugaus elgesio keliuose svarbą. Vadovaujantis LR 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. Kelių direkcija tiesiogiai dalyvauja šio uždavinio įgyvendinime vykdydama kelių priežiūros ir plėtros veiklą ir pagal objektyvius ir skaidrius kriterijus, įteisintus kelių atnaujinimo prioritetinių eilių nustatymo metodikose, ir prioritetizuoja labiausiai nesaugių kelių tvarkymą.

8. 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.

9. Pagal Baltosios knygos nuostatas ES valstybės iki 2050 m. turės visiškai 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.

10. 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 realizuojama ir skatinama per esamų ir kuriamų naujų ES struktūrinių paramos fondų lėšų skyrimą ES šalių narių investicijoms į aplinkosaugos projektus.

Europos Komisijos (toliau – EK) įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/1328 2021 m. rugpjūčio 10 d., kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1153 apibrėžiami infrastruktūros reikalavimai, taikytini tam tikrų kategorijų dvejopo infrastruktūros naudojimo veiksams. EK, atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, nustatė Europos infrastruktūros finansavimo fondo (angl. CEF) Karinio mobilumo priemonės naudojimo dvejopam transporto infrastruktūros naudojimui, siekiant pagerinti ir civilinį, ir karinį mobilumą reikalavimus. EK taip pat nustatė, kad tam tikromis sąlygomis veiksmai arba konkreti su jais susijusi veikla, kuriais remiamos naujos arba esamos transeuropinio transporto tinklo dalys, tinkamos kariniam transportui, siekiant jas pritaikyti prie dvejopo naudojimo transporto infrastruktūros reikalavimų, atitinka Sąjungos finansinės paramos skyrimo reikalavimus pagal 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1153, kuriuo nustatoma Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1316/2013 ir (ES) Nr. 283/2014. Reglamentas suteikia Kelių direkcijai galimybę kreiptis, gauti ir investuoti dalį CEF lėšų į magistralinius kelius, svarbius civiliniam ir kariniam judumui.

Lietuvos Respublikos teisės aktai, reikšmingi ir darysiantys didelę įtaką Kelių direkcijos veiklai vidutiniu ir ilguoju strateginiu laikotarpiu

1. Lietuvos aukščiausio lygio strateginiame dokumente – 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. Minėtas siekis apima ir susisiekimo įmonių veiklą bei jų optimizavimą.

2. Nacionalinis pažangos planas 2021–2030 m.

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 EK 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. 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).

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.

3. 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.

4. Svarbiausi Lietuvos Respublikos teisės aktai, reglamentuojantys kelių transporto infrastruktūros valdymą, priežiūrą ir plėtrą bei finansavimą ir Kelių direkcijos veiklą, vykdant specialiuosius įpareigojimus, yra šie:

- Lietuvos Respublikos kelių įstatymas, kuris nustato Lietuvos Respublikos automobilių kelių plėtojimo, priežiūros ir naudojimosi jais teisinius pagrindus, kas ir yra pagrindinė Kelių direkcijos vykdoma veikla, 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, kuris nustato kelių naudojimo apmokestinimo ir Kelių priežiūros ir plėtros programos 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;

- Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, kuris 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;

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. vasario 11 d. nutarimas Nr. 155 „Dėl Kelių priežiūros tvarkos aprašo patvirtinimo“;

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimas Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“;

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. liepos 22 d. nutarimas Nr. 813 „Dėl Valstybės turto informacinės paieškos sistemos steigimo ir jos nuostatų patvirtinimo“;
- 2008 m. sausio 9 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. D1-11/3-3 „Dėl Kelių techninio reglamento KTR. 1.01:2008 „Automobilių keliai“ patvirtinimo“ . Kelių techninis reglamentas KTR. 1.01.2008 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;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2006 m. lapkričio 24 d. įsakymas Nr. 3-453/D1-549 „Dėl Susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų rengimo taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. rugpjūčio 24 d. įsakymas Nr. 3-476 „Dėl Valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos įstatų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 21 d. įsakymas Nr. 3-13 „Dėl Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo įgyvendinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. balandžio 29 d. įsakymas Nr. 3-137 „Dėl VP2-4.3-SM-01-V priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ projektų finansavimo sąlygų aprašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. gegužės 13 d. įsakymas Nr. 3-164 „Dėl VP2-5.4-SM-01 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“ projektų finansavimo sąlygų aprašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. gegužės 13 d. įsakymas Nr. 3-165 „Dėl VP2-5.1-SM-01 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametrų gerinimas“ projektų finansavimo sąlygų aprašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. liepos 16 d. įsakymas Nr. 3-269 „Dėl VP2-4.4-SM-01 priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametrų gerinimas“ projektų finansavimo sąlygų aprašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. rugsėjo 15 d. įsakymas Nr. 3-331 „Dėl VP2-4.4-SM-02-R priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ projektų finansavimo sąlygų aprašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. balandžio 23 d. įsakymas Nr. 3-289 „Dėl Leidimų važiuoti valstybinės reikšmės keliais didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis išdavimo ir mokesčio už važiavimą valstybinės reikšmės keliais tokiomis transporto priemonėmis mokėjimo, administravimo ir kontrolės tvarkos aprašo patvirtinimo“.

5. Kelių direkcijos teisinės veiklos formos pakeitimas vykdomas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įstatymo 19 str. 2 d. 5 p. ir 3 d. nuostatas, pagal kurias valstybės įmonė gali būti pertvarkyta į akcinę bendrovę. Akcinės bendrovės steigėjas ir vienintelis savininkas bus Lietuvos Respublikos Vyriausybė, jos savininko teises ir toliau įgyvendins Susisiekimo ministerija.

6. Kelių direkcijos pertvarkymo į akcinę bendrovę procese 2021 m. rugsėjo 1 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 704 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 4, 5, 9, 10, 13, 18, 20 straipsnių pakeitimo ir 7 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 1, 6, 10 ir 11 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 9 straipsnio pakeitimo įstatymo, Lietuvos respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 pakeitimo įstatymo Nr. XIII-3420 2 ir 6 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymo Nr. IX-2499 9, 17 ir 18 straipsnių pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos žemės įstatymo Nr. I-446 7 straipsnio pakeitimo įstatymo projektų pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui parengtas ir priimtas teisės aktų pakeitimų paketas, kurio pagrindu įmonė pertvarkom į akcinę bendrovę, o po pertvarkymo toliau vykdys savo veiklas kaip akcinė bendrovė.

7. Pertvarkius Kelių direkcijos teisinę veiklos formą į akcinę bendrovę, vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 6 str. nuostatomis, kaip ir šiuo metu, Kelių direkcija, vykdydama valstybės pavestas funkcijas, valdys valstybinės reikšmės kelius ne nuosavybės, o patikėjimo teise.

8. Teisės aktai, reglamentuojantys Kelių direkcijos valdomas ir (arba) tvarkomas informacines sistemas (toliau – IS) bei registrus, pateikiami 5 lentelėje.

5 lentelė

Teisės aktai, reglamentuojantys Kelių direkcijos valdomas IS, registrus

IS, registras	Teisės aktai
Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinė sistema (EIS), LAKIS, VINTRA, KTVIS	– 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 ir (ar) tvarkytojo veiklą bei elektroninių duomenų saugos valdymą.

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

Valstybinės reikšmės kelių infrastruktūra, kokybiškas ir junglus kelių tinklas yra esminė prielaida automobilių kelių transporto ir logistikos ūkio šakos plėtrai. Toliau pateikiame kelių tinklo glaustą apžvalgą ir duomenis bei prognozes apie minėtą sektorių.

Visų valstybinės reikšmės kelių bendras ilgis yra 21208,893 km. Bendras visų Lietuvos automobilių kelių tinklas, įskaitant vietinės reikšmės kelius, yra 84,893 tūkst. km ([Oficialiosios statistikos portalas](#)).

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 – 1 751,293 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 – 4 924,617 km;
- Rajoniniai keliai – keliai, jungiantys miestų ir kaimų gyvenamąsias vietas su magistraliniais ir krašto keliais. Rajoninių kelių bendras ilgis – 14 532,983 km.

6 lentelė

Valstybinės reikšmės keliai 2022 m. spalio 30 d.

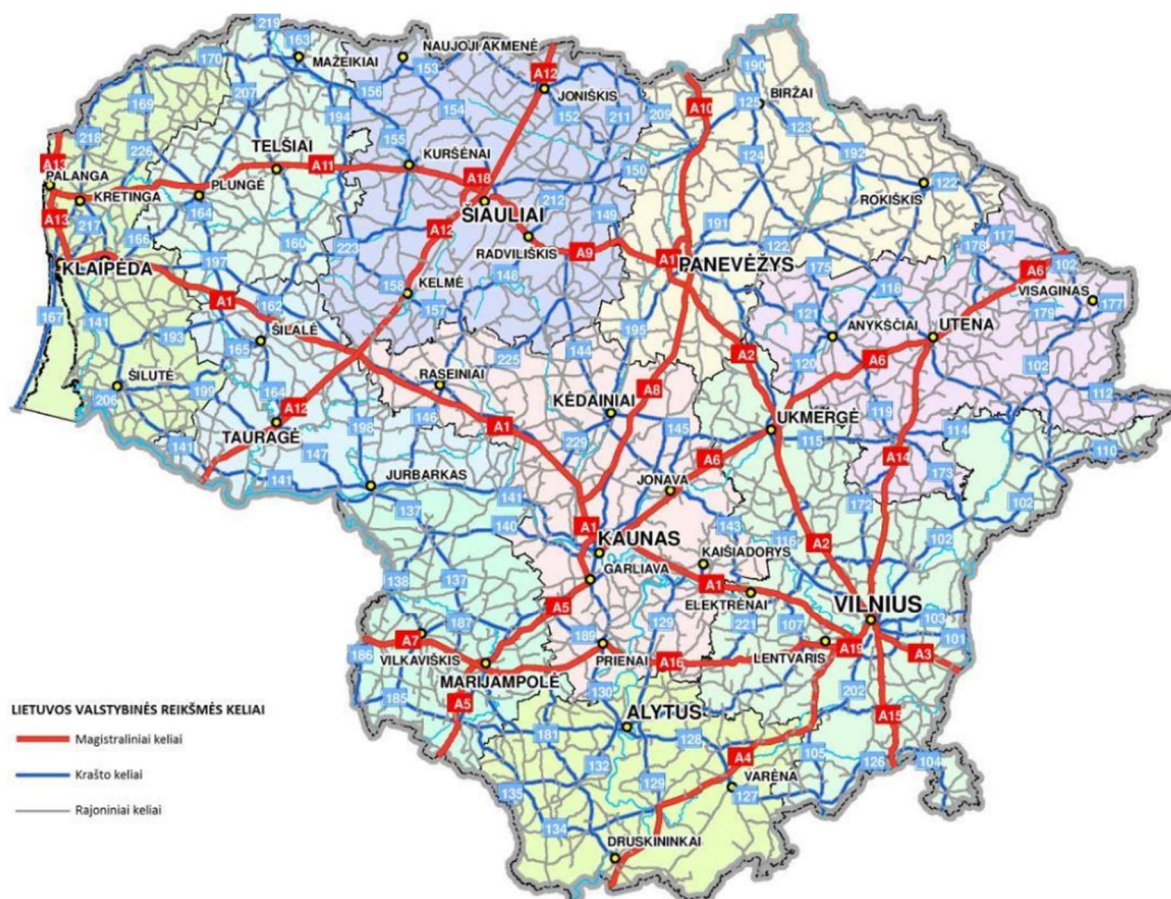
Kelio reikšmė	Ilgis, km
Magistraliniai	1 751,293
Krašto	4 924,617
Rajoniniai	14 532,983
Iš viso	21 208,893

Šaltinis: Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1071.

Lietuvos Respublikos teritoriją kerta du TEN-T koridoriai ir šešios Europinės reikšmės magistralės (žr. 5 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–Praha); 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).



5 pav. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinklas

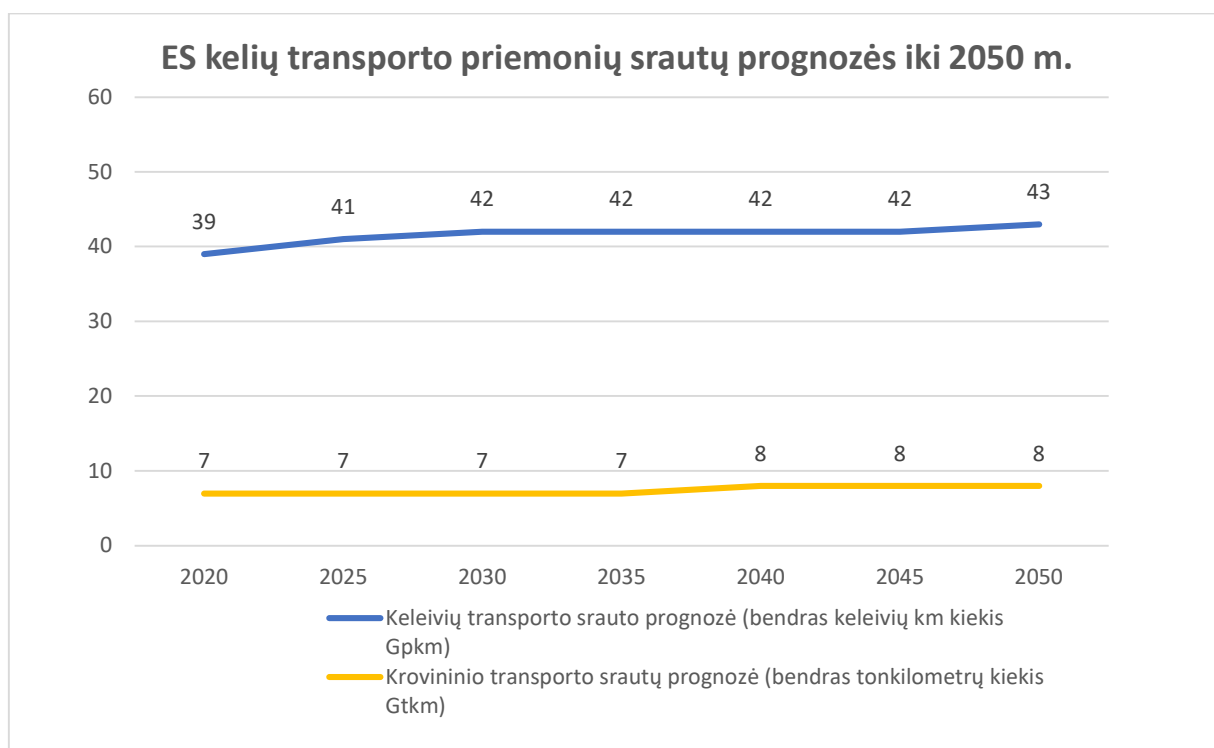
Lietuvos krovinių vežimo kelių transportu ir logistikos sektorius yra modernus, konkurencingas Europoje, nuolat augantis ir reikšmingai prisidedantis prie šalies BVP (apie 13 proc).

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

Automobilių kelių transporto priemonių srautų prognozės

Remiantis Europos Komisijos inicijuotų strateginių tyrimų dokumentuose pateiktomis keleivių ir krovinio transporto srautų (infrastruktūros poreikio) prognozėmis Lietuvai (EU Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050), tiek viešojo, tiek privataus ir krovinio transporto srautai 2021–2035 m. toliau augs (6 pav.).

Tikėtina, kad dėl reikšmingų geopolitinių pokyčių ir karo Ukrainoje, pasikeitus pasaulinėms daugumos prekių tiekimo grandinėms ir išaugus energetinių išteklių kainoms, šios Europos Komisijos prognozės bus tikslinamos.



6 pav. ES kelių transporto priemonių srautų prognozės iki 2050 m.

Šaltinis: EU Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050), p.175.

Transportas ir logistika yra viena iš svarbiausių Lietuvos ūkio šakų, nes prisideda prie Lietuvos eksporto apimčių didinimo, sudaro sąlygas šalies verslo subjektams ir investuotojams plėtoti veiklą ir kurti naujas darbo vietas, o šalies gyventojams – realizuoti 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, dėl Rusijos karinės invazijos į Ukrainą ir kitų geopolitinių veiksnių įtakoje sutrikdytos pasaulinės tiekimo grandinės, išaugusių statybinių medžiagų ir energetinių išteklių kainų, žaliavų kainų, geopolitinių veiksnių bei situacijos

darbo rinkoje, 2022 m. II ketv. visų transporto rūšių krovinių vežimo (tūkst. tonų) apimtys sumažėjo 22 proc. (lyginant su 2021 m. II ketv.), atitinkamai 2022 II ketv. krovinių vežimas (tūkst. tonų) kelių transportu sumažėjo beveik 12%, krovinių apyvarta kelių transportu lyginant su 2021 m II ketv. sumažėjo 2,68 % (žr. nuorodą [Oficialiosios statistikos portalas](#)).

Valstybės sienos apsaugos tarnybos duomenimis per 2021 m. per Lietuvos pasienio kontrolės punktus į Lietuvą iš viso vyko 1829034 transporto priemonės ([Valstybės sienos apsaugos tarnyba - Valstybės sienos apsaugos tarnybos statistika \(pasienis.lt\)](#)).

Remiantis valstybinės įmonės „Regitra“ 2022 m. spalio mėn. duomenimis, Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklu naudojasi beveik 2,36 mln. Lietuvoje registruotų transporto priemonių.

Augantis lengvųjų bei sunkiasvorių transporto priemonių skaičius yra reikšmingas iššūkis Lietuvai įvykdant ES Žaliojo kurso reikalavimus dėl ŠESD mažinimo ir energijos išteklių taupymo. Iššūkį didina ir faktas, kad, remiantis EK prognozėmis, transporto sektoriaus poreikis energetiniams ištekliams sudarys net apie 30 proc. visų sektorių energijos išteklių poreikio iki 2030 m. Remiantis minėtomis prognozėmis, transporto sektorius išliks 3-oje vietoje tarp labiausiai augančio energetinių išteklių poreikio industrijų. (žr.nuorodą; European Commission, European energy and transport trends to 2030.

http://81.47.175.201/transvisions/documents/energy_transport_trends_2030_update_2005_en.pdf.

Geopolitiniai pokyčiai, karo Ukrainoje ir Covid-19 pandemijos sukelti neapibrėžtumai rinkoje suponuoja būtinybę investuoti į infrastruktūrą ir kurti sąlygas vystyti sektoriams, kurie kompensuotų nuostolius, susijusius su tarptautinių pervežimų paslaugų susitraukimu.

Glaustas Kelių direkcijos veiklos ir pasiekimų palyginimas su kitų ES šalių-narių ir kitų pasaulio šalių įmonių ir įstaigų, vykdančių valstybinės reikšmės kelių priežiūrą ir plėtrą, veiklomis

Siekiant palyginti Kelių direkcijos veiklą ir pasiekimus su kitose ES šalyse narėse ir kai kuriose pasaulio šalyse kelių priežiūrą ir plėtrą vykdančiomis įmonėmis ir įstaigomis, turėtų būti taikomi vieningi palyginimo (angl. benchmarking) kriterijai. Dėl skirtingų jurisdikcijų, skirtingų veiklos teisinių formų, finansavimo skirtumų ir paties valdomo kelių tinklo struktūros ypatumų, Kelių direkcijos silpnąsias ar stipriąsias puses objektyviai palyginti su atitinkamas veiklas vykdančiomis kitų šalių įmonėmis ir įstaigomis būtų sudėtinga ir netikslu. Tačiau akivaizdu, kad didelę praktinę naudą Kelių direkcijai teikia nuolatinis ES šalių – narių ir kitų pasaulio šalių bendradarbiavimas kelių priežiūros ir plėtros, aplinkosaugos ir kitose srityse, kuriose Kelių direkcija aktyviai bendradarbiauja su atitinkamomis kitų šalių įmonėmis, dalindamasi patirtimi, lygindama savo veiklą ir perimdama gerąją patirtį.

Geriausios patirties perdavimo ir taikymo sritys, kuriose Kelių direkcijos ir ES šalių narių įmonių ir įstaigų, vykdančių iš esmės analogišką veiklą, patirtys sistemingai perduodamos ir pasiekimai iš esmės palyginami, pateikiamos žemiau.

Transporto infrastruktūros priežiūros ir plėtros, kelių infrastruktūros būklės tyrimų ir turto valdymo srityje:

- Naujausi kelių projektavimo praktikos pokyčiai ir kelių eismo saugumo politika (Austrijos, Kanados, JAV pažangi patirtis);
- Siekiama perimti reikalavimų, keliamų ateities transporto infrastruktūrai (keliai turi būti išmanūs autonominių automobilių atžvilgiu ir elektrifikuoti elektromobilių atžvilgiu) ir kelių tyrimų (įskaitant kelių dangos tyrimus) veiklai, patirtį iš daugiausiai šioje srityje pasiekusių šalių (Vokietijos pažangi patirtis);
- Naujovių ir patirties tiltų būklės vertinime perėmimas (Vokietijos pažangi patirtis);
- Kelių dangos būklės ir kiti tyrimai bei tyrimams naudojama kompleksinė įranga, įskaitant įrangą, efektyviai naudojamą analizuojant ir projektuojant inžinerinius sprendinius eismo saugos požiūriu (Austrijos pažangi patirtis);
- Susipažinta su nauja eksperimentine kelių dangų tyrimų įranga, kuri yra žymiai pigesnė už LAKD eksploatuojamą kompleksinę kelių tyrimų įrangą RST63;
- ES šalių tyrimai perdirbtų padangų gumos panaudojimo pėsčiųjų takų asfalto mišiniuose ir takų įrengime bei kitose kelio dangose (lygiagrečiai patirtis, Kelių direkcija taip pat vykdo šių galimybių tyrimą);
- Elektromobilių baterijų įkrovimo pažangiausi sprendimai keliuose (Švedijos pažangi patirtis);
- Kelių turto valdymo srityje (Austrijos, Čekijos, Airijos pažangi patirtis).

Tvarumo, aplinkosaugos, ŠESD emisijų mažinimo srityse:

- Aplinkosauginių reikalavimų taikymo praktika skirtingose šalyse. Nagrinėjama pažangiausia patirtis, kaip galima įtraukti aplinkosaugos kriterijus į sutartis (Danijos pažangi patirtis);
- CEDR šalių-narių dalyvavimo standartizacijos techniniuose komitetuose rezultatai;
- Naujo ES Statybos produktų reglamento projektas ir kylantys klausimai;
- Dalijamasi patirtimi ir perimama geriausia patirtis dėl šalims-ES narėms išskylančių iššūkių ir rizikų transporto infrastruktūros priežiūros ir plėtros srityje.

Glaustas Kelių direkcijos patirties ir pasiekimų palyginimas su kitų ES šalių narių kelių priežiūra ir plėtrą vykdančių įmonių ir įstaigų veikla:

- Kelių direkcija asfalto dangos būklės tyrimus (išskyrus slidumo matavimus) atlieka taip pat kokybiškai, naudodama specialią tam skirtą įrangą, kaip ir kiti Europos Sąjungos kelių tyrėjai. Planuojama perimti geriausią patirtį ir įdiegti ją Lietuvoje.
- Kelių direkcija, kartu su atitinkamą veiklą vykdančiomis ES šalių-narių įmonėmis ir įstaigomis, iš esmės vienodais keliais ieško sprendimų užtikrinant Žaliojo kurso įgyvendinimą. Viena iš sričių, kurioje Kelių direkcija lygiagrečiai su kitų ES šalių narių už kelių priežiūrą atsakingomis institucijomis vykdo tokią pačią inovatyvią eksperimentinę

veiklą - tai panaudotų padangų gumos panaudojimo galimybių asfalto mišinių gamyboje tyrimai.

- Kelių direkcija tarp tos pačios veiklos srities įmonių ir įstaigų ES šalyse pirmauja ieškant būdų, kaip optimaliai panaudoti kelių remontų ir statyboms procesuose susidarančias deginimo atliekas (šlakus).
- Turto būklės valdymo ir lėšų poreikio planavimui Kelių direkcija turi įdiegtą programinę įrangą, kurią naudoja ir kitos pasaulio šalys.

Lyginant Lietuvos ir kaimyninių Baltijos šalių (Lenkijos, Estijos ir Latvijos) automobilių kelių tinklą valdančių įmonių veiklos teisinės formas, investicijų į valstybinės reikšmės kelių tinklą finansavimo šaltinius ir prioritetus, pažymėtini keli skirtumai. Lietuvoje veikiančios ir valstybinės reikšmės kelių tinklą valdančios Lietuvos automobilių kelių direkcijos veiklos teisinė forma nuo 2023 m. sausio 2 d. pakeista iš valstybės įmonės į akcinę bendrovę. Latvijos valstybinės reikšmės kelių turtą valdančios įmonės veiklos teisinė forma yra uždaroji akcinė bendrovė, Estijos transporto administracija ir Lenkijos valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklą valdanti įmonė yra biudžetinės įstaigos. Nepaisant to, kad minėtų subjektų teisinė veiklos forma skiriasi, veiklos tikslai ir finansavimo struktūra, kurioje esminę lėšų dalį sudaro valstybės biudžeto ir ES fondų lėšos, reikšmingai nesiskiria. Taip pat tiek Lietuvos, tiek ir kaimyninių Baltijos bei kitų ES šalių kelių būklės vertinimo principai nesiskiria, t. y. visų ES šalių valstybinės reikšmės kelių tinklo būklė vertinama kelių dangos tyrimų, kurių metu nustatomas kelių dangos būklės indeksas, būdu. Ilgalaikio finansavimo, skiriant valstybės biudžeto lėšas planavimas, kai kuriose Baltijos šalyse yra reikšmingai pažengęs lyginant su planavimu Lietuvoje: pavyzdžiui, Lenkijoje 2022 metais patvirtintas 10 metų trukmės investicijų į valstybinės reikšmės kelius planas, kurį įgyvendinus planuojama sutvarkyti apie 2,5 tūkst. km kelių tinklo. Tokia ilgalaikio kelių priežiūros ir plėtros finansavimo planavimo praktika yra sektingas pavyzdys ir Lietuvai, nes ilgalaikis kelių finansavimo planavimas kelia didesnį partnerių ir potencialių partnerių, ypač – rangos darbus ilgalaikiuose projektuose vykdančių įmonių pasitikėjimą dėl ilgalaikio darbų finansavimo užtikrintumo. Tuo tarpu Lietuvoje lėšos investicijoms į valstybinės reikšmės kelius tvirtinamos trijų metų trukmės KPPP sąmatos forma, tačiau skiriamos lėšų sumos kasmet peržiūrimos atsižvelgiant į valstybės biudžeto galimybes.

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, taip pat miestų ir rajonų savivaldybės ir kitos institucijos, kurios naudoja Kelių direkcijos teikiamais duomenimis ir paslaugomis.

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, vykdamas 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.

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

Atsakinga institucija	Atliekamos veiklos ir (ar) 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“.
VšĮ Centrinė projektų valdymo agentūra (toliau – CPVA)	CPVA, įgaliota Vyriausybės, kontroliuoja KPPP lėšų panaudojimą ir Kelių direkcijos vykdomus viešųjų pirkimų procesus. CPVA taip pat pagal kompetenciją nagrinėja Kelių direkcijos paraiškas ES lėšoms gauti tiems valstybės investicijų projektams, kuriems skiriamas finansavimas Susisiekimo ministro įsakymu, pasirašo šių projektų finansavimo sutartis ir nagrinėja pagrįstumą bei priima sprendimus dėl mokėjimo prašymų apmokėti tinkamas išlaidas pagal Kelių direkcijos ir rangovų sutartis ir kitus būtinus išlaidų apmokėjimui pagrįsti dokumentus.
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 naudojantis 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 naudojantis 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 naudojantis 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 kroviniu ar be jo yra didesnė už didžiausiuosius leidžiamus naudojantis keliais transporto priemonių ar jų junginių matmenis. Kitų kelių transporto sistemos veiklų organizavimas ir vykdymas nėra tipinės muitinės veiklos.

2.3. VIDINIŲ VEIKSNIŲ ANALIZĖ IR JŲ KIEKYBINIS VERTINIMAS

Veiklos valdymo architektūra

Siekiant didinti veiklos efektyvumą įmonėje, 2021 m. kovo 1 dieną buvo patvirtinta veiklos architektūros valdymo sistema. Tai – hierarchinė procesų, rodiklių ir išteklių (toliau – veiklos architektūros elementų) sistema, identifikuojanti ir kurianti sąsajas tarp sistemos elementų (7 pav.)



7 pav. Veiklos architektūros elementai

Šios sistemos pagrindinė misija yra užtikrinti ilgalaikių ir trumpalaikių įmonės tikslų pasiekimą efektyviausiu ir naudingiausiu būdu bei diegti procesinio valdymo ir nuolatinio veiklos tobulinimo kultūrą.

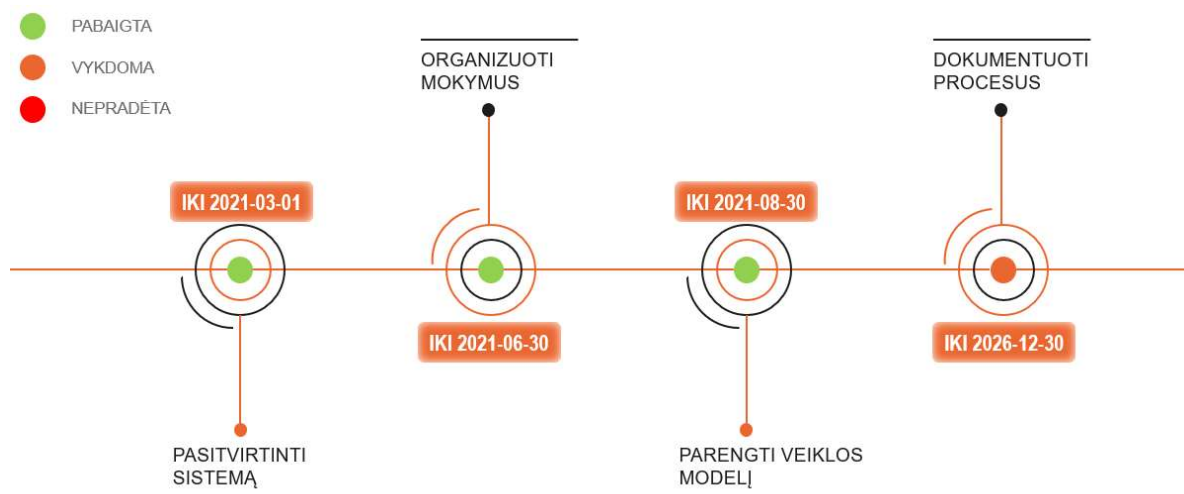
Siekiant sėkmingai įdiegti sukurta sistemą, buvo parengtas veiksmų planas, kurio vienas iš svarbiausių etapų – procesų dokumentavimas, kurio metu bus vykdoma detali procesų analizė ir modeliavimas (žr. 8 paveikslą):

1 etapas. Sukurti mokymo programą ir apmokyti darbuotojus.

2 etapas. Parengti įmonės veiklos modelį (procesų žemėlapis ir pagrindinės atsakomybės už funkcijas bei procesus) bei prioretizuoti funkcijas.

3 etapas. Dokumentuoti funkcijose identifikuotus procesus pagal sudarytą prioriteto eilę.

Visi etapai yra dalinai priklausomi vienas nuo kito, todėl buvo pradėti diegti vienu metu.



8 pav. Veiklos architektūros valdymo sistemos diegimo planas

2021 m. buvo parengtas veiklos modelis su procesų žemėlapiu bei atsakomybių matrica (sutrumpinta ir vizualizuota šio dokumento versija pateikiama 9 paveiksle). Visa Kelių direkcijos veikla buvo padalinta į 3 funkcijų grupes – valdymo procesai, pagrindiniai procesai bei palaikomieji procesai. Taip pat, buvo identifikuota 21 funkcija ir apie 115 procesų. Funkcijų kiekis nekintamas, o procesų kiekis gali nežymiai kisti, atsižvelgiant į 3 etape vykdomą procesų analizę bei modeliavimą, kurio metu gali būti poreikis sujungti kelis procesus į vieną ar išskirti papildomą procesą, siekiant užtikrinti veiklos architektūros valdymo sistemos elementų tarpusavio integralumą.



9 pav. Kelių direkcijos funkcijų žemėlapis

Tam, kad būtų galima įsivertinti veiklos architektūros valdymo sistemos sėkmingą diegimą, buvo nustatytas rodiklis „Įmonės procesų dokumentavimo lygis (PDL)“ (žr. 8 lentelę).

8 lentelė

Įmonės procesų dokumentavimo lygio skaičiavimas

Pavadinimas	Rodiklio skaičiavimo metodika	Duomenų šaltiniai	Mato vnt.	Periodiškumas ir rezultatų pateikimo data	Atsakomybė
Įmonės procesų dokumentavimo lygis	$PDL = \frac{PP}{IP} * 100,$ kur: PDL – procesų dokumentavimo lygis PP – dokumentuoti ir patvirtinti procesai IP – identifikuoti procesai	Veiklos modelis	%	Matuojama 2 kartus per metus Rezultatai pateikiami: iki liepos 10 d. už I ir II ketvirčius; iki sausio 10 d. už III ir IV ketvirčius. Pirmas matavimas 2022-07	Procesų valdymo vadovas

Šis rodiklis yra įtrauktas ir į įmonės strateginį veiklos planą bei jam yra nustatytos siektinos reikšmės.

Visiškai dokumentuoti visus procesus planuojama iki 2026 m. pabaigos, t. y. per metus išanalizuoti, sumodeliuoti bei dokumentuoti apie 20 procesų, o nuo 2023 m. bus vykdomas ne tik naujų procesų dokumentavimas, bet jau prisidės ir prieš tai dokumentuotų procesų peržiūra.

Kasmet sistemingai analizuojant ir modeliuojant procesus, bus efektyviau identifikuojamos Kelių direkcijos procesų stipriosios ir tobulintinos veiklos.

Toliau pateikiame reikšmingiausių vidinių veiksmų, turinčių didžiausią įtaką Kelių direkcijos galimybės ir stiprybėms, aprašymą ir jų kiekybinį vertinimą, ypač – planuojamą šių veiksmų įtaką Kelių direkcijos veiklos apimtims ir pajamoms, taip pat jų reikšmingumą klientams ir valstybei.

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 tobulintinos sritys bei koreguotini veiksmai periodiškai pristatomi ir aptariami Kelių direkcijos valdyboje bei įmonės komandoje įmonės vadovybės organizuojamų strateginių sesijų metu, kurių 2022 m. įvyko trys. Tokiu būdu užtikrinama ir įmonės vadovų lyderystė strateginiame planavime, ir valdybos narių, ir didelio skaičiaus viduriniojo lygmens vadovų bei aukščiausios kvalifikacijos specialistų įsitraukimas. Strateginių tikslų ir rodiklių vykdymo rezultatai pasibaigus kiekvienam metų ketvirčiui svarstomi valdybos posėdžiuose.

Siekdama didžiausios naudos visuomenei, Kelių investicijų prioritetus nustato pagal galiojančias investicijų prioritetų nustatymo metodikas ir jų pagrindu parengtas prioritetines 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. 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, skiriamų kelių priežiūrai ir plėtrai, panaudojimui. Informacija apie Kelių direkcijos įgyvendinamus investicijų projektus pateikta interneto svetainėje adresu [Projektai - LAKD](#). Informacija apie valstybės investicijų projektų finansavimą pateikiama 2 priede.

Informacija apie planuojamus įgyvendinti bendrai finansuojant ES finansinės paramos lėšomis 2021–2027 m. laikotarpiu projektus pateikiama 3 priede.

Kelių direkcija, įgyvendindama siekį, kad jos veikla būtų kryptinga, skaidri, darni, grįsta atitiktimi teisės aktams ir etikos principams, savo veikloje vadovaujasi patvirtintomis politikomis.

Valstybinės reikšmės kelių tinklo esama būklė ir eismo sauga

Kelių direkcija kiekvienais metais tiria kelių dangos būklę ir šių tyrimų rezultatų pagrindu priima sprendimus dėl investicijų prioritetų. Svarbiausias kriterijus, pagal kurį vertinama kelių kokybė, yra dangos būklės indeksas (toliau – DBI). Šis indeksas nustatomas laboratorinių tyrimų būdu, naudojant patikimą sertifikuotą Kelių direkcijos laboratorinę įrangą. Vertinant kelių dangos būklę, tyrimų metu tikrinama, ar kelio DBI skiriasi nuo normatyvinės indekso reikšmės, atsižvelgiant į kelio kategoriją. Pagal kelių dangos normatyvus kelio ruožo būklė vertinama kaip bloga, jeigu ruožo DBI yra: didesnis negu 3,0 – magistraliniame kelyje, didesnis negu 3,5 – krašto kelyje, ir didesnis negu 4,0 – rajoniniame kelyje (palyginimui: naujai nutiesto kelio DBI yra 1,0). Blogos būklės keliuose greičiau susiformuoja pažaidos, tokie keliai yra nesaugūs ir tuo pačiu reikalauja daug didesnių kasdieninės priežiūros išlaidų. Kelių dangos būklės vertinimų duomenys pateikti 9 lentelėje. Reikšminga kelių ruožų dalis dėl klimato kaitos veiksnių ir riboto finansavimo, kaip matyti iš pateiktų šioje lentelėje duomenų, neatitinka Susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų kelių valdymo efektyvumo rodiklių ir reikalauja kuo skubesnių investicijų:

INFORMACIJA APIE VALSTYBINĖS REIKŠMĖS AUTOMOBILIŲ KELIŲ VALDYMO EFEKTYVUMO RODIKLIŲ PASIEKIMĄ 2021 METAIS

Eil. Nr.	Keliai pagal reikšmę	Bendras kelių ilgis pagal sąrašą* (km) (2021-12-31 duomenimis)	Bendras kelių ilgis, įvertinant abi važiuojamąsias dalis (km) (2021-12-31 duomenimis)	Bendras kelių, kurie išmatuoti RST63 tyrimo įranga išmatuoti ilgis, įvertinant abi važiuojamąsias dalis (km) ** (2021-12-31 duomenimis)	Bendras RST63 tyrimo įranga išmatuotų kelių, kuriems nustatytas suminis kelio dangos būklės indeksas, ilgis (km), įvertinant abi važiuojamąsias dalis*** (2021-12-31 duomenimis)	Suminio kelio dangos būklės indekso siektina reikšmė 2021 m.****	Keliai, kurių suminio kelio dangos būklės indekso reikšmė atitinka siektiną reikšmę**** (2021-12-31 duomenimis)		Pastabos
							Ilgis (km)	Dalis nuo bendro RST63 tyrimo įranga išmatuoto kelių (kuriems nustatytas suminis kelio dangos būklės indekso) ilgio, įvertinant abi važiuojamąsias dalis (proc.) (8/6)*100	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Magistraliniai	1 751,28	2 380,44	2374,429	2362,088	Mažiau kaip 3	1885,046	79,8	
2.	Krašto	4 927,663	4 966,15	4952,653	4920,582	Mažiau kaip 3,5	2767,153	56,24	
3.	Rajoniniai	14 561,294	14 581,95	8665,216	8599,136	Mažiau kaip 4	4921,269	57,23	

*Pagal valstybinės reikšmės automobilių kelių sąrašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. birželio 9 d. nutarimu Nr. 757 „Dėl valstybinės reikšmės automobilių kelių sąrašo patvirtinimo“.

** RST63 tyrimo įranga yra skirta matuoti surištus kelio dangos sluoksnius (negali važiuoti ir atlikti matavimų keliuose su žvyro danga).

***Bendras kelių ilgis (km) įvertinant abi važiuojamąsias dalis, kuriems nustatytas suminis kelio dangos būklės indeksas, skiriasi nuo išmatuoto RST63 įranga, nes nevertinamos žiedinių sankryžų trajektorijos ir įvažiavimai ar išvažiavimai į šias sankryžas, trišalių ir keturšalių sankryžų zonos, kurios saugumo salelėmis atskirtos į dvi važiuojamąsias dalis, taip pat dviejų kelių ruožai, kur kelių trajektorijos vietomis persidengia.

**** Pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2018 m. lapkričio 2 d. įsakymą Nr. 3-551 „Dėl valstybei nuosavybės teise priklausančių kelių valdymo efektyvumo rodiklių patvirtinimo“.

Lietuvos kelių transporto infrastruktūra dėl ribotų finansavimo galimybių yra dar nepakankamai sutvarkyta ir išvystyta, daugelio kelių būklė yra prasta ir toliau blogėja, todėl būtina didinti finansavimą jau 2023–2026 metais. Ilgiau išlaikius reikalavimų neatitinkančius kelius neremontuotus, t. y. uždelsus, kelių defektai įsisenėja, gilėja ir investicijų poreikis tokio nekokybiško kelio atnaujinimui reikšmingai didėja. Nepakankamos kelių dangos būklės kokybės pasekmė – kelių pavojingumas ir avarijų bei net žūčių grėsmė. Be to, neremontuotuose keliuose sunaudojama daugiau energetinių ir kitų išteklių, negu tuose keliuose, kuriuose dangų būklė yra tinkama.

Siekiant, kad iki 2035 m. neliktų magistralinių ir krašto kelių, kurie neatitinka DBI reikalavimų, o rajoninių kelių, neatitinkančių DBI reikalavimų, dalis sumažėtų iki 15 proc., per ateinančius 15 metų kiekvienais metais kelių defektų šalinimui reikėtų skirti ne mažiau 113 mln. eurų.

Kelių direkcijos atliktų tyrimų duomenimis, apie 1500 km kelių arba jų ruožų neatitinka valstybinės reikšmės kelio kriterijų. Šiuos kelius suremontavus iki 2035 m., planuojama perduoti juos valdyti savivaldybėms.

Būtent dėl esamos nepatenkinamos dalies kelių arba kelių ruožų būklės, visuomenės poreikių darniam judumui ir ES strateginių reikalavimų kelių transporto infrastruktūrai, Kelių direkcijos strateginės veiklos kryptys, strateginiai tikslai ir rodikliai, nustatyti 2023–2026 m. laikotarpiui yra tokie, kad kartu su prielaidomis minėtos problemos būtų išspręstos ir reikalavimai būtų įvykdyti (žr. 1 priedą).

ŽMOGIŠKIEJI, FINANSINIAI IR TECHNOLOGINIAI IŠTEKLIAI

Žmogiškųjų išteklių valdymas

2022 m. Kelių direkcijoje įsteigtos 304 pareigybės (2021 m. – 278). Darbuotojų savanoriškos kaitos rodiklis sudarė 4,8 proc. (Lietuvos darbo rinkoje – 19 proc.). Šiais metais atlikto darbuotojų įsitraukimo tyrimo rezultatai parodė, kad 63 proc. apklaustų Kelių direkcijos darbuotojų yra įsitraukę į darbą (bendras Lietuvos organizacijų rodiklis – 58 proc.), o darbuotojų įgalinimas yra 69 proc. (šis rodiklis viršija Lietuvos organizacijų įgalinimo vidurkį – 62 proc.). Labiausiai darbuotojai patenkinti santykiais su tiesioginiu vadovu (76 proc.), psichologiniu saugumu (75 proc.), bendradarbiavimu (75 proc.) ir darbine veikla (70 proc.).

2022 m. pirmą kartą buvo atliktas vadovų kompetencijų vertinimas 360 laipsnių metodo pagalba (remiantis pažangiausių verslo srities universitetų bei žinomų lyderystės ir organizacijos efektyvumo srities mokslininkų tyrimų duomenimis). Tyrimo rezultatai išryškino stipriąsias ir tobulintinas vadovų komandos kompetencijų sritis. Gebėjimas parodyti dėmesį vidiniams ir išoriniams klientams, vadovo vidinis lankstumas, lyderystė, gebėjimas kurti produktyvius tarpasmeninius santykius ir dirbti produktyviai yra vienos iš aukščiausiai, tiek pačių vadovų, tiek kolegų ir pavaldžių darbuotojų įvertintų kompetencijų.

Kelių direkcijoje skatinama įvairovė ir įtrauktis, tą rodo personalo rodikliai: vidutinis darbuotojų amžius – 44 m., lyčių pasiskirstymas – 51 proc. vyrų, 49 proc. – moterų. 12–16 HAY lygių pareigybėse dirbančių moterų vidutis pastoviosios atlygio dalies rodiklis vidutiniškai didesnis 1,42 proc. nei vyrų, šis minimalus skirtumas parodo lygių galimybių

užtikrinimą atlygio sistemoje. Dauguma įmonės darbuotojų (98 proc.) yra įgiję aukštąjį universitetinį arba jam prilygintą išsilavinimą, 6 darbuotojai yra įgiję daktaro laipsnį.

Kelių direkcijos darbuotojus vienija kasdieną auganti organizacijos kultūra, pasitikėjimo, atvirumo, pagarbos vienas kitam principų puoselėjimas. Viena iš svarbių ugdomojo vadovavimo priemonių yra patobulintos susirinkimų gido gairės, padėsiančios mums susitarti dėl kokybiškesnių susirinkimų organizavimo, kokiais principais vadovausimės, kaip sieksime kuo didesnio efektyvumo ir geresnio rezultato.

Kelių direkcija, kaip socialiai atsakinga organizacija, prisideda prie socialinių veiklų tvarumo principų taikymo, nuosekliai bendradarbiaudama su socialine įdarbinimo agentūra, savais resursais organizuodama renginius žmonėms su negalia ar darbo neturintiems žmonėms, rūpindamasi labiausiai nuo Vilniaus atitolusio vaikų dienos centro globotiniais, organizuodama medelių sodinimo akcijas ir taip prisidedama prie sveikesnės ir aplinkai draugiškos kultūros kūrimo.

Kelių direkcija, atsižvelgdama į Susisiekimo ministerijos Lūkesčių rašte Kelių direkcijai keliamus tikslus ir lūkesčius taip pat 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:

- Vystyti lyderystės elgsenas.

Boston Consulting group atliko pasaulinį tyrimą, kuriame dalyvavo 113 pasaulio šalių, įskaitant ir Lietuvą, tyrime dalyvavo ir Kelių direkcija (respondentų įmonių 6686, Lietuvoje - 153). Buvo vertinamos 36 žmogiškųjų išteklių valdymo (HR) ir žmonių vadybos temos. Tyrimo rezultatai parodė pasaulines TOP 3 tendencijas – žmonės ir HR strategija (90 proc.), lyderystė ir jos vystymas (88 proc.), darbuotojų įsitraukimas ir gerovė (88 proc.).

Harvardo teorija teigia, kad nauja lyderystė yra darbas. Neužtena diegti naujoves, turi keistis žmonių mąstymas, vadovai turi padėti žmonėms transformuotis. Teorija teigia, kad darbuotojų įsitraukimo augimui bei sėkmingam talentų pritraukimui gera vadyba turi ne mažiau kaip 50 proc. įtakos, tam reikia prasmingos lyderystės, vadovai turi būti visapusiški. Vadovavimas, tai profesija, reikalaujanti gebėjimo, veikimo ir laiko. Tvarios žmonių gerovės užtikrinimui reikia vadovų įsitraukimo, reikia lyderystės, kitaip gerovės programos neveiks. Investavimas į lyderystės ugdymo programas gali padėti vadovams įgauti reikiamų žinių, ugdyti savo elgesį ir tokiu būdu puoselėti psichologinį saugumą visoje organizacijoje.

Šiam uždaviniui pasiekti yra numatyta:

1. Komandų lyderių kompetencijų, identifikuotų remiantis 360 tyrimo įžvalgomis, stiprinimas. Prioritetinės ugdymo kryptys ateinantiems dvejiems metams susidės iš šių dalių:

- susirinkimų vedimas (moderavimas, pasirengimas, susitarimai, jų laikymasis);
- pokyčių valdymas (tiek apie iniciavimą, tiek apie „pardavimą“, tiek apie prisitaikymo palengvinimą);
- komandinis darbas (įtraukti žmones, sutelkti komandą);
- gebėjimas deleguoti (sugebėti mažiau daryti patiems, daugiau įgalinti darbuotojus, susitarti dėl veiksmų plano, neatsiimti užduoties);
- gebėjimas motyvuoti darbuotojus (pagyrimai, konkrečių tikslų įvardinimas, svarbos parodymas, pozityvo paieška, prasmės komunikavimas);

- darbuotojų ugdymas (būti treneriu, suteikti grįžtamąjį ryšį, instrukuoti, koučinti ir pačiam vadovui mokytis).

2. Aukštą potencialą turinčių būsimų vadovų, numatytų pamainumo plane, ugdymo programos sudarymas ir jų mokymas.

3. Periodinių pokalbių taikymas, pasitelkiant struktūruotą pokalbių kortelių įrankį, skirtą darbuotojui ir vadovui.

- Tvarios žmonių gerovės kūrimas.

Tvari žmonių gerovės tema yra viena iš prioritetinių veiklos sričių, nes įmonei rūpi, kad darbuotojai gerai jaustųsi, būtų laimingi ir įsitraukę, ir pasiektų geresnių rezultatų sveikoje darbo atmosferoje. Tvariai gerovei, kuriančiai organizacinę laimę užtikrinti reikalingas holistinis požiūris į visas gerovės sritis. Gerovę planuojama palaikyti įvairiais būdais, ir pagrindinės kryptys būtų šios:

1. Dvasinė gerovė (prasmės jausmas, dėkingumo praktikos) – bus tęsiamas Vertybių laboratorijos projektas „AČIŪMetras“, atvirlaiškių pagalba bus nominuojami darbuotojai, taip pat puoselėjami susirinkimų gido naujai išgryninti principai, sustiprinantys prasmės jausmą ir dėkingumo kultūrą. Atsižvelgiant į darbuotojų apklausos dėl papildomų naudų rezultatus, bus įgyvendinama nauja iniciatyva "Sveikatinimo receptas – masažas", skirtas nominuotiems darbuotojams.

2. Socialinė gerovė (priklausymo jausmas, prasmingi santykiai) – bus tęsiami ambadorystės projektai, veikiantys pasidalintos lyderystės principu, t. y. Organizacinio komiteto ir Vertybių laboratorijos veiklos pagal sudarytus metinius planus.

3. Fizinė gerovė (pasirengimas fiziškai veikti) yra daugiau įtakojama asmeniniame lygmenyje, tačiau Kelių direkcija tęs ugdomąją veiklą ir įgyvendins sveikatingumo programas, tokias kaip „Sveikatingumo meniu“, „Žingsnių iššūkiai“, o taip pat darbuotojai turės galimybę dalyvauti papildomo sveikatos draudimo bei „Progadienio“ programose. Taip pat Kelių direkcija planuoja modernizuoti darbo vietas, gerinančias darbo sąlygas.

4. Finansinė gerovė (saugumo ir laisvės jausmas) – pasiekama, kai įmonė matuojasi (dalyvauja atlyginimų rinkos tyrimas) ir kalibruoja pareigybes (pareigybių vertinimas), todėl bus tęsiami šie darbai, užtikrinant atlygio valdymo nuoseklumą. Bus peržiūrėti ir teikti valdybai patvirtinti nauji pareigybių lygių intervalai, užtikrinantys rinkos konkurencingumą ir skirtas biudžetas atlygio peržiūrai, stebint rinkos tendencijas. Kaip ir kasmet, įmonė atvirai dalinsis su darbuotojais pareigybių lygių žemėlapiu ir atlygio rinkos tyrimo rezultatais. Ateinančiais metais planuojama kiekviename padalinyje parengti pareigybių profilius, kad žmonės žinotų kokie įgūdžiai, atsakomybės ir kiti kriterijai priskirti tam tikram pareigybės Hay lygiui pagal atskiras sritis. Taip pat planuojama organizuoti strateginę sesiją su vadovais dėl kintamos atlygio dalies principų peržiūros ir atnaujinimo, užtikrinant veiklos produktyvumą ir efektyvumą.

5. Profesinė gerovė (organizacinė kultūra, džiuginanti karjera) – tai viena iš labiausiai prioritetinių sričių ir jai bus skiriama daugiausia dėmesio per ateinančius metus. Deloitte atliktas tyrimas parodė, kad 94 proc. vadovų ir 88 proc. darbuotojų mano, kad organizacinė kultūra yra kritiškai svarbi kompanijos sėkmei. Paprasčiausias kultūros apibrėžimas skamba taip: „Tai būdas kaip mes čia veikiame“. C.A.O'Reilly, J.A. Chatman, ir

D.F. Caldwell pristatė pagrindinius Organizacinės kultūros profilio dedamąsias: inovatyvi, orientuota į detales, į komandą orientuota, į žmones orientuota, stabili, į rezultatą orientuota, agresyvi. Kelių direkcija nori suprasti, kokia organizacinė kultūra vyrauja dabar, kokią kultūrą prasminga ir tikslinga kurti, siekiant įgyvendinti organizacijos strateginius tikslus, bei peržiūrėti savo vertybes, kad jos atspindėtų unikalią organizacinę kultūrą ir tapatybę, būtų suprantamos elgesio lygmenyje visiems darbuotojams bei atsispindėtų organizacijos vidinėje veikloje bei išorinėje komunikacijoje su galimais kandidatais, partneriais ir kitomis suinteresuotomis šalimis. Tuo tikslu bus diegiama nauja organizacinė kultūra ir peržiūrimos vertybės, ir tai yra ne vienkartinis veiksmas, o tęstinis procesas, atvirai deklaruojant kokio elgesio tikimės iš kitų ir kam įsipareigojame patys. Tolimesniuose etapuose bus svarbu suplanuoti veiksmų planą, kuris padės įgyvendinant kultūrinį pokytį, numatant ką reikės keisti, o ką bus būtina išlaikyti, pasitelkiant esmines kultūros formavimo priemones, remiantis Johnson & Scholes modeliu: istorijos, ritualai, simboliai, struktūra, procesai, įgaliojimai.

Ateinančiais metais bus skiriamas didelis dėmesys talentų valdymui ir karjeros planavimui pagal naujai parengtas gaires. Nuo 2024 m. planuojama diegti standartizuotą kompetencijų modelį (kurio pagalba bus užtikrinamas kryptingas karjeros ir ugdymo planavimas), ir talentų valdymo kompleksinį procesą (parodantį žmogaus judėjimą Nine box metodikos pagalba, kuri padeda dirbti su talentais ir parodo galimybes bei tiksinčias bombas).

6. Emocinė gerovė (streso valdymas, emocinis atsparumas) – bus įgyvendinama per ugdymo programas, o taip pat planuojama įrengti biblioteką su ugdomąją literatūra darbuotojams saviugdai.

FINANSINIAI IŠTEKLIAI IR PROGNOZĖS

Pagrindinės finansinių prognozių prielaidos

Rengiant finansines prognozes, vadovautasi prielaidomis, kad:

- kelių priežiūrai ir plėtrai 2023–2026 m. laikotarpiu skirta KPPP lėšų suma reikšmingai nesiskirs nuo 2022 m. skirtos sumos;
- pradėjus veikti elektroninės kelių rinkliavos sistemai, KPPP finansavimo lėšų suma valstybinės reikšmės keliams sumažės e. vinječių įplaukų dalimi.

10 lentelė

Planuojami atstuminės rinkliavos (E-tolling) rezultatai, tūkst. Eur

Straipsniai	2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas
Pajamos	23.205	46.452	47.324
Sąnaudos	22.100	44.240	45.070
Veiklos rezultatas	1.105	2.212	2.254

– esant finansavimo trūkumui įgyvendinant strateginės reikšmės projektus (nepakankamas KPPP, Europos Sąjungos ar kitas negražintinas finansavimas), lėšų trūkumas bus dengiamas paskolų lėšomis tik maksimaliai išnaudojus kitas papildomas finansavimo galimybes (Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (RRF), Infrastruktūros fondas, KPPP lėšų didinimas ir kt.).

Finansinių ataskaitų prognozės parengtos darant prielaidą, kad nuo 2023 m. sausio 2 d. Kelių direkcija bus pertvarkyta į akcinę bendrovę.

Kelių direkcijos finansinės ataskaitos bei 2023-2026 m. finansinės prognozės rengiamos pagal Verslo apskaitos standartus. Balanso prognozėje atspindima valstybinės reikšmės kelių turto vertė ir atitinkamai dotacijų vertė. Šiuo metu Kelių direkcija vykdo konsultacijas ir rengiasi pereiti prie Tarptautinių finansinės atskaitomybės standartų (TFAS). Numatoma, kad vykdant apskaitą pagal TFAS, valstybinės reikšmės kelių turto vertė bus apskaitoma užbalansyje, atitinkamai balanse nebus atspindima ir dotacijų vertė valstybinės reikšmės keliams bei koreguojami ir kiti balansiniai straipsniai. Preliminariais vertinimais šie pokyčiai nedarys reikšmingos įtakos veiklos rezultatams.

Kelių direkcija numato 2023 m. finansines ataskaitas parengti pagal TFAS.

Pajamų prognozės

Kelių direkcijos pajamos iš specialiųjų įpareigojimų vykdymo planuojamos pagal esamą kainodarą, nustatytą teisės aktuose, t.y. planuojama, kad bus padengiamos specialiųjų įpareigojimų veiklai priskiriamos sąnaudos bei uždirbama 5 proc. marža.

Pajamos iš atstuminės rinkliavos (E-tollingo) planuojamos nuo 2024 metų vidurio, atsižvelgiant į projekto įgyvendinimo eigą. Gavus preliminaras konsultantų išvadas, šios veiklos pajamose yra planuojamos tik tos lėšos, kurios dengs minėtos veiklos vykdymo sąnaudas. Taip pat, kaip ir specialiųjų įpareigojimų vykdymo veikloje, iš atstuminės rinkliavos planuojama uždirbti 5 proc. maržą. Gaunamos lėšos iš atstuminės rinkliavos, kurias planuojama skirti investicijoms į valstybinės reikšmės kelius, planuojamos per balansinius straipsnius ir pelno (nuostolių) ataskaitoje neatsispindi. Įdiegus atstuminės rinkliavos (E-tollingo) sistemą, per metus numatoma gauti apie 112 mln. EUR įplaukų.

Sąnaudų prognozės

Sąnaudos prognozuojamos atsižvelgiant į strateginių tikslų vykdymą bei numatomą atstuminės rinkliavos (E-tollingo) projekto įgyvendinimą.

Didžiausią dalį Kelių direkcijos sąnaudose sudaro Personalo sąnaudos (apie 70 proc.). Įgyvendinus E-Tollingo projektą, apie pusę visų sąnaudų sudarys apmokestinamų kelių priežiūros (įsk. ženklinių) sąnaudos.

Investicijų prognozės

Investicijų į valstybinės reikšmės kelius apimties planuojamos vadovaujantis LRV programa bei kitais valstybės planavimo dokumentais ir patvirtintomis Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022-2035 strateginėmis gairėmis.

Investicijų prognozė į valstybinės reikšmės kelius

Pagrindinės lėšų panaudojimo kryptys valstybinės reikšmės keliams	2022 m. prognozė	2023 m. poreikis	2024 m. poreikis	2025 m. poreikis	2026 m. poreikis
Via Baltica	7,2	227,6	245,2	30,0	70,0
A1 keltas	16,3	35,2	42,9	28,5	16,0
A14 keltas	0,1	5,7	149,7	33,3	0,0
Tiltai	8,7	20,0	19,6	19,5	19,5
Kelių statybos darbai	17,8	65,0	132,2	95,2	112,8
Kelių ir tiltų paprastas remontas	67,6	60,0	60,0	60,0	60,0
Žvyrkelių asfaltavimas	70,4	49,4	30,0	60,0	60,0
Inžinerinės eismo saugumo priemonės	7,3	20,0	37,5	26,5	26,5
Aplinkosauginės priemonės	2,6	4,0	5,1	5,1	5,1
ITS plėtra	3,9	8,8	3,0	0,0	0,0
Horizontalusis ženklavimas	4,8	8,0	8,0	8,0	8,0
Kelių priežiūra	120,9	93,0	118,7	118,7	118,7
Kiti objektai	18,5	20,0	15,0	15,0	15,0
Administravimo ir kt. funkcijoms vykdyti (LAKD, TKA, VRM, Smiltynė, muziejus)	19,6	25,0	23,0	24,0	24,0
Bendradarbiavimas su savivaldybėmis	14,8	25,0	25,0	25,0	25,0
Viso:	378,5	666,7	914,9	548,8	560,6

Veiklos rezultatai

Kelių direkcijos 2023–2026 m. finansinių ataskaitų prognozės pateikiamos 2023–2026 metų strateginio veiklos plano priede Nr. 4.

Rengiant 2023–2026 finansinių ataskaitų prognozes, gavus preliminaras išvadas iš konsultantų dėl E-Tollingo apskaitos, pasikeitė finansinių prognozių prielaidos, lyginant su 2022–2025 metų strateginiu veiklos planu. Planuojama, kad pajamose bus apskaitoma tik ta dalis įplaukų, kuri bus skiriama dengti sąnaudas, susijusias su magistralinių kelių priežiūra, administravimo sąnaudas ir pan. Investicijoms skiriama įplaukų dalis nebus apskaitoma per pajamas. Atitinkamai nusidėvėjimas nebus apskaitomas per pelno (nuostolio) ataskaitą. Todėl atitinkamai pasikeitė planuojama 2024 m. EBITDA, kuri sudaro apie 5 mln. EUR. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. gegužės 18 d. nutarimu Nr. 509 buvo patvirtintas EBITDA rodiklis 2024 m. ≥ 57 mln. Eur su išlyga: „Lietuvos automobilių kelių direkcija: 2024 metų rodiklio reikšmė gali būti peržiūrėta dėl šiuo metu sunkiai pamatuojamos būsimo „e-tolling“ kelių apmokestinimo sistemos tikslios pridėtinės vertės EBITDA rodikliui“. 2023 metais bus teikiamas prašymas koreguoti EBITDA rodiklio reikšmę.

Kelių priežiūros ir plėtros finansavimas. Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo šaltiniai

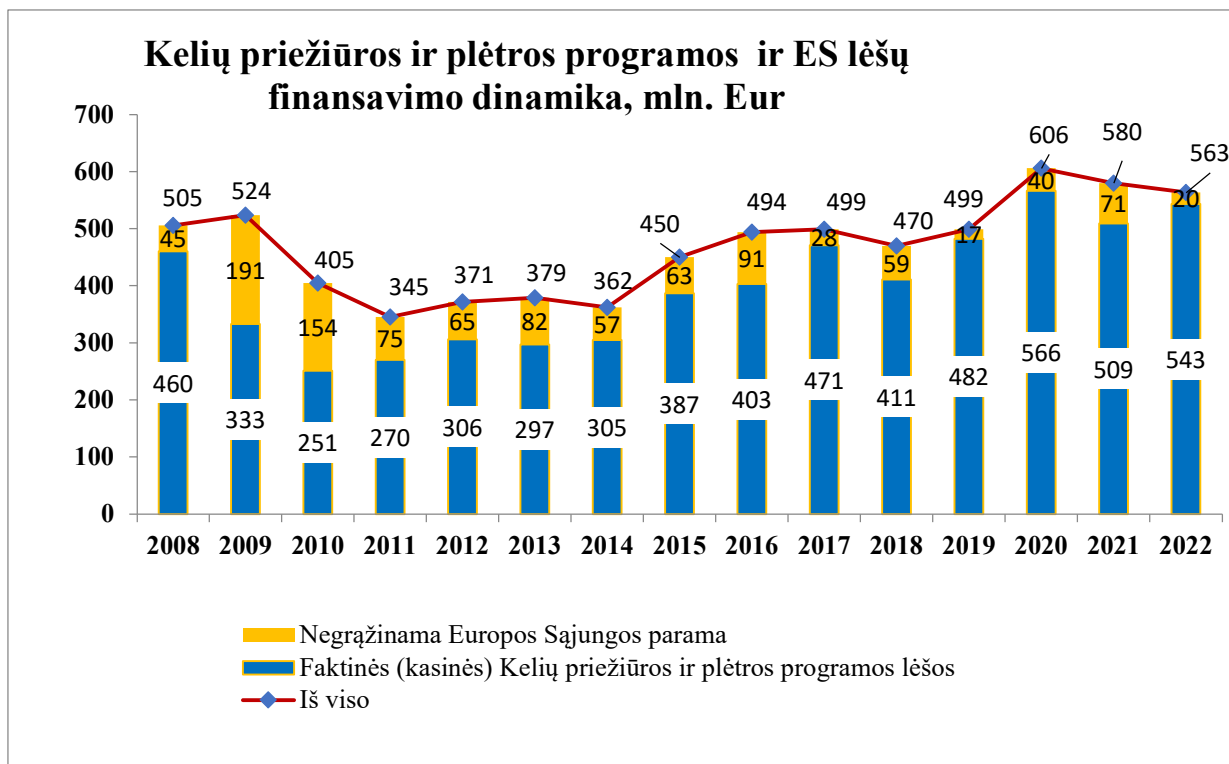
Lėšos Kelių direkcijos vykdomai kelių priežiūros ir plėtros veiklai skiriamos ir administruojamos vadovaujantis LR biudžeto sandaros, LR valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo, LR kelių priežiūros ir plėtros finansavimo ir LR kelių įstatymais, Europos Sąjungos institucijų teisės aktais, LR Vyriausybės nutarimais ir kitais teisės aktais. Veiklos finansavimo prioritetas – Susisiekimo ministerijos Lūkesčių laiške iškeltų pagrindinių tikslų įgyvendinimas vykdant valstybės specialųjį įpareigojimą – **valdyti valstybinės reikšmės kelius bei organizuoti ir koordinuoti saugių eismo sąlygų užtikrinimą, įgyvendinant eismo saugumo priemones valstybinės reikšmės keliuose. 2022 metais kelių priežiūra ir plėtra buvo finansuojama iš dviejų pagrindinių šaltinių** – Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų ir ES paramos struktūrinių fondų ir nestruktūrinių priemonių lėšų.

Pagrindinis valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros bei saugaus eismo priemonių finansavimo šaltinis, vadovaujantis LR kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymu, yra iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšos, skiriamos kelių priežiūros ir plėtros programos (toliau – KPPP) finansavimui. Šių lėšų suma kiekvienais metais nustatoma LR valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymu.

Kelių direkcijos veiklą Susisiekimo ministerija finansuoja pagal Susisiekimo ministerijos kaip asignavimų valdytojo ir Kelių direkcijos kaip vykdytojo pasirašytą KPPP finansavimo lėšų, skirtų kelių priežiūrai ir plėtrai, naudojimo sutartį „Dėl KPPP lėšų panaudojimo“. 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 Vykdytojui šiam tikslui skirtos KPPP finansavimo lėšų sumos, nustatytos KPPP finansavimo lėšų naudojimo einamųjų metų sąmatoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės.

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

Duomenys apie KPPP finansavimo dinamiką pateikti 10 pav. Kelių priežiūrai ir plėtrai bei eismo saugos priemonių įgyvendinimui 2022 m. iš valstybės biudžeto skirta 543.189 tūkst. eurų lėšų.



10 pav. Kelių priežiūros ir plėtros programos ir ES lėšų finansavimo dinamika

Įgyvendinama kelių rekonstrukcijų ir remontų, eismo saugos didinimo bei kitus projektus, Kelių direkcija efektyviai naudoja šiam specialiajam valstybės įpareigojimui skirtas KPPP lėšas.

Planuojami kelių priežiūros ir plėtros finansavimo šaltiniai 2023–2026 m.

Finansavimas iš KPPP

Kelių tinklo kokybinis atnaujinimas ir plėtra, eismo saugos priemonių diegimas 2023–2026 m. bus tęsiami atsižvelgiant į Nacionalinio pažangos plano, Susisiekimo plėtros programos, Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos bei ES politikos nuostatas, siekiant patenkinti visuomenės poreikius.

Atsižvelgiant į visuomenės poreikius, LR teisės aktų nuostatas ir ES keliamus reikalavimus šalių–narių valstybinės reikšmės kelių tinklui planuojama, kad pagrindiniais valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros bei saugaus eismo priemonių finansavimo šaltiniais 2023–2026 m. laikotarpiu, **pagrindiniu Lietuvos valstybės finansavimo instrumentu išliks LR valstybės biudžeto lėšos, skiriamos KPPP finansavimui ir ES struktūrinių fondų lėšos.**

Europos Sąjungos ir kitos tarptautinės finansinės paramos lėšos

Svarbiausi ES struktūrinės paramos fondai, iš kurių finansuojami Kelių direkcijos įgyvendinami projektai, yra Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondai. Visas 2014–2020 m. ES finansinės paramos laikotarpio sutartis su CPVA planuojama pasirašyti iki šių metų gruodžio 31 d.

Atsižvelgiant į tai, kad 2021 m. prasidėjo naujas ES finansinės paramos 2021–2027 m. laikotarpis ir 2022 m. rugpjūčio 3 d. patvirtinta ES Investicijų programa, Kelių direkcija jau rengiasi teikti investicijų projektų įgyvendinimo planus ES Sanglaudos ir Regioninės plėtros fondų lėšoms gauti strateginių investicijų projektų finansavimui. Planuojama pritraukti pagal šią programą ES fondų lėšų suma – apie 319,0 mln. eurų.

ES paramos struktūrinių ir nestrukūrinių fondų lėšų panaudojimo kryptys ir galimybės 2021–2027 m. ES finansinės paramos laikotarpiu priklauso nuo ES institucijų nustatytų prioritetų kokybiškai atnaujinant skirtingų kategorijų kelius. ES finansavimo prioritetas 2021–2027 m. laikotarpiu – pagrindiniai TEN-T tinklo (angl. *core network*) keliai ir visuotinio (angl. *comprehensive*) tinklo keliai, kuriems ES kelia ypač aukštus kokybės ir eismo saugos reikalavimus. Pagal 2021–2027 m. ES finansinės paramos laikotarpio prioritetus iš ES struktūrinio Sanglaudos fondo preliminariai 2022–2027 m. planuojama investuoti lėšų suma sudaro apie 200.190 tūkst. eurų. lėšų. Preliminari planuojama 2022–2027 m. investuoti Europos regioninės plėtros fondo lėšų fondo lėšų suma – apie 118.804 tūkst. eurų.

ES nestrukūrinio Infrastruktūros tinklų vystymo fondo (angl. *CEF*) Karinio mobilumo (angl. *Military Mobility*) priemonės lėšomis preliminarai planuojama investuoti 2023–2026 m. suma – apie 100 mln. eurų, nes dalies TEN-T kelių rekonstrukcijos reikšmingos ne tik civiliniam, bet ir kariniam mobilumui (pastarosios priemonės lėšos gali būti gautos, jei laimimas konkursas konkuruojant visų ES šalių – narių projektams pagal finansavimo tikslingumo kriterijus).

Kelių direkcija, siekdama efektyviai panaudoti ES paramos fondų 2021-2027 m. teikiamas galimybes investuojant į Lietuvos civiliam ir kariniam mobilumui svarbią transporto infrastruktūrą, 2022 m. sausio mėnesį pateikė paraišką Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomajai įstaigai (angl. CINEA) dėl Via Baltica kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo 56,83 iki 72,50 km (I-as ruožas) rekonstrukcijos finansavimo iš Europos infrastruktūros tinklų priemonės lėšų (EITP, angl. CEF), skirtų dvejopam, įskaitant karinį, mobilumui (Dual mobility) plėtoti (detalesnė informacija apie šio kelio ir viso Via Baltica transporto koridoriaus rekonstrukcijos ir plėtros projektą pateikiama šio Strateginio plano skyriuje „Svarbiausi investicijų projektai“). Paraiška buvo įvertinta teigiamai ir 2022 m. rugpjūčio 22 d. minėto projekto finansavimui buvo skirta iki 48 675 tūkst. eurų EITP lėšų, kurios bus investuotos į kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai (Via Baltica) plėtrą, pritaikant šį kelią dvejopam mobilumui. Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomoji įstaiga 2022 m. rugpjūčio 26 d. pagal pasirašytos dotacijos sutarties sąlygas jau pervedė Kelių direkcijai 50 % skirtų lėšų – 24 337 tūkst. eurų.

Kelių direkcija 2022 m. rugsėjo mėnesį pateikė Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomajai įstaigai paraiškas lėšų skyrimui minėto Via Baltica A5

kelio II-ojo ir III -ojo ruožų rekonstrukcijoms. Gruodžio mėnesį gauta informacija, kad minėto kelio II -ojo ruožo rekonstrukcijos ir plėtros projektui įgyvendinti skirta iki 18 570 tūkst. eurų, o III-ojo ruožo projektui įgyvendinti – iki 27 463 tūkst. eurų lėšų, iš viso – iki 46 033 tūkst. eurų lėšų. Dotacijos sutartį planuojama pasirašyti iki 2023 m. liepos 31 d.

Kelių direkcija 2023 m. pateiks Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomajai įstaigai paraiškas Via Baltica A5 kelio IV – ojo ruožo, taip pat transeuropinio tinklo kelio E85 rekonstravimui (vidurinio tilto griovimui ir naujo tilto statybai kelyje A1 Vilnius-Kaunas-Klaipėda 99,03-100,47 km) ir tilto per Krunos upę kelyje A1 Vilnius-Kaunas-Klaipėda rekonstrukcijai, nes šie strateginiai keliai ir tiltai svarbūs civiliam ir kariniam mobilumui.

Pagrindinio TEN-T kelių tinklo ir visuotinio kelių tinklo kokybinio atnaujinimo, junglumo didinimo ir eismo saugos finansavimo 2023–2026 m. planas, pagal finansavimo laikotarpį esantis ES naujojo 2021–2027 m. finansinės struktūrinės paramos plano – Investicijų programos dalimi, kartu su pagrindiniais planuojamais finansavimo šaltiniais pateikiamas 3 priede.

Kelių direkcijos veiklos finansavimas iš kitų šaltinių

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. Taip pat prie dalies valstybinės reikšmės kelių objektų finansavimo prisideda savivaldybės.

Siekiant užtikrinti, kad 2023 metais įgyvendinant planuojamus kariniam mobilumui užtikrinti svarbius investicijų projektus planuojamiems darbams apmokėti užtektų lėšų, Kelių direkcija, atsižvelgdama į LR 2023 m. valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymo 14 str. nuostatas dėl galimybės Finansų ministerijai skolintis kariniam mobilumui svarbiems projektams, planuoja iš šio šaltinio ateinančiais metais gauti apie 70, 3 mln. eurų lėšų.

Planuojamas naujas valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros finansavimo šaltinis – **elektroninės kelių naudotojų rinkliavos** (angl. *E-tolling*), lėšos. Įdiegus sistemą kiekvienais metais numatoma gauti apie 112 mln. eurų įplaukų ir jas panaudoti magistralinių kelių priežiūrai ir plėtrai.

Kelių direkcija, siekdama efektyviai įgyvendinti elektroninės kelių rinkliavos sistemą, 2021 m. rugsėjo 1 d. su LR Finansų ministerija pasirašė valstybės išdo paskolos sutartį, pagal kurią Kelių direkcijai suteikta 34 800 tūkst. eurų valstybės išdo paskola elektroninės kelių rinkliavos sistemos sukūrimui ir įgyvendinimui. Paskolos trukmė – iki 2025 m. gruodžio 31 d.

Esant finansavimo trūkumui įgyvendinant strateginės reikšmės projektus (nepakankamas KPPP, Europos Sąjungos ar kitas negrąžintinas finansavimas), lėšų trūkumas bus dengiamas paskolų lėšomis tik maksimaliai išnaudojus kitas papildomas finansavimo galimybes (Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (RRF), Infrastruktūros fondas, KPPP lėšų didinimas ir kt.).

Elektroninės kelių rinkliavų sistemos (angl. E-tolling) sukūrimas ir įgyvendinimas

Kelių direkcija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymu, sukurs ir įdiegs Elektroninę kelių rinkliavos sistemą (angl. *E-tolling*). 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. eurų 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.

Kartu su tiesiogine ekonomine nauda, šio projekto tikslai atitinka Žaliąją kryptį, nes atstuminės elektroninės kelių rinkliavos sistemos, įgyvendinančios ES direktyvose nustatytus principus „teršėjas moka“ ir naudotojas moka“ (rinkliavos dydis priklausys nuo nuvažiuoto atstumo ir transporto priemonės) įdiegimas skatins kelių eismo dalyvius pereiti prie mažiau taršių transporto priemonių ir tokiu būdu bus mažinamas ŠESD. Šio 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 Elektroninės kelių rinkliavos sistemos (toliau – EKRS) įdiegimo technologinės alternatyvos, parengtas investicijų projektas ir skaičiuoklė, įvykdytos rinkos konsultacijos pasirengiant viešiesiems pirkimams ir išnagrinėtos kelios tinkamiausios projekto finansavimo alternatyvos bei užsitikrintas finansavimas su LR Finansų ministerija pasirašius valstybės išdo paskolos sutartį. Šiuo metu vykdomos viešųjų pirkimų procedūros. 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 programos. Sukurta ir įdiegta Kelių direkcijos valdoma EKRS sudarys galimybę sukurti didesnę vertę klientams, kiekvienais metais sugeneruojant apie 50 mln. eurų daugiau įmokų lėšų iš atstuminės rinkliavos (lyginant su lėšomis kelių tvarkymui, gaunamomis iš gaunamų e-vinječių pajamų) ir skiriant jas mokamų kelių atnaujinimui ir jų saugumo padidinimui.

Projekto įgyvendinimas bus finansuojamas iš valstybės išdo paskolos, kurios sutartį Kelių direkcija su Finansų ministerija pasirašė 2021 m. rugsėjo 30 d.

Projektas pasižymi didele finansine grąža – planuojama, kad Projektas atsipirks ne vėliau, kaip per du metus nuo jo įgyvendinimo (elektroninės kelių rinkliavos informacinės sistemos įdiegimo) pradžios. Projekto finansinis naudos ir išlaidų santykis yra apie 11,52.

Projekto tikslai, teisinės prielaidos ir siekiami rezultatai

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

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. eurų padidinti šios veiklos finansavimą).

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

Projekto veikla – elektroninės kelių rinkliavos informacinės sistemos (EKRIS) 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, rengdama Projekto įgyvendinimui, išnagrinėjo kitų ES šalių narių patirtį įgyvendinant analogiškus projektus. Atlikta analizė ir parengtas Investicijų projektas sudarė prielaidas įvertinti galimas alternatyvas ir išrinkti optimalų (naudingiausią) Projekto įgyvendinimo būdą.

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, susidarancios 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 naudojami Lietuvos keliais, o kurą pilasi kitose šalyse, kur ir yra sumokamas degalų akcizas.

Pagrindiniai Projekto įgyvendinimu siekiami rezultatai:

Siekiamas Projekto rezultatas – 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.

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

Taigi, šio Projekto įgyvendinimas sukurs prielaidas Lietuvos valstybinės reikšmės kelių finansavimo padidinimui ir užtikrins spartesnę šių kelių kokybės gerinimą ir saugumą, bei plėtrą – visuomenei ir visiems Lietuvos valstybinės reikšmės kelių naudotojams. Kitų ES šalių narių (pavyzdžiui, Lenkijos, Slovakijos) patirtis įgyvendinant tokius projektus parodė, kad būtent elektroninės kelių rinkliavos, kurių dydis priklauso nuo nuvažiuoto atstumo ir taršos (CO₂), skatina vežėjus pereiti prie draugiškesnių aplinkai transporto priemonių ir optimizuoti kelionių maršrutus, sudarė galimybes sukaupti stabilias papildomas pajamas mokamų valstybinės reikšmės kelių atnaujinimui.

TECHNOLOGINIAI IŠTEKLIAI. KELIŲ DANGOS BŪKLĖS TYRIMO ĮRANGA KELIŲ DANGOS BŪKLĖS NUSTATYMOI

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

Nuolatinės ir periodinės kelių priežiūros 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 valstybinės reikšmės keliuose. 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 2023–2026 m. prioritetų.

Prižiūrėdama ir plėtodama valstybinės reikšmės kelius, Kelių direkcija užtikrina sąlygas žmonių su **specialiaisiais poreikiais (negalia) judumui**, vadovaudamasi visų šią 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.

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/ir (ar) visiškai finansuojant ES lėšomis, tikslingumas įvertinamas ir projektai finansavimui atrenkami vadovaujantis „Iš Europos Sąjungos struktūrinių fondų bendrai finansuojamų valstybės projektų atrankos tvarkos aprašu“ ir kitais teisės aktais.

Organizuodama ir kontroliuodama projektų įgyvendinimą Kelių direkcija diegia inovacijas: rangovinės įmonės darbų procesuose naudosis Kelių direkcijos sukurtais e-instrumentais – elektroniniu 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 prielaida 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.

2023-2024 m. Kelių direkcija planuoja sukurti ir įdiegti projektų valdymo sistemą.

VIEŠŲJŲ PIRKIMŲ TOBULINIMAS: DARNUMO INICIATYVOS

Esminį dėmesį 2023–2026 m. Kelių direkcija skirs tolesniam viešųjų pirkimų efektyvinimui didindama pirkimų, vykdomų atrenkant ekonomiškai naudingiausius pasiūlymus pagal Kainos ir kokybės santykio kriterijų, dalį bendruose organizacijos pirkimuose.

Siekdama įnešti deramą indėlį į Lietuvos 2021–2030 m. Nacionalinio pažangos plano įgyvendinimą ir prisidėti prie **horizontaliojo darnaus vystymosi principo** įgyvendinimo Lietuvoje, Kelių direkcija, 2022 metais pripažinta daugiausiai žaliųjų pirkimų vykdančia įmone, 2023–2026 m. sieks išlaikyti ir pagal galimybes didins žaliųjų pirkimų dalį.

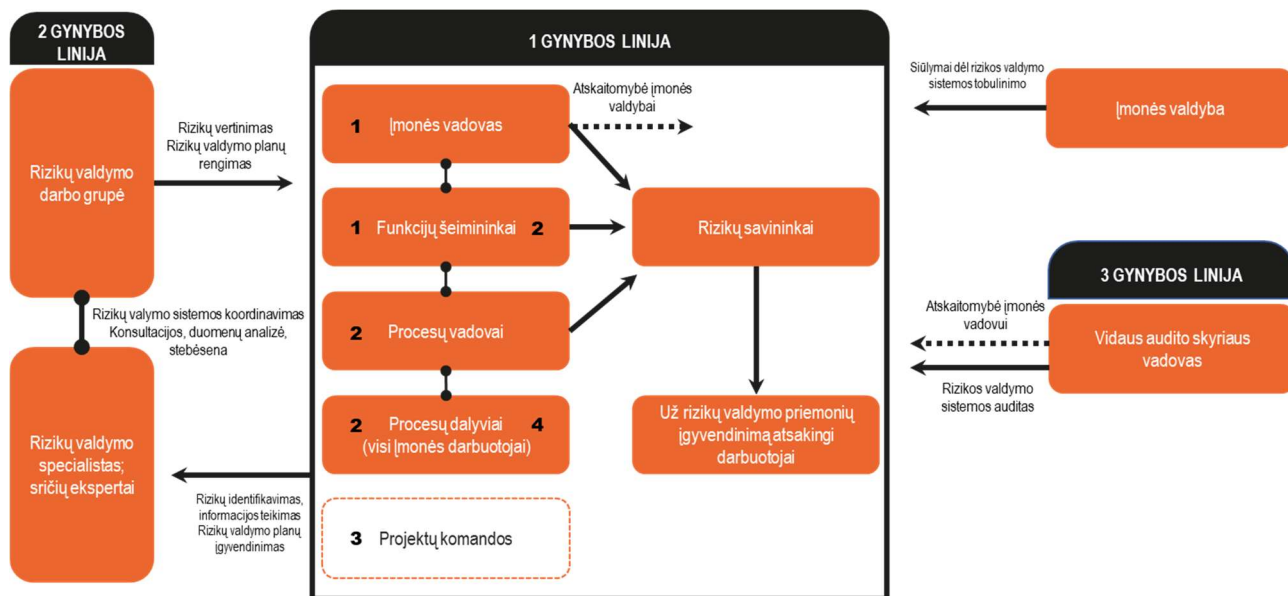
Siekiant, kad Kelių direkcijoje vykdomi viešieji pirkimai atitiktų aukščiausius skaidrumo ir efektyvumo standartus, Įmonė toliau vadovaujasi ir vadovausis 2021 m. patvirtintu Viešųjų pirkimų standartu.

GALIMI PAVOJAI (RIZIKA) IR JŲ VALDYMAS

Rizikos valdymas yra neatsiejama Strategijos įgyvendinimo dalis. 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 būtų laiku identifikuotos ir neviršytų priimtino rizikos lygio.

Siekiant užtikrinti skaidrų, savalaikį ir efektyvų rizikų valdymą Įmonėje, taip prisidedant prie Įmonės strateginio veiklos plano įgyvendinimo, 2022 m. spalio mėnesį patvirtinta rizikų valdymo sistema.

Įmonėje taikomas trijų gynybos linijų modelis, apibrėžiantis rizikų valdymo sistemos dalyvių atsakomybių ribas bei užtikrina sisteminę rizikų valdymo sistemos priežiūrą ir kontrolę.

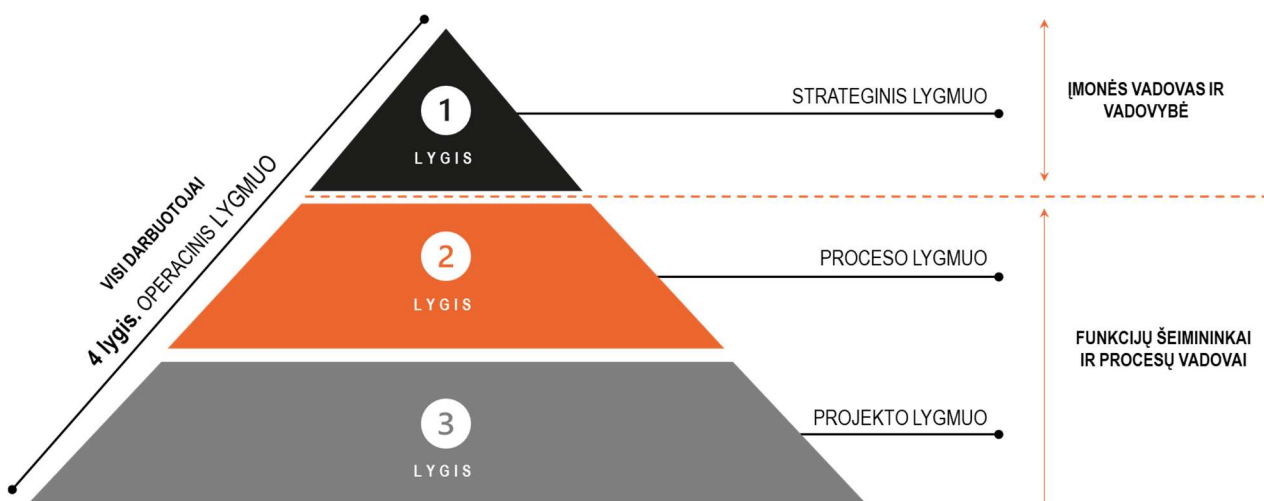


- 1 (STRATEGINIS) RIZIKŲ VALDymo SISTEMOS HIERARCHIJOS LYGMUO
 2 (PROCESO) RIZIKŲ VALDymo SISTEMOS HIERARCHIJOS LYGMUO
 3 (PROJEKTO) RIZIKŲ VALDymo SISTEMOS HIERARCHIJOS LYGMUO
 4 (OPERACINIS) RIZIKŲ VALDymo SISTEMOS HIERARCHIJOS LYGMUO

Rizikų valdymo procesas yra vidaus kontrolės sistemos dalis ir apima šių esminių rizikų valdymą:



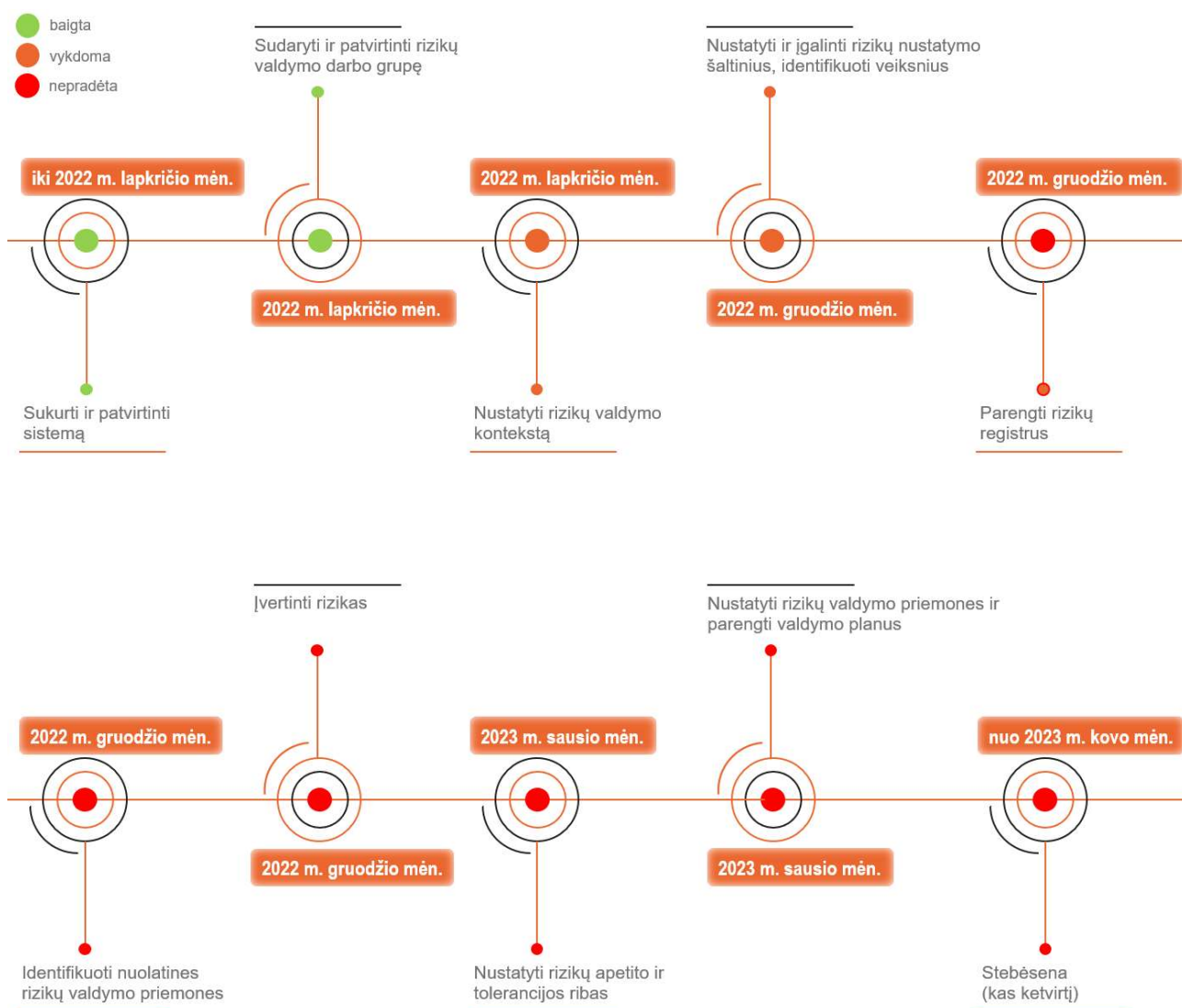
Įmonės rizikų valdymo tikslai nustatomi ir rizikų valdymo priemonės įgyvendinamos 4 lygmenimis:



11 pav. Rizikų valdymo sistema

Siekiant sėkmingai įdiegti ir vystyti sukurta sistemą buvo parengtas veiksmų planas (žr. 12 paveikslą):

- 1 etapas. Sukurti ir patvirtinti sistemą
- 2 etapas. Sudaryti ir patvirtinti rizikų valdymo darbo grupę
- 3 etapas. Nustatyti rizikų valdymo kontekstą
- 4 etapas. Nustatyti ir įgalinti rizikų nustatymo šaltinius, identifikuoti veiksniai
- 5 etapas. Parengti rizikų registrus
- 6 etapas. Identifikuoti nuolatinės rizikų valdymo priemonės
- 7 etapas. Įvertinti rizikas
- 8 etapas. Nustatyti rizikų apetito ir tolerancijos ribas
- 9 etapas. Nustatyti rizikų valdymo priemonės ir parengti valdymo planus
- 10 etapas. Stebėsena



12 pav. Rizikų valdymo sistemos diegimo planas

Kelių direkcijos įgyvendinama kelių rekonstrukcijos, kapitalinių remontų bei kelių plėtros veikla yra susijusi su itin reikšmingomis rizikomis (12 lentelė).

12 lentelė

Kelių direkcijos įgyvendinamų kelių rekonstrukcijos, kapitalinių remontų ir naujų kelių tiesimo projektų parengimo ir įgyvendinimo pagrindinės rizikos

Nr.	Pagrindinės rizikos	Rizikų aprašymas	Svarbiausios rizikų pasireiškimo pasekmės Kelių direkcijai	Svarbiausios sisteminės priemonės, diegiamos rizikoms valdyti
1.	<i>Finansavimo negavimo (finansinė) rizika</i>	Ši rizika susijusi su valstybės įgaliotų institucijų sprendimais neskirti projektui finansavimo arba neskirti projektui finansavimo ES fondų lėšomis, nors projektas pagal teisės aktus ir atitinka finansavimo ES fondų lėšomis reikalavimus. Taip pat egzistuoja rizika, kad projektui gali būti skirta mažiau ES fondų lėšų arba gali būti pritaikomos valstybės įgaliotų institucijų sankcijos tais atvejais, jei institucijų nuomone, pažeidžiami teisės aktų reikalavimai.	Neskirtas arba skirtas nepakankamas projekto finansavimas gali sąlygoti projekto įgyvendinimo atidėjimą iki projektui bus skirta visa reikalinga lėšų suma arba poreikį peržiūrėti finansavimo prioritetus bei koreguoti lėšų projektams skyrimo planus. Dažniausiai ši rizika pasireiškia tuomet, kai neskiriamos planuotos gauti ES fondų lėšos arba šios lėšos skiriamos mažesniu, nei planuotu finansavimo intensyvumu.	Šios rizikos valdymui naudojama sisteminė investicijų prioritetų ir ES fondų lėšų poreikio kapitalo investicijoms naujiems ir tęstiniams valstybės investicijų projektams kiekvienais metais poreikio suplanavimas. Lėšų panaudojimas ir poreikis, atsižvelgiant į darbų eigą, tikslinamas ne rečiau nei kartus per metus. Planuojant iš anksto ir derinant lėšų poreikį su Susisiekimo ministerija, ši rizika yra valdoma.
2.	<i>Rizika, susijusi su viešaisiais pirkimais</i>	Ši rizika LAKD veikloje dažniausiai pasireiškia, kai dėl įvairių viešųjų pirkimų proceso trikdžių	Šios rizikos pasireiškimo pasekmės dažniausiai sutrikdo visą projekto įgyvendinimo grafiką,	Kai planuojama įgyvendinti sudėtingus kompleksinius

		viešasis pirkimas reikšmingai vėluoja dėl gautų konkurso dalyvių pretenzijų, viešųjų pirkimų dokumentus derinančių valstybės institucijų vykdomų tikrinimų ir derinimų, teisminių ginčų, didesnių, nei leistinos kainų arba visiškai neįvyksta.	sąlygoja finansinę (ypač – vėlavimo nustatytais terminais spėti pasirašyti ES fondų lėšų sutartis), reputacinę (projekto, kurio laukia visuomenė, įgyvendinimo vėlavimo) ir projekto pabrangimo dėl makroekonominių arba regiono rinkos konjunktūros pokyčių.	projektus bei visais atvejais, kai tai neprieštarauja LR Viešųjų pirkimo įstatymo imperatyvioms nuostatos, yra rengiamos rinkos konsultacijos, siekiant kuo geriau pasirengti ir išsiaiškinti, kokie svarbūs projekto aspektai turi būti atskleisti techninėje specifikacijoje, siekiama kuo didesnio techninių specifikacijų išsamumo.
3.	Projektavimo rizika			
3.1.	Projektavimo klaidos	Ši rizika susijusi su projektinės dokumentacijos rengimo (projektavimo) klaidų rizika, dėl kurios galėtų būti nepatenkinti tam tikri planuojamų įgyvendinti darbų apimtys ar kokybės (ypatingai atitikimo kelių tiesimo standartams) reikalavimai ar poreikiai. Tai gali daryti įtaką projektavimo išlaidoms ir pareikalauti papildomo laiko projektavimo klaidoms ištaisyti, taip pat pareikalauti papildomų priežiūros paslaugų kaštų; atskirais atvejais reikšmingos projektavimo klaidos gali sąlygoti būtinybę stabdyti arba perdaryti objekto statybos ir įrengimo darbus.	Šios rizikos pasireiškimo pasekmės, jei rizika nesuvaldoma – išskylančios papildomos rizikos: 1) finansinė vėlavimo panaudoti projektui skirtas KPPP ir ES (jei projektas bendrai finansuojamas ES lėšomis) lėšas bei vėlavimo panaudoti KPPP ir ES lėšas, skiriamas konkrečioms metams rizika, 2) finansinė projekto pabrangimo rizika, sąlygota makroekonominių pokyčių, vėluojant įgyvendinti projektą, 3) reputacinė rizika dėl įsipareigojimų visuomenei ir valstybei vykdymo vėlavimo.	Projektavimo paslaugą teikiančio subjekto atsakomybė nustatyta sutartyje, kurios sąlygos yra iš anksto žinomos ir pateikiamos viešojo pirkimo proceso eigoje taip, kaip nustato LR Viešųjų pirkimų įstatymas. Projektinės dokumentacijos suderinimas su valstybės institucijomis ir jų pritarimai nepašalina projektavimo paslaugos tiekėjo atsakomybės dėl šios rizikos. Projektavimo klaidų prevencija užtikrinama nuolatiniu bendradarbiavimu su konkrečiais projekto rengimo

				atveju viešojo pirkimo konkursą laimėjusia projektavimo įmone ir projektavimo eigoje išskylančių klausimų ir neaiškumų sprendimu. Pasireiškus rizikos pasekmėms, taikomos ir kitos sisteminės jų valdymo priemonės – koreguojami projektų įgyvendinimo planai, tikslinamos pinigų srautų prognozės ir kitos.
3.2.	Projektavimo vėlavimai	Ši rizika dažniausiai susijusi su 1.1. punkte nurodytais veiksniais arba rangovo vėlavimu dėl nuo jo priklausančių arba nepriklausančių kitų veiksnių (kvalifikuotų darbuotojų stokos, darbo organizavimo problemų bei kitų veiksnių).	Šios rizikos pasireiškimo pasekmės iš esmės tos pačios, kaip nurodytos ir pasireiškiant 3.1. nurodytai rizikai.	Projektavimo paslaugą teikiančio subjekto atsakomybė nustatyta sutartyje, kurios sąlygos yra iš anksto žinomos ir pateikiamos viešojo pirkimo proceso eigoje taip, kaip nustato LR Viešųjų pirkimų įstatymas. Projektavimo darbų vėlavimo prevencija užtikrinama nuolatiniu bendradarbiavimu su viešojo pirkimo konkursą laimėjusia projektavimo įmone ir projektavimo eigoje išskylančių klausimų ir neaiškumų sprendimu. Pasireiškus rizikos pasekmėms, taikomos ir kitos rizikos valdymo sisteminės priemonės – koreguojami projektų įgyvendinimo

				planai, tikslinamos pinigų srautų prognozės, informuojamos kompetentingos institucijos ir visuomenė (bendruomenė).
3.3.	Projektinės dokumentacijos neatitiktis projekto tikslams	Ši rizika savo poveikiu panaši į projektavimo riziką, tačiau, skirtingai nei projektavimo rizika, ji apima ne tik technines, bet ir konceptualias projektavimo klaidas. Ši rizika gali apimti atvejus, kai pasirenkamos neteisingos esminės inžinerinių sprendimų kryptys: pvz., reikia įrengti sudėtingesnes/kitokias priemones kelio avaringumui mažinti ar pasiūloma techninė alternatyva, kuri atitinka norminius aktus, bet konkretaus projekto tikslų negali efektyviai pasiekti. Todėl, įgyvendinant projektus, itin svarbu įvertinti, ar projektinė dokumentacija ir siūlomi techniniai sprendimai atitinka ilgalaikius konkretaus projekto tikslus.	Techninių sprendimų neatitikimas projekto tikslams gali žymiai padidinti visas projekto (statybų, priežiūros ir kt.) sąnaudas ir (ar) prailginti statybos darbų trukmę. Šios rizikos pasireiškimo pasekmės iš esmės tos pačios, kaip nurodytos ir pasireiškiant 3.1. nurodytai rizikai.	Diegiamos tokios pačios priemonės, kokios diegiamos pasireiškus 1.1 p. aprašyti rizikai.
3.4.	Vėlavimas gauti statybos leidimą	Ši rizika apima atvejus, kai ne dėl Valdžios subjekto kaltės yra vėluojama gauti prisijungimo sąlygas, specialiuosius reikalavimus ar kitus dokumentus, būtinus statybos procesui pradėti.	Vėlavimas gauti statybą leidžiantį dokumentą gali žymiai padidinti visas projekto (statybų, priežiūros ir kt.) sąnaudas ir (ar) prailginti statybos darbų trukmę. Šios rizikos pasireiškimo pasekmės iš esmės tos pačios, kaip nurodytos ir pasireiškiant 3.1. nurodytai rizikai.	Atsižvelgiant į vėlavimo gauti statybos leidimą priežastis, suinteresuotos šalys turi vykdyti būtinus veiksmus teisės aktų nustatyta tvarka.
4.	Statybos rizika			

4.1.	Statybos darbų vėlavimai	Galimi objekto statybos darbų (įskaitant remontą ir rekonstrukciją) vėlavimai, dėl kurių vėluojama nustatytu laiku užbaigti darbus ir galimai išauga statybos darbų sąnaudos. Ši rizika apima statybos darbų vėlavimus, kurie gali įvykti dėl netinkamo statybos darbų organizavimo, netinkamo darbų kompleksiško įvertinimo, netinkamo atskirų statybos etapų planavimo, žmogiškojo faktoriaus (klaidų) ar bet kokių kitų aplinkybių.	Statybos darbų vykdymo vėlavimų atvejais pasekmė – išskylančios papildomos rizikos: 1) reputacinė rizika dėl įsipareigojimų visuomenei ir valstybei vykdymo vėlavimo, 2) finansinė vėlavimo panaudoti projektui skirtas KPPP ir ES (jei projektas bendrai finansuojamas ES lėšomis) lėšas bei vėlavimo panaudoti KPPP ir ES lėšas, skiriamas konkrečioms metams rizika, 3) finansinė projekto pabrangimo rizika, sąlygota makroekonominių pokyčių, vėluojant įgyvendinti projektą.	Jei statybos darbai vėluoja dėl rangovo netinkamai vykdomų įsipareigojimų, tuomet rangovo atžvilgiu yra taikoma rangos sutartyje numatyta atsakomybė už vėlavimą atlikti darbus. Pasireiškus rizikos pasekmėms, taikomos ir kitos rizikos valdymo sisteminės priemonės – koreguojami projektų įgyvendinimo planai, tikslinamos pinigų srautų prognozės, informuojamos kompetentingos institucijos ir visuomenė (bendruomenė).
4.2.	Statybos darbų neatitiktis normatyviniams reikalavimams ir standartams	Ši rizika yra susijusi su jau parengtos projektinės dokumentacijos netinkamu įgyvendinimu. Statybos metu gali būti padarytos klaidos įgyvendinant projektinę dokumentaciją, bet nesilaikant normatyvinių reikalavimų ir standartų. Pasireiškus šiai rizikai gali reikėti atlikti papildomus ir/ar pakartotinius statybos darbus, kurie ištestų statybos darbų trukmę ir (arba) padidintų statybų darbų sąnaudas.	Rizikos pasireiškimo pasekmės iš esmės tos pačios, kaip nurodytos ir pasireiškiant 3.1 p. nurodytai rizikai.	Vykdoma statybos darbų priežiūra. Jei rangovas netinkamai vykdo įsipareigojimus, tuomet rangovo atžvilgiu yra taikoma rangos sutartyje numatyta atsakomybė. Pasireiškus rizikos pasekmėms, taikomos ir kitos rizikos valdymo sisteminės priemonės – koreguojami projektų įgyvendinimo planai, tikslinamos pinigų srautų prognozės, informuojamos kompetentingos

				institucijos ir visuomenė (bendruomenė).
4.3.	Statybos darbų sąnaudų padidėjimas	Ši rizika dažniausiai pasireiškia ilgesnį nei vienerių metų laikotarpį įgyvendinamuose projektuose. Objekto statybos darbų sąnaudų padidėjimą lemia įvairios priežastys: statybos priemonių, įrangos, medžiagų ar darbo jėgos pabrangimas statybos metu dėl pasaulinių energetinių išteklių ir statybinių medžiagų kainų pokyčių (išaugimo), regiono rinkos konjunktūros, dėl papildomų nenumatytų sąmatoje išlaidų atsiradimo ir kt.	Esant objektyviam statybos sąnaudų padidėjimui, ši rizika sąlygoja poreikį kuo skubiau rasti projektui papildomus finansavimo išteklius.	Esant objektyviam statybos sąnaudų padidėjimui sprendžiamas papildomo projekto finansavimo klausimas teisės aktuose nustatyta tvarka.
4.4.	Organizaciniai ir kiti trikdžiai rangovo veikloje: lėšų, turto ar darbuotojų, reikalingų priežiūros paslaugoms teikti, trūkumas ar netinkamumas.	Ši rizika daugiausia siejama su projekto įgyvendinimui reikalingų išteklių trūkumu (finansų, darbuotojų, statybos technikos, kito turto).	1) reputacinė rizika dėl įsipareigojimų visuomenei ir valstybei vykdymo vėlavimo, 2) finansinė vėlavimo panaudoti projektui skirtas KPPP ir ES (jei projektas bendrai finansuojamas ES lėšomis) lėšas bei vėlavimo panaudoti KPPP ir ES lėšas, skiriamas konkrečioms metams rizika, 3) finansinė projekto pabrangimo rizika, sąlygota makroekonominių pokyčių, vėluojant įgyvendinti projektą.	Vykdoma statybos darbų priežiūra. Jei rangovas netinkamai vykdo įsipareigojimus, tuomet rangovo atžvilgiu yra taikoma rangos sutartyje numatyta atsakomybė. Pasireiškus rizikos pasekmėms, taikomos ir kitos rizikos valdymo sisteminės priemonės – koreguojami projektų įgyvendinimo planai, tikslinamos pinigų srautų prognozės, informuojamos kompetentingos institucijos ir visuomenė (bendruomenė).

4.5.	Žemės nuosavybės teisių sąlygojama rizika, galinti iškilti projekto įgyvendinimo eigoje.	Ši rizika apima atvejus, kai objekto statybos procesas tampa negalimas arba jis stabdomas dėl statybų metu paaiškėjusių žemės sklypų nuosavybės teisės apribojimų.	Pasireiškimo pasekmės yra tokios pačios, kaip 4.4 p. nurodytos rizikos pasireiškimo atveju.	Kartu su rangovu, pagal kompetencijas ir rangos sutartyse nustatytas pareigas ir teises ieškoma sprendimų teisės aktų nustatyta tvarka.
4.6.	Archeologiniai ir kultūros paveldo apribojimai	Ši rizika apima archeologinių ir kultūros paveldo apribojimų riziką ir su ja susijusius galimus statybos darbų stabdymus dėl archeologinių ir kultūros paveldo apribojimų, į kuriuos būtina atsižvelgti statybos eigoje paaiškėjus nenumatytoms aplinkybėms (pvz., statybos darbų eigoje atrandami objektai, kurie galimai yra kultūros paveldo vertybės).	Pasireiškimo pasekmės yra tokios pačios, kaip 4.4 p. nurodytos rizikos pasireiškimo atveju.	Pasireiškus archeologinių apribojimų rizikai, t. y. statybos vietoje aptikus bet kokių kilnojamų ir / arba nekilnojamų kultūros vertybių, iškasenų, antikvarinių bei kitokių objektų, turinčių meninę, istorinę, kultūrinę, mokslinę ar piniginę vertę, arba žmonių palaikų, informuojamos visos suinteresuotos šalys ir kompetentingos institucijos ir vykdomi visi būtini veiksmai teisės aktuose nustatyta tvarka.
5.	Netinkamai vykdomos statybos priežiūros rizika			
5.1.	Sutartyje nustatytų statybos priežiūros paslaugų neatlikimas	Ši rizika apima atvejus, kai dėl vieno ar kitų aplinkybių (pvz., neadekvaus pasirengimo, kvalifikacijos, atsakingumo stokos ir kitų priežasčių) nesugebama neužtikrinamas priežiūros paslaugų teikimas visa sutartyje numatyta apimtimi.	Nekokybiškai atlikti darbai ir su tuo susijusios reputacinės, finansinės ir kitos pasekmės sutarties šalims.	Reikalaujama atsakomybės pagal sutartį.

6.	Teisinė rizika			
6.1.	Teisės aktų pasikeitimo rizika	Ši rizika apima bet kokius galimus teisės aktų pasikeitimus (išskyrus mokesčių teisės aktų pasikeitimus), projekto įgyvendinimo laikotarpiu. Dažniausiai ši rizika pasireiškia ilgesnių nei vienerių metų įgyvendinimo trukmės projektų atvejais.	Priklausomai nuo teisės aktų reikalavimų, dažniausiai tai gali reikšti papildomų finansinių išteklių ir laiko naujiems teisės aktų reikalavimams įvykdyti poreikį.	Veikiama vadovaujantis sutartimis ir teisės aktais.
6.2.	Mokesčių teisės aktų pasikeitimo rizika	Ši rizika apima mokesčių teisės aktų pasikeitimus dėl mokesčių pasikeitimo (pvz., naujų mokesčių įvedimo ir/ar mokesčių tarifų pakeitimo).	Galimos pasekmės yra iš esmės tokios pačios, kaip 6.1 p. aprašytos pasireiškimo atveju.	Veikiama vadovaujantis sutartimis ir teisės aktais.
7.	Trečiųjų šalių vėlavimo vykdyti įsipareigojimus/trečiųjų šalių neveikimo rizika	Ši rizika dažnai pasireiškia trečiųjų šalių, kurių vykdomos paslaugos ir darbai svarbūs kelio projekto įgyvendinimui, eismo saugos priemonių ir kitų kelio elementų veikimui instaliuojant/nutiesiant kelyje elektros kabelius, kitus tinklus ir komunikacijas, vėlavimu ir projekto įgyvendinimo terminų nepaisymu.	Galimos pasekmės yra iš esmės tokios pačios, kaip 6.1 p. aprašytos pasireiškimo atveju. Ši rizika itin reikšminga, nes trikdomos investicijos į svarbius visuomenei objektus, neefektyviai naudojami visi ištekliai.	Veikiama vadovaujantis sutartimis ir teisės aktais.
8.	Nenugalimos jėgos (force majeure) rizika			
8.1.	Nenugalimos jėgos (force majeure) rizika	Nenugalimos jėgos rizikai priskiriamas įvykis ar aplinkybės, kurių negalima protingai kontroliuoti, įskaitant, tačiau tuo neapsiribojant, karą, riaušes, pilietinį sąmyšį, streikus ar kitus suderintus darbininkų veiksmus,	Vėlavimas įgyvendinti projektą, finansinės ir kitos pasekmės.	Vykdomi veiksmai, numatyti sutartyse.

		lokautus, embargo, gamtos poveikius (žemės drebėjimą, uraganą ir kitas stichines nelaimes), gaisrą, elektros energijos tiekimo sutrikimus ar kitus neįprastus įvykius. Piniginių išteklių trūkumas ar negalėjimas įvykdyti piniginių įsipareigojimų nėra pripažįstamas Nenugalimos jėgos (force majeure) aplinkybėmis.		
9.	<i>Ginčų sprendimo rizika</i>			
	Ginčų sprendimo rizika	Rizika, kuriai priskirtini įvykiai, susiję su sąlygomis, darančiomis neigiamą įtaką veiksmingam ginčų tarp šalių sprendimui.	Užtrukus ginčų sprendimui, pasireiškimo pasekmės yra tokios pačios, kaip 4.4 p. nurodytos rizikos pasireiškimo atveju.	Veikiama pagal sutartis ir teisės aktus.
10.	Reikalavimų, susijusių projekto tinkamu užbaigimu ir perdavimu Kelių direkcijai neįvykdymo rizika	Rizika, kad sutarties įgyvendinimo pabaigoje, užbaigus projekto įgyvendinimo darbus, priimant objektą/objektus gali paaiškėti, kad objektas neatitinka nustatytų kokybės reikalavimų.	Užtrukus ginčų sprendimui, pasireiškimo pasekmės yra tokios pačios, kaip 4.4 p. nurodytos rizikos pasireiškimo atveju.	Veikiama pagal sutartis ir teisės aktus.

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. 13 lentelę).

13 lentelė

SWOT (Stiprybės, silpnybės, galimybės ir grėsmės)

Stiprybės	Silpnybės
• Užtikrintas finansavimas valstybės pavestoms funkcijoms vykdyti; • Gebėjimas pritraukti papildomus finansavimo išteklius; • Ekspertiškumas; • Sisteminis požiūris; • Sukauptos patirties integravimas priimant sprendimus; • Didėjantis atsakomybės už pareigą įvykdyti darbus kokybiškai ir laiku suvokimas; • Besimokanti organizacija; • Didėjantis darbuotojų įsitraukimas ir gerėjantis Kelių direkcijos kaip darbdavio patrauklumas; • Lygios galimybės.	• Aukštos kvalifikacijos inžinierių ir kitų kelių rekonstrukcijų ir priežiūros srities specialistų stoka lemia darbuotojų pakeičiamumo problemas; • Egzistuojantys Įmonėje veiklos procesai neužtikrina skaidraus ir savalaikio projektų įgyvendinimo, nepakankamai efektyvus projektų valdymas; • Nepakankamas kelių finansavimas ir politinis bei teisėkūrinis palaikymas atsižvelgiant į blogėjančią kelių būklę • Kintantys finansavimo prioritetai (politinių sprendimų įtaka strateginiams prioritetams) lemia nuoseklumo finansavime stoką; • Veiklos finansavimo galimybės nepakankamai susietos su kelių naudojimu; • Nors prasmingi inovacijų projektai ir yra įgyvendinami, trūksta inovacijų vizijos; • Nepakankama organizacinė kultūra; • Nepakankama vidinė komunikacija tarp Įmonės struktūrinių padalinių; • Nepakankamas įmonės procesų dokumentavimo lygis; • Dar vis egzistuojantys „biudžetinės institucijos“ mentaliteto paveldo likučiai darbuotojų sąmonėje, lemiantys nepakankamas darbuotojų pastangas ir motyvaciją darbe;

- Nėra išsamaus įgūdžių žemėlapis;
- Įmonėje dar nepilnai įdiegta rizikų valdymo sistema, todėl rizikų valdymo sprendimai priimami dažniau vertinant konkretaus atvejo, o ne sisteminę riziką; stokojama bendros rizikų valdymo praktikos;
- Nepakankama komunikacija su suinteresuotomis šalimis apie projektus ir jų įgyvendinimą;
- Nepakankami kelių dangos būklės tyrimo įrangos, skirtos dangų būklės matavimams ir tyrimams, pajėgumai riboja dangos būklės matavimų veiklos plėtrą; dalies pasitaikančių minėtos įrangos gedimų šalinimo užsienyje poreikis trumpina įrangos panaudojimo darbui laiką;
- Išankstinio kai kurių viešųjų pirkimų vertinimo procedūros neretai užsitęsia ir tokiais atvejais šios procedūros daro neigiamą įtaką vidinių įmonės išteklių panaudojimo efektyvumui.

Galimybės

- Planuojamas teisinės veiklos formos pakeitimas į akcinę bendrovę suteikia naujų veiklų ir naujos vertės visuomenei sukūrimo galimybes, įskaitant ir komercinės veiklos vystymo galimybes;
- Techninių išteklių atnaujinimas/papildymas sukurtų prielaidas pajamų didinimui;
- Kelių naudojimo apmokestinimo išplėtimas sukurtų geresnės prielaidas subalansuotai kelių plėtrai ir kelių kokybės gerinimui;
- Prisidėti prie draugiškesnių visuomenės sveikatai ir aplinkai susisiekimo būdų;
- Aukštos kompetencijos kelių infrastruktūros priežiūros ir plėtos centro sukūrimas ir vystymas sudaro

Grėsmės

- Kvalifikuotų specialistų trūkumas rangovinėse organizacijose ir rinkoje mažina jų pajėgumus projektų įgyvendinime;
- Rangovų ir partnerių vėlavimai vykdyti darbus ir kartais kylantys teisiniai ginčai gali sąlygoti projektų įgyvendinimo terminų vėlavimus;
- Trečiųjų šalių piktnaudžiavimas teisiniais mechanizmais;
- Kylančios žaliavų ir statybinių medžiagų kainos rinkoje dėl sutrikdytos žaliavų ir prekių tiekimo grandinės pasaulinėse rinkose gali sąlygoti investicijų projektų ir kelių priežiūros darbų verčių išaugimą ir mažesnę projektų įgyvendinimo mastą dėl lėšų stokos;

galimybes geriau patenkinti visuomenės ir visų partnerių poreikius, teikti paslaugas Lietuvos ir užsienio klientams;

- Investicijos į tyrimus ir inovacijų diegimas sudaro galimybes tobulinti veiklą ir sukurti daugiau išmanių paslaugų visuomenei;
- Tapti patraukliu darbdaviu nustatant darbuotojams vidiniu teisingumu ir išoriniu konkurencingumu pagrįstus atlyginimus;
- Naujosios ES finansinės paramos 2021–2027 m. galimybės suteikia prielaidas kompleksiskai atnaujinti svarbius TEN-T pagrindinio tinklo ir dalį visuotinio tinklo kelių, diegti žaliąsias inovacijas ir skaitmenizavimo sprendimus.
- Įdiegta Kelių turto valdymo informacinė sistema sudarys galimybę turėti susistemintus tikslus duomenis apie kelių turtą, efektyviau jį valdyti ir geriau panaudoti žmogiškuosius išteklius;
- Elektroninės kelių rinkliavos sistemos (angl. E-tolling) įdiegimas ir įgyvendinimas leis įgyvendinti ES principus „teršėjas moka“ ir kasmet sukaupti apie 50 mln. eurų papildomų pajamų mokamų valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcijoms ir plėtrai. Šios lėšos taps reikšmingu papildomu investicijų į valstybinės reikšmės kelius šaltiniu ir paspartins kelių atnaujinimą.

- Suderinamumo valstybės viešojo sektoriaus strateginio planavimo sistemoje stoka lemia riziką įmonės strateginiam planavimui;
- Teritorijų planavimo procedūrų trukmė (įskaitant žemės paėmimo visuomenės poreikiams ir žemės sklypų formavimo – pertvarkymo projektų parengimo bei suderinimo su Nacionaline žemės tarnyba ir kitomis institucijomis procesų trukmę) ilgina kelių rekonstrukcijų ir plėtros projektų įgyvendinimo laiką;
- Dalis techninių išteklių valstybės pavestoms funkcijoms vykdyti yra nusidėvėję.

Apibendrinant Kelių direkcijos stipriąsias puses, pažymėtinos stiprybės, kurias nulemia unikalių technologinių ir techninių išteklių – įrangos, naudojamos kelių dangos būklės vertinimui bei kitų techninių priemonių galimybė užtikrinti kokybišką įmonės veiklą įgyvendinimą, šias priemones naudojant profesionaliam ir atsakingam įmonės misijos ir specialiojo įpareigojimo vykdymui.

Įmonės ekspertiškumą ir gebėjimą kurti visuomenei pridėtinę vertę lemia ne tik ilgametės integralios inžinerinės - vadybinės, technologinės ir kitos specialiosios kompetencijos, bet ir viešųjų pirkimų, teisės srities ir kitų sričių kompetentingi darbuotojai,

kurie, panaudodami įmonės technologines, technines ir kitas galimybes įgyvendina sudėtingus kompleksinius projektus, teikia konsultacijas savivaldybėms ir kitiems partneriams viešųjų pirkimų organizavimo ir kitose srityse.

Kelių direkcijoje pagal iš anksto parengtus ugdymo planus keliama darbuotojų specialioji ir bendroji kompetencija, mokymams skiriamas nuolatinis dėmesys.

Tačiau įmonė turi ir silpnųjų, kurias, sistemingai veikdama ir identifikuodama kliūtis, siekia transformuoti į galimybes (žr. 12 lentelės dalį „Silpnybės“). Aukštos kvalifikacijos inžinierių ir kitų specialistų rinkoje stoka paskatino įmonę mažinti šią silpnąją, sistemiškai ir nuosekliai įdiegiant kritinių pareigybių pakeičiamumą, darbuotojų įsitraukimo didinimo, adaptacijos, mentorystės, vidiniu teisingumu ir išoriniu konkurencingumu pagrįstą atlygį ir kitus sprendimus bei projektus. Kitai silpnai – vėluojančiam projektų įgyvendinimui spręsti įmonė jau 2023 m. imsis papildomų veiksmų, parengs veiksmų planą ir jį įgyvendins.

Projektinis valdymas, įskaitant projektinio valdymo procesų įdiegimą, yra itin svarbus efektyviam įmonės pagrindinių veiklų įgyvendinimui. Įmonėje dar nepatvirtintas projektų valdymo proceso standartas, tačiau jį planuojama patvirtinti įvertinus visą šio proceso grandinę ir jos ypatumus. Taip pat, bendradarbiaujant su Susisiekimo ministerija, diegiami projektinio valdymo principai –nuolat vertinama strateginių projektų įgyvendinimo eiga ir įmonės direktoriaus įsakymais sudarytų projektų komandų veikla, teikiamos projektų įgyvendinimo ataskaitos kompetentingiems Susisiekimo ministerijos padaliniais.

Vertinant įmonės veikloje išylančias grėsmes, svarbu pažymėti tas grėsmes, kurios daro neigiamą įtaką kelių rekonstrukcijų ir remontų projektų įgyvendinimo trukmei ir mažina įmonės išteklių naudojimo efektyvumą. Pažymėtina, kad laikui ir darbui imlūs žemės paėmimo visuomenės poreikiams ir žemės sklypų formavimo – pertvarkymo projektų parengimo bei suderinimo su Nacionaline žemės tarnyba ir kitomis institucijomis procesai ilgina kelių rekonstrukcijų ir plėtros projektų įgyvendinimo laiką ir mažina įmonės išteklių naudojimo efektyvumą. Minėtus procesus nuosekliai stengiamasi efektyvinti bendradarbiaujant su valstybės ir savivaldos institucijomis.

Ilgai trunkantys viešųjų pirkimų procesai ir procedūros kelia projektų įgyvendinimo terminų vėlavimo ir ES fondų lėšų negavimo riziką, tačiau įmonė, vis geriau valdydama visą proceso veiksmų ir elementų grandinę, diegia visas galima priemones šiai rizikai mažinti. Nepakankami laboratorinės įrangos, skirtos dangų būklės matavimams ir tyrimams, pajėgumai šiuo riboja dangos būklės matavimų veiklos plėtrą, o dalies pasitaikančių laboratorinės įrangos gedimų šalinimo užsienyje poreikis trumpina įrangos panaudojimo darbui laiką. Tačiau ši veiklos praktika nuolat tobulinama ir, įsigijusi papildomą laboratorinę įrangą, įmonė planuoja pasinaudoti šia veiklos niša teikdama šias paslaugas ES šalių subjektams.

Viena iš didžiausių Kelių direkcijos veiklai būdingų grėsmių - rangovų vykdomų darbų vėlavimai ir dėl šios priežasties kartais kylantys teisiniai ginčai gali sąlygoti projektų įgyvendinimo terminų vėlavimus. Siekiant mažinti šią grėsmę, su rangovais aktyviai bendradarbiaujama. Sutarčių laikymasis yra svarbi įsipareigojimų visuomenei vykdymo sąlyga, todėl sutarčių vykdymo koordinavimas ir administravimas sudaro prielaidas šios grėsmės mažinimui.

Geopolitinių pokyčių įtakoje kylančios žaliavų ir statybinių medžiagų kainos rinkoje dėl sutrikdytos žaliavų ir prekių tiekimo grandinės ir kitų priežasčių pasaulinėse rinkose jau

sąlygojo ir gali toliau sąlygoti investicijų projektų ir kelių priežiūros darbų sąnaudų išaugimą ir mažesnę projektų įgyvendinimo mastą dėl lėšų stokos. Globalus statybinių medžiagų kainų pokytis pasaulinėje rinkoje gali sąlygoti daugelio projektų verčių išaugimą ir poreikį didinti lėšų investicijoms į kelius poreikį. Šią grėsmę didina ir infliacijos poveikis, kuris yra vienas iš aukščiausių Europoje.

Suderinamumo valstybės viešojo sektoriaus strateginio planavimo sistemoje stoka lemia riziką įmonės strateginiam planavimui todėl, kad viešojo sektoriaus strateginis planavimas labiausiai pagrįstas trijų metų laikotarpių valstybės asignavimų planavimu, o dalis kelių rekonstrukcijų projektų yra ilgalaikiai kompleksiniai projektai, kurių įgyvendinimo terminai dažnai viršija 3-5 metų laikotarpį, todėl finansavimo ištekliai tokiems projektams turi būti iš anksto patvirtinti visam projekto laikotarpiui.

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 ir įgyvendinti 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.



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

Vertybės



14 pav. Vertybės

4. VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ PRIEŽIŪRA IR REMONTAS: 2022 M. IR PLANUOJAMI VEIKSMAI 2023–2025 M. SIEKIANT UŽTIKRINTI SAUGŲ JUDUMĄ

Jau sukurtos valstybinės reikšmės kelių transporto infrastruktūros priežiūra, išsaugojimas ir tausojimas, siekiant užtikrinti saugų kelių naudotojų judumą – vienas iš Kelių direkcijos veiklos prioritetų, nustatytų ir kelių priežiūros ir plėtros iki 2035 m. gairių projekte.

Valstybinės reikšmės kelių būklės gerinimas, vykdant savalaikę nuolatinę ir periodinę priežiūrą siekiant atitikti patvirtintus dangos būklės indekso (DBI) rodiklius, gerinant eismo saugą ir užtikrinant aplinkosauginius reikalavimus – svarbiausias uždavinys kelių priežiūros ir jų paprastųjų remontų srityje.

Kelių priežiūra – 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.

Atsižvelgiant į Lietuvos valstybinių kelių būklę ir būtinumą užtikrinti saugų judumą, nuolatinė ir periodinė valstybinių kelių priežiūra, paprastieji kelių remontai yra esminė racionali priemonė užtikrinant saugų ir komfortišką judumą jau sukurtais keliais ir išsaugoti jau įvykdytas investicijas. Laiku neatlikus periodinės priežiūros ar paprastojo remonto darbų, keliai ir jų elementai toliau sparčiai degraduoja ir greitai metu vienintelė liekanti išeitis brangus kapitalinis remontas.

Svarbiausi Lietuvos valstybinės reikšmės keliai (kuriuose vyksta tarptautinis, tranzitinis eismas) yra prižiūrimi visą parą. Aukščiausiu priežiūros lygiu prižiūrimi šie keliai: A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda, Via Baltica (Ryga–Panevėžys–Kėdainiai–Sitkūnai–Kaunas–Marijampolė–Suvalkai), A19 Vilniaus pietinis aplinkkelis, A2 Vilnius–Panevėžys ir kelio A16 Vilnius–Prienai–Marijampolė ruožas nuo Vilniaus iki Trakų (iš viso apie 700 km). Kiti magistraliniai keliai ir intensyviausi krašto keliai (apie 1230 km) prižiūrimi pagal II priežiūros lygį. Kelių priežiūros tarnybos šiuose keliuose budi, žiemos metu valo sniegą bei barsto

slidumą mažinančias medžiagas nuo 4 iki 22 val. Didžioji dalis krašto ir intensyviausi rajoniniai keliai (apie 6280 km) prižiūrimi pagal III priežiūros lygį. Kelių priežiūros tarnybos šiuose keliuose budi, žiemos metu valo sniegą bei barsto slidumą mažinančias medžiagas nuo 4 iki 19 val. Krašto ir rajoniniai keliai, kuriuose eismo intensyvumas yra mažesnis kaip 1000 automobilių per parą (apie 3640 km) prižiūrimi pagal IV kelių priežiūros lygį. Kelių priežiūros tarnybos šiuose keliuose budi, žiemos metu valo sniegą bei barsto slidumą mažinančias medžiagas nuo 6 iki 18 val. Žemiausias priežiūros lygis (V) turi užtikrinti bent minimalų eismo kokybės lygį ir kelio tinkamumą naudoti. Pagal šį priežiūros lygį prižiūrima didžioji dalis valstybinės reikšmės rajoninių kelių (apie 9640 km). Juose dirbama nuo 9 iki 18 val.

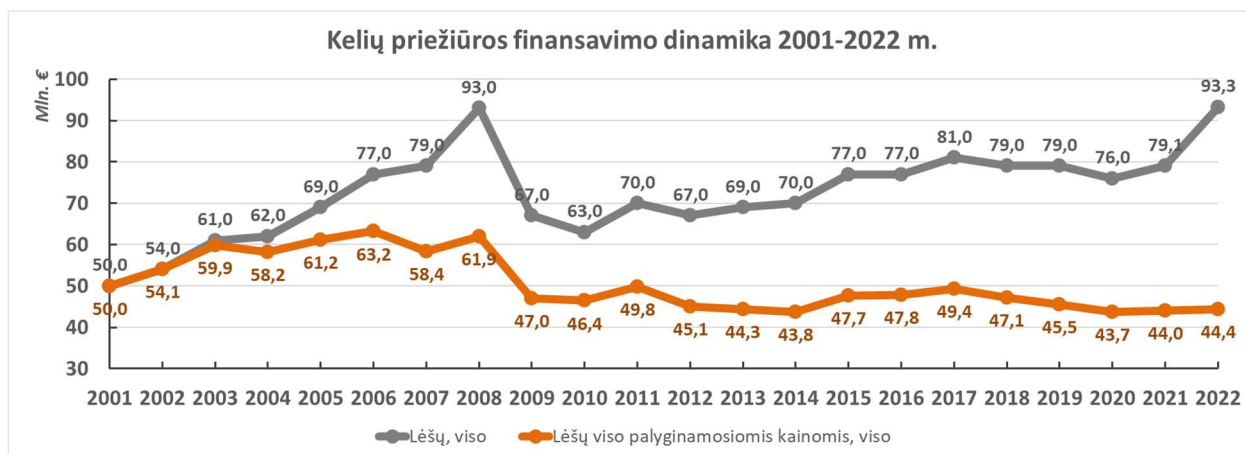
Kelių priežiūros srityje pastaruosius keletą metų susiduriama su šiomis vis opesnėmis problemomis:

- Nuolatinei ir periodinei kelių priežiūrai tenkantis finansavimas yra nepakankamas.

Dėl nepakankamo finansavimo esamo kelių tinklo būklė išlieka nepatenkinama: kelių tinkle yra daug kritinių ruožų ir vietų su nusidėvėjusiomis pralaidomis, sankasomis, kelkraščiais, lieka daug nesutaisytų asfalto dangų pažeidimų, neužtikrinama savalaikė tiltų priežiūra. Šių kritinių kelių ruožų ir vietų būklę pastarųjų penkerių metų laikotarpiu dar labiau blogina dėl klimato kaitos vis dažnėjantys ekstremalūs oro sąlygų pokyčiai – liūtys, didėjanti oro temperatūros svyravimų amplitudė ir kiti. Minėtus trūkumus keliuose būtina šalinti operatyviai kelius sutvirtinant ir sutvarkant. Be to, įgyvendinant ES ir Lietuvos Žaliąją kryptį ir siekiant, kad vis daugiau visuomenės narių vietoje teršiančio aplinką transporto keliaudami nedideliais atstumais imtų dažniau naudotis dviračiais, papildomi ištekliai reikalingi blogos būklės pėsčiųjų ir dviračių takų sutvarkymui (išsamesnė informacija ir planuojami veiksmai dėl PDT – priede Nr. 1).

- Valstybinės reikšmės kelių priežiūros veikla nėra liberalizuota, todėl, siekiant kelių priežiūrai skiriamų lėšų taupymo ir efektyvumo, svarstytinas valstybinės reikšmės kelių priežiūros sistemos peržiūrėjimas ir tobulinimas, įtraukiant į šią veiklą daugiau rinkos dalyvių.

Kelių priežiūros finansavimo dinamika 2001–2022 m. laikotarpiu pateikiama 15 paveiksle.



15 pav. Kelių priežiūros finansavimo dinamika 2001–2022 m.

Siekiant užtikrinti kelių priežiūros kokybę, 2022 metais planuojama įvykdyti iki 1300 kilometrų, 2023 metais – 1400 km, 2024 metais – 1500 km, 2025 metais – 1600 km, 2026 metais – 1600 km kelių kokybės patikrinimų, kurių metu bus vertinama atliekamų nuolatinės ir periodinės priežiūros darbų kokybė.

Pažymime, kad nuo šių metų lapkričio 1 d. nuolatinės kelių priežiūros darbai bus pradėti įgyvendinti vadovaujantis atnaujintu kelių priežiūros vadovu (KPV PN 22), kuriame patikslinta pakelių šienavimo tvarka, atnaujinti kelių žiemos priežiūros reikalavimai ir kiti pakeitimai, kurie aiškiau reglamentuos priežiūros veiklą.

5. SVARBIAUSI INVESTICIJŲ PROJEKTAI IR JŲ ĮGYVENDINIMO PLANAI

Šiame skyriuje pateikiama informacija apie trijų svarbiausių Lietuvos ekonomikai ir tarptautiniam susisiekimui magistralinių kelių rekonstrukcijų planus. Šie projektai yra ilgalaikiai ir dalies jų įgyvendinimo etapai ir terminai aprėpia ilgesnį nei Kelių direkcijos Strateginio veiklos plano 2023–2026 m. periodą, todėl toliau pateikiama informacija apie jų įgyvendinimą yra platesniame laiko horizonte. Veiksmai ir rodikliai, susiję su šių projektų įgyvendinimu ir planuojama nauda klientams yra pateikti 1 priede.

Pagrindiniam (angl. *core*) TEN-T kelių tinklui Lietuvoje priskiriami du keliai – tarptautiniai transporto koridoriai Via Baltica ir A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda. Šiuos kelius būtina rekonstruoti. Darbai vykdomi, dalis darbų jau įvykdyta, darbų etapai ir įgyvendinimo terminai pateikiami 18 (kelio Via Baltica) ir 19 (kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda) paveiksluose. Abiejų kelių rekonstrukcijas planuojama finansuoti KPPP ir ES Sanglaudos fondo lėšomis, esant galimybei padidinant ES paramos fondų dalį finansavime Europos infrastruktūros tinklų fondo (angl. *CEF*) Dvejopo (civilio ir karinio) mobilumo priemonės lėšomis, nes abiejų kelių rekonstrukcijos reikšmingos ES kariniam ir civiliam mobilumui.

Magistralinis TEN-T tinklo kelias E67 Via Baltica yra vienas iš pagrindinio TEN-T tinklo kelių, strateginio Šiaurės jūros-Baltijos pagrindinio tinklo – transporto koridoriaus dalis. Šis kelias yra svarbus ES kariniam mobilumui ir yra vienas nesaugiausių ir avaringiausių kelių. Kelyje nuolat yra didelis vietinio ir tarptautinio krovinio eismo intensyvumas. Kelias Via Baltica tęsiasi nuo Latvijos iki Lenkijos pasienio keliais – A10 (Panevėžys–Pasvalys–Ryga), A17 (Panevėžio aplinkkelis), A8 (Panevėžys–Aristava–Sitkūnai), A1 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) ir A5 (Kaunas–Marijampolė–Suvalkai).

Kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo Kaunas–Marijampolė plėtos I-asis etapas buvo įgyvendinamas 2014–2020 m. ES lėšomis. Pradėtas rekonstruoti kelio A5 ruožas Kaunas–Marijampolė–Suvalkai 56,83–97,06 km nuo Marijampolės iki Lietuvos–Lenkijos sienos, yra ruožo Kaunas–Marijampolė tęsinys. Esamas kelias neatitinka ES TEN-T keliams keliamų reikalavimų. Dėl intensyvaus sunkiojo transporto eismo ir siauros kelio dangos ruožas pasižymi itin dideliu avaringumu. Magistralinio kelio A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai ruožo 56,83–97,06 km įgyvendinimas padalintas į keturias dalis: nuo 56,83 iki 72,50 (I ruožas), nuo 72,50 iki 79,00 km (II ruožas), nuo 79,00 iki 85,00 km (III ruožas) ir nuo 85,00 iki 97,06 km (IV ruožas) rekonstrukcijos. Įgyvendinant minėto ruožo

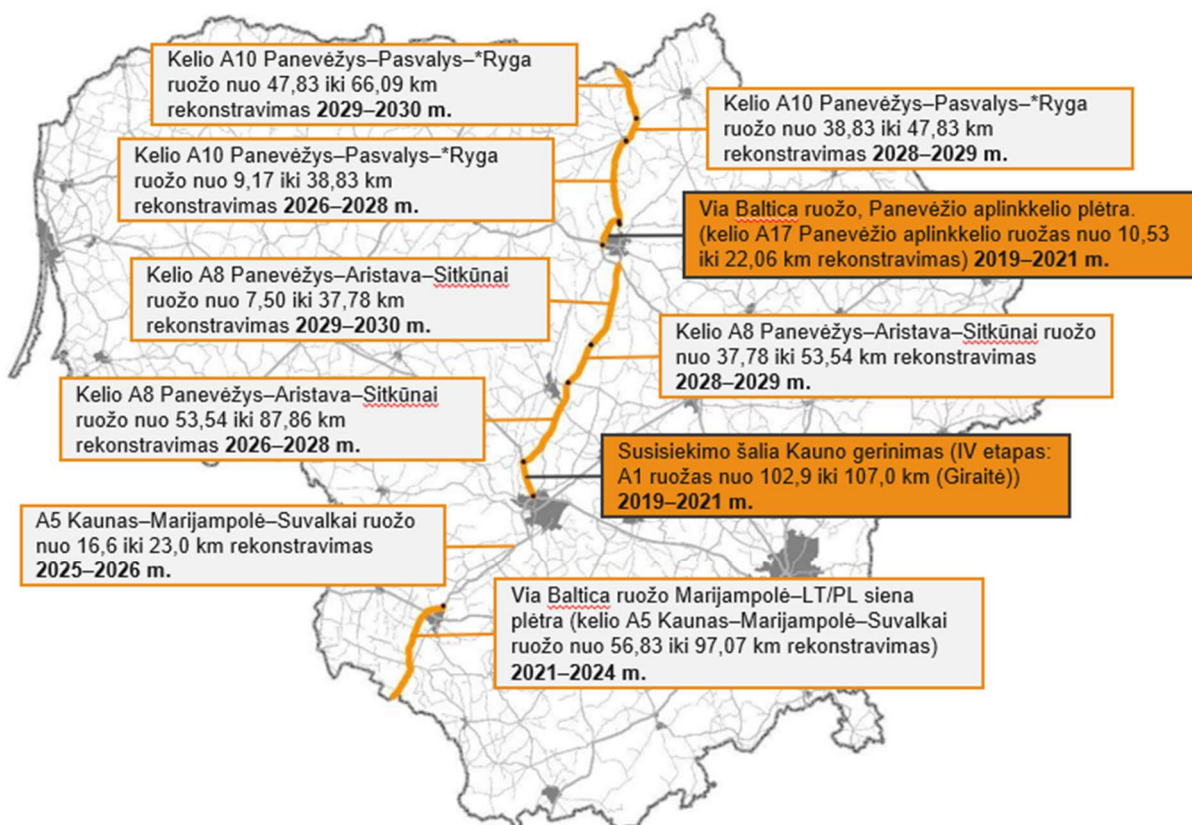
projektą, 2022 metais įvykdyti reikšmingi parengiamieji darbai prieš rekonstrukciją - užbaigti rengti trijų pirmųjų dalių techniniai darbo projektai, dviejų ruožų (II ir III) užbaigtos viešųjų pirkimų procedūros, baigiamas IV-ojo ruožo techninis projektavimas. Gautas Europos infrastruktūros tinklų priemonės 48, 7 mln. eurų finansavimas I-ajam ruožui, š.m. rugsėjo 28 d. pateiktos dar dvi paraiškos EITP finansavimui gauti ir iš esmės skirta iki 46 mln. eurų lėšų II-ajam ir III-ajam ruožams. Projektas taip pat bus finansuojamas ir ES Sanglaudos fondo lėšomis.

2022 m. spalio mėnesį, užbaigus viešųjų pirkimų procedūras, pasirašyta Kelių direkcijos sutartis dėl šio magistralinio kelio II-ojo ruožo (72,50 iki 79 km) rekonstravimo. Sutarties vertė – apie 55,8 mln. eurų. Šiame Via Baltica ruože statybos darbai jau pradėti ir planuojami užbaigti 2024 m.. Rekonstruojant šį Via Baltica ruožą, kelias bus išplatintas iki keturių eismo juostų, jame bus įrengtas pirmasis šalyje „žaliasis tiltas“ gyvūnų migracijai, tunelinis pravažiavimas, sankirta, jungiamieji keliai ir kiti kelio elementai. 2022 m. gruodžio 5 d. pasirašyta A5 kelio III-ojo ruožo (nuo 79,00 iki 85,00 km) rekonstravimo sutartis, kurios vertė - apie 66, 7 mln. eurų.

Vykdam LR V Programos nuostatų įgyvendinimo Planą, viso Via Baltica A5 kelio ruožo (56,83–97,06 km) rekonstrukciją planuojama užbaigti iki 2024 m. III-ojo ketvirčio pabaigos.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie efektyvaus susisiekimo ir mobilumo sąlygų pagerinimo sausuma tarp Šiaurės ir Rytų užtikrinimo. Europos kelių tinkle bus užtikrintos saugios eismo sąlygos, atitinkančios transporto srautus, kelių kategorijai keliamus ES reikalavimus bei nustatytus tarptautinius standartus (Reglamentas Nr. 1315/2013), taip pat bus pagerinta transporto paslaugų kokybė, sudarytos patogios sąlygos tarptautiniam bei vietiniam civiliam ir kariniam susisiekimui, sutrumpės automobilių kelionės laikas, sumažės eismo įvykių rizika, pagerės TEN-T kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.

Rekonstravus šį kelią kartu su kitais pagrindinio TEN-T tinklo keliais, Lietuva įvykdys Europos Sąjungos (ES) keliamą tikslą, kad iki 2030 m. Lietuvos pagrindinis TEN-T kelių tinklas atitiktų ES reikalavimus. Iš viso per 2019-2030 metus, rekonstruojant Via Baltica kelią, planuojama įgyvendinti 10 projektų, kuriuos užbaigus bus rekonstruota 200,38 km Via Baltica kelio ruožų (16 pav.).



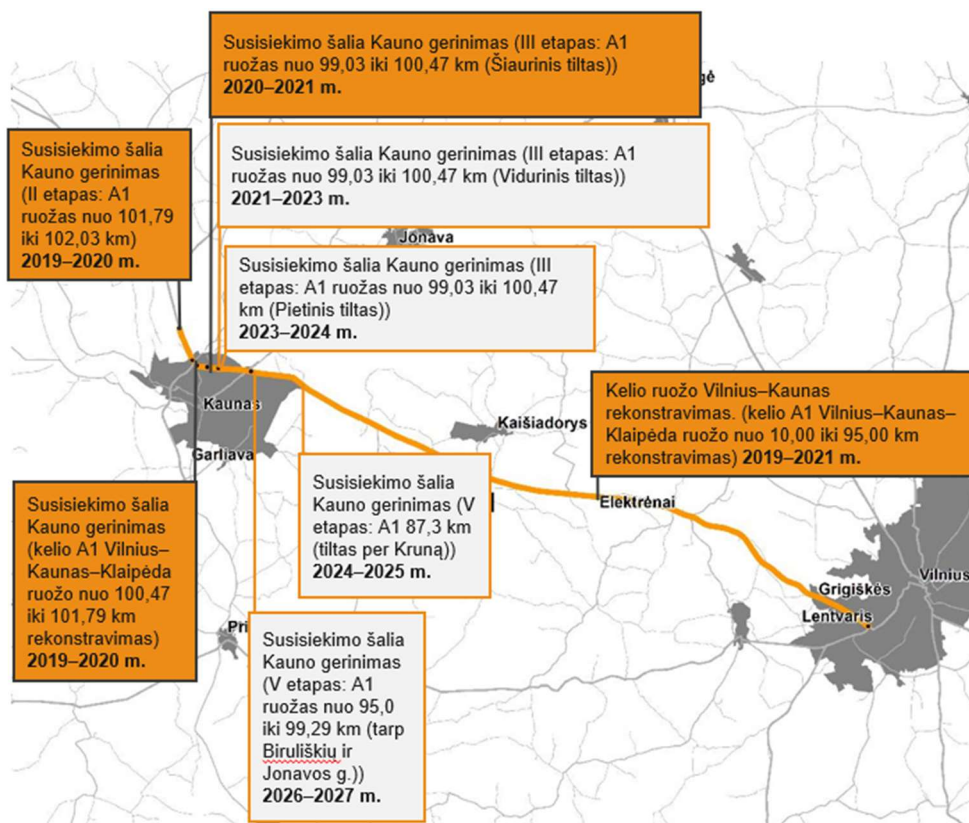
16 pav. Via Baltica projektų įgyvendinimo etapai

Magistralinis TEN-T tinklo kelias A1 yra IXB tarptautinio transporto koridoriaus ir TEN-T kelio E85 (Klaipėda–Aleksandropolis) dalis, vedanti Rytų–Vakarų kryptimi. Šis kelias yra vienas iš intensyviausių ir avaringiausių kelių Lietuvoje. Kelyje yra didelis vietinio ir tarptautinio eismo intensyvumas.

2022 metų pradžioje užbaigus statybos darbus ir, atlikus keliamosios gebos ir saugumo eismui tyrimus, kovo 31 d. atidarytas naujas Klebonišio (Šiaurinis tiltas) per Nerį, sudarytas iš dviejų greta esančių tiltų, kuriuose eismas vyksta dvejomis kryptimis. Tai - pirmasis iš trijų kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda 99,03–100,47 km atkarpoje ties Kaunu esančių tiltų, į kuriuos bus vykdomos investicijos rekonstruojant šį TEN-T pagrindinio tinklo magistralinį kelią. 2022 metais taip pat vykdyti šiame kelyje esančių viduriniojo tilto per Nerį ir tilto per Kruną, kurie svarbūs ne tik civiliam, bet ir ES kariniam mobilumui, projektavimo darbai, rengiami dokumentai ES Sanglaudos fondo ir EITP priemonės finansavimui gauti. Užbaigus viešojo pirkimo procedūrą, 2022 m. gruodžio 5 d. pasirašyta viduriniojo tilto per Nerį projekto rangos darbų sutartis. Sutarties vertė – apie 66, 7 mln. eurų.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie efektyvaus susisiekimo ir mobilumo sąlygų sausuma tarp Rytų ir Vakarų pagerinimo. Rekonstravus šį kelią ir jame esančius tiltus, bus sudarytos patogesnės sąlygos vietiniam bei tarptautiniam civiliam ir kariniam susisiekimui, o rekonstruotas tiltas atlaikys projekcinę apkrovą, sutrumpės automobilių kelionės laikas, sumažės eismo įvykių rizika ir pagerės TEN-T kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.

Rekonstravus kelią A1 kartu su kitais pagrindinio TEN-T tinklo keliais, Lietuva įvykdys Europos Sąjungos (ES) keliamą tikslą, kad iki 2030 m. Lietuvos pagrindinis TEN-T kelių tinklas atitiktų ES reikalavimus. Šio kelio rekonstravimo eiga ir etapai pateikiami 17 paveiksle. Laikotarpiu nuo 2019 iki 2027 metų rekonstruojant kelią A1, planuojama įgyvendinti iš viso 6 projektus (2 jau įgyvendinti), kuriuos užbaigus bus rekonstruota iš viso 110,85 km šio kelio ruožų.



17 pav. Kelio A1 Vilnius - Kaunas projektų įgyvendinimo eiga

Magistralinis TEN-T tinklo kelias A14 Vilnius–Utena nėra pagrindinio TEN-T tinklo dalis, tačiau yra vienas intensyviausiai naudojamų kelių Lietuvoje. Pažymėtina, kad šis kelias kokybės požiūriu yra blogiausias magistralinės reikšmės kelias valstybinės reikšmės kelių tinkle, nes tai - vienintelis kelias turintis cementbetonio dangą, kuri yra susidėvėjusi, deformuota ir kelia didelį pavojų eismo saugai:

- aukštas eismo intensyvumo lygis – 2019 m. bendras eismo intensyvumas sudarė 52715 autom./parą, iš jų krovininis – 6223 autom./parą (11,8 %);
- aukštas avaringumo lygis – 2014–2018 m. eismo įvykių metu buvo sužeista 11 asmenų.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie saugesnio ir efektyvesnio susisiekimo sąlygų pagerinimo sausuma ir reikšmingai padidins Lietuvos valstybinės reikšmės kelių junglumą kaip atskira TEN-T tinklo jungtis su regionais, pagrindiniais miestais ir ekonominiais centrais,

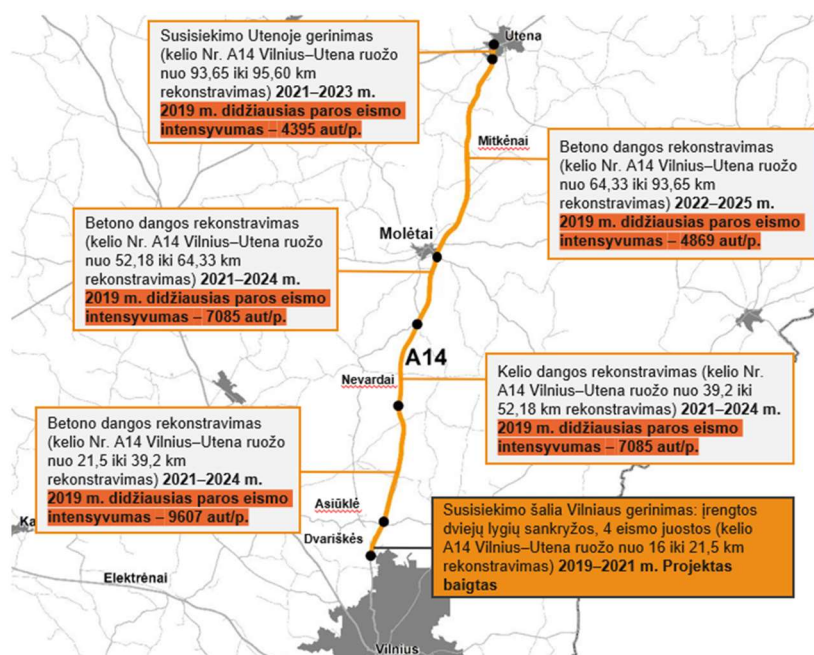
kuriuose kasmet sukuriama daug naujų darbo vietų ir kurie yra svarbūs visuomenės ir bendruomenių socialinių paslaugų ir kultūros centrai.

Projekto įgyvendinimas taip pat prisidės prie susisiekimo sąlygų pagerinimo sausuma tarp Rytų ir Vakarų užtikrinimo. Įgyvendinus šias investicijas, Europos kelių tinkle bus pagerinta transporto paslaugų kokybė, sudarytos patogios sąlygos vietiniam bei tarptautiniam eismui, rekonstruotas tiltas atlaikytų projekcinę apkrovą, sutrumpėtų automobilių kelionės laikas, sumažėtų eismo įvykių rizika, pagerėtų TEN-T kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.

Per 2021-2025 metus rekonstruojant šį kelią planuojama įgyvendinti iš viso penkis projektus ir atnaujinti 74,1 km šio kelio ruožų. Šiam tikslui pasiekti investicijų poreikis yra apie 190,5 mln. eurų.

2022 m. buvo rengiami ruožo nuo 21,50 iki 39,20 km rekonstravimo priešprojektiniai sprendiniai ir koreguojamas ruožo nuo 93,65 iki 95,60 km techninis projektas. 2022 m. taip pat pradėti šio kelio dviejų ruožų (nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km) kapitalinio remonto techninių darbo projektų parengimo darbai.

Šio kelio rekonstravimo eiga ir etapai pateikiami 18 paveiksle.



18 pav. A14 Vilnius - Utena projektų įgyvendinimo eiga

Lentvario geležinkelio pervažos rekonstrukcija ir tunelio valstybinės reikšmės rajoninio kelio Nr. 4707 Grigiškės-Lentvaris-Dobrovolė 4,95 km nauja statyba

Kelių direkcija, bendradarbiaudama su AB „TG Infra“ ir Trakų rajono savivaldybe, 2022 m. I pusmetyje užbaigė Lentvario geležinkelio pervažos rekonstrukcijos ir tunelio statybos darbus, projekto teisiniam užbaigimui reikalingi dokumentai baigiami tvarkyti. Įgyvendinant projektą, įrengtas modernus transporto mazgas, puikiai suderinantis

traukinių, automobilių ir pėsčiųjų eismą. Naujai įrengta skirtingų lygių sankirta – automobilių tunelis po geležinkelio su bendru pėsčiųjų ir dviračių taku; pėsčiųjų – dviratininkų viadukai (2 vnt.), vieno lygio sankryžos – maža žiedinė (Geležinkelio ir Fabriko g.) ir maža žiedinė (Klevų al. ir Vilniaus g.). Išspręsta daugelį metų trukusi problema, apsunkinusi eismo dalyviams geležinkelio linijos kirtimą, – iki šiol geležinkelio pervaža dalino Lentvario miestą į dvi dalis. Tai viena pagrindinių Lietuvos geležinkelio linijų, kurios intensyvumas per parą siekia 150-200 traukinių.

Vykdamas projektą Lentvaryje, Dzūkų gatvės tęsinyje, ties požemine geležinkelio perėja, įrengta autobusų sustojimo aikštelė bei automobilių stovėjimo aikštelė, skirta tiek automobiliams, tiek autobusams, todėl norintiems keliauti traukiniais sudaryta galimybė Lentvario geležinkelio stotį pasiekti ne tik viešuoju transportu, bet ir savo automobiliais. Rekonstruoti esami ir naujai įrengiami gatvių ruožai (Vokės, Kęstučio, Sodų, Stadiono ir Dzūkų g), naujai įrengiami pėsčiųjų ir dviračių takai, šaligatviai, atraminės sienos, triukšmą mažinančios užtvartos, taip pat naujai įrengiami ir rekonstruojami esami inžineriniai tinklai.

Naujoji dviejų lygių pervaža Lentvaryje užtikrina saugias ir patogias sąlygas kirsti geležinkelį automobiliams, dviratininkams, pėstiesiems, o taip pat leidžia padidinti specialiuosius poreikius turinčių žmonių mobilumą.

Šis projektas yra unikalus dėl rangovo taikytos technologijos – pirmą kartą Lietuvoje ir Baltijos šalyse tunelis buvo stumiamas po geležinkelio bėgiais, nenutraukiant traukinių eismo.



19 pav. Lentvario tunelis

Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 130 Kaunas-Prienai-Alytus ruožo nuo 11,6 iki 31,1 km rekonstravimas

2022-2026 m. valstybinės reikšmės krašto kelyje Nr. 130 Kaunas-Prienai-Alytus bus rekonstruotas kelio ruožas nuo 11,6 iki 31,1 km, kurio ilgis 19,5 km. Preliminari projekto vertė – 90 mln. eurų. Kelio rekonstravimas yra itin svarbus Kauno ir Alytaus regionų judumui bei kariniam mobilumui.



20 pav. Kelio Nr. 130 planuojama įgyvendinimo eiga

Kelias Nr.130 Kaunas-Prienai-Alytus susikerta su dviem TEN-T tinklo keliais E67 (VIA BALTICA) ir E28 (Vilnius-Prienai-Marijampolė). Esama kelio Nr. 130 Kaunas-Prienai-Alytus infrastruktūros būklė neatitinka techninių reikalavimų, neužtikrina atitikties didėjantiems eismo saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimams. Kelias Kaunas–Prienai yra vienas intensyviausio eismo krašto kelių Lietuvoje, todėl jo rekonstrukcija svarbi eismo saugai ir patogiam susisiekimui. Dėl šių trūkumų yra neužtikrinamas sklandus ir saugus keleivių ir krovinių judumas. Šis kelias yra svarbus ne tik civiliam judumui, bet yra ir viena iš pagrindinių Lietuvos kariuomenės ir jos sąjungininkų transporto judėjimo „arterija“, naudojamas krašto apsaugos reikmėms.

2021 m. gruodžio 17 d. pasirašyta paslaugų sutartis dėl valstybinės reikšmės krašto kelio Nr.130 Kaunas–Prienai–Alytus ruožo 11,6 iki 31,1 km žemės paėmimo visuomenės poreikiams projekto parengimo ir jo įgyvendinimo, 2022 m. vykdyti žemės paėmimo visuomenės poreikiams darbai. Planuojama, kad kelio rekonstrukcija vyks dviem etapais – pirmame etape iki 2023 m. pabaigos bus vykdoma žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūra ir kelio rekonstrukcijos projektavimo darbai, antrame etape 2024–2026 m. – rangos darbai.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie patrauklios ir saugios aplinkos kūrimo, turės teigiamos įtakos Lietuvos ekonominiam vystymuisi, žymiai pagerins susisiekimą kasdien juo važiuojantiems apie 11,5 tūkst. vairuotojų. Kelias Nr.130 taip pat svarbus susisiekimui su Druskininkų kurortu. Tai pagrindinis kelias, kuriuo Lietuvos vakarų regiono gyventojai vyksta į Dzūkiją.

Informacija apie Kelių direkcijos 2022 m. vykdytus investicijų projektus, kurie yra įtraukti į Valstybės investicijų programą, taip pat informacija apie Kelių direkcijos investicijų projektus, planuojamus įgyvendinti 2023-2026 m., bendrai finansuotinus KPPP ir ES lėšomis, pateikta Kelių direkcijos 2023-2026 m. strateginio veiklos plano 2-e ir 3-e prieduose.

6. STUDIJOS, TYRIMAI IR APKLAUSOS SIEKiant GERIAU ŽINOTI VISUOMENĖS POREIKIUS

Siekdama toliau geriau tenkinti visuomenės lūkesčius ir gerinti paslaugų kokybę, Kelių direkcija analizuoja teigiamų ir neutralių paminėjimų žiniasklaidoje rodiklį. Vertinama kiekvieno mėnesio žiniasklaidos pranešimų tono analizė (teigiami, neutralūs, neigiami). Paminėjimai fiksuojami stebimuose žiniasklaidos šaltiniuose pagal raktinius žodžius, kurie apima tiek įmonės vadovybės, tiek pačios įmonės veiklą pagal jai priskirtą kompetenciją. Skaičiuojama teigiamų ir neutralių paminėjimų dalis nuo viso paminėjimų srauto. Apklausų metu visuomenės atstovai – apklausos dalyviai – įvairiais aspektais vertina valstybinės reikšmės kelių būklę, priežiūrą bei kelių elementus, eismo organizavimą. Tyrimo metu taip pat vertinama eismo dalyvių elgsena ir ją veikiantys faktoriai, e. vinječių įsigijimo ir leidimų važiuoti valstybinės reikšmės keliais didžiagabaritėmis ar sunkiasvorėmis transporto priemonėmis išdavimo paslauga.

Periodiškai bus atliekama reprezentatyvi visuomenės nuomonės apklausa, kurios tikslas – išsiaiškinti Kelių direkcijos žinomumo lygį, direkcijos veiklos vertinimą, direkcijos atsakomybės sričių padėties vertinimą, informacijos apie atskiras sritis pakankamumo lygį, kanalus, kuriais labiausiai tikimasi ar norima gauti informacijos, ir pan. Tyrimo rezultatai bus naudojami komunikacijos veiklai tobulinti.

Keičiantis įmonės teisei formai, planuojama informuoti visuomenę apie įmonės statuso pasikeitimą bei esminius įmonės veiklos pokyčius. Bus išplatinti pranešimai spaudai, komunikuojama socialiniuose tinkluose.

7. SAUGAUS EISMO PRIEMONĖS IR ŠVIETĖJIŠKA EISMO SAUGOS VEIKLA

Kelių direkcija 2023-2026 m. planuoja organizuoti ir vykdyti švietėjišką eismo saugos veiklą. Tarptautinių ryšių ir komunikacijos skyrius organizuos visuomenės švietimą eismo saugos klausimais, vykdys eismo saugos švietėjiškos veiklos projektus ir akcijas.

Vykdamas švietėjišką veiklą visoje šalyje bus organizuojami tiesioginiai susitikimai, taip pat komunikacija saugaus eismo tema bus vykdoma socialiniuose tinkluose ir kitose medijose.

Kasmet organizuojamos specialios saugaus eismo akcijos ir (ar) renginiai dienoms, susijusioms su saugiu eismu, paminėti: Saugaus eismo diena Lietuvoje (balandžio 6 d.), Keliaujančiųjų ir vairuotojų diena (paskutinis rugsėjo sekmadienis), Pasaulinė diena žuvusiems eismo įvykiuose atminti (trečias lapkričio sekmadienis).

Taip pat planuojami vykdyti ir tęstiniai, vykdomi daugiau nei 10 metų, saugaus eismo projektai: „Saugokime vieni kitus kelyje“ (projekto partneriai – Lietuvos Vyskupų konferencija, Policijos departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos, Susisiekimo ministerija), Lietuvos mokinių konkursas „Saugokime jaunas gyvybes keliuose“, saugaus eismo konkursas „Eismo saugumas bendruomenėje“. Šiuos projektus planuojama

atnaujinti, skatinant darnų judumą ir skiriant daugiau dėmesio labiausiai pažeidžiamų eismo dalyvių grupių saugiam dalyvavimui eisme.

Planuojama tęsti projektus „Būk saugus kelyje“, „Saugaus eismo stotelės“, piešinių konkursą „Saugus eismas kelyje“, organizuoti Atšvaitų dieną. Šie projektai vykdomi bendradarbiaujant su kitų institucijų atstovais.

Visus vykdomus projektus vienija bendras tikslas – skatinti visus eismo dalyvius saugiai ir atsakingai dalyvauti eisme, gerbti vieniems kitus, saugoti save ir kitus eismo dalyvius. Pagrindinės saugaus eismo švietėjiškos veiklos temos: vairuotojų skatinimas laikytis maksimalaus leistino greičio ir visada rinktis saugų greitį, vairuojant nesinaudoti mobiliaisiais telefonais, nevairuoti apsvaigus, taip pat primenama, kad važiuojant visada reikia prisiegti saugos diržus, pėstiesiems aiškinama atšvaitų svarba ir primenama, kaip taisyklingai naudoti atšvaitus, taip pat vykdoma švietėjiška veikla ir kitomis eismo saugos temomis. Švietėjiškos veiklos metu dėmesys skiriamas kiekvienai eismo dalyvių grupei (vairuotojams, keleiviams, pėstiesiems, dviratininkams) ir įvairioms amžiaus grupėms. Atsižvelgiant į tai, kad vis daugiau eismo dalyvių dalyvauja eisme kaip paspirtukų ir dviračių vairuotojai, kad paspirtukai populiarėja ir mažesniuose miestuose ir miesteliuose, ypatingas dėmesys bus skiriamas šių transporto priemonių vairuotojams – renginių, projektų, akcijų metu ne tik primenamos saugaus elgesio kelyje taisyklės, bet ir kalbama apie darnų judumą, ekologiją, saugios ir draugiškos saugaus eismo aplinkos kūrimą.

2023–2026 m. bus vykdomi eismo dalyvių (dviračių ir paspirtukų vairuotojų, pėsčiųjų) stebėjimai, kurių tikslas – išsiaiškinti, kaip šios eismo dalyvių grupės naudoja saugaus eismo priemones: atšvaitus, liemenes su šviesą atspindinčiomis juostomis, žibintuvėlius ir pan., ar važiuoja techniškai tvarkingais dviračiais ir elektriniais paspirtukais. Apibendrinus stebėjimo rezultatus, bus planuojamos aktyvios veiklos, skatinančios saugos priemonių teisingą naudojimą – susitikimai su gyventojais, paskaitos saugaus eismo temomis ir pan.

Be tiesioginės komunikacijos projektų planuojama vykdyti visuomenės informavimo projektus saugaus eismo švietėjiškos veiklos temomis. Projektai apims saugaus eismo socialinės reklamos kampanijas radijo stotyse ir televizijose bei švietimo kampanijas saugaus eismo tema interneto naujienų portaluose. Bus analizuojami eismo įvykiai ir apibendrinus statistinius duomenis, atnaujinami žuvusiųjų Lietuvos keliuose eismo dalyvių (pėsčiųjų, dviračių, motociklų vairuotojų) paveikslai. Šios analizės padės tiksliau nustatyti tikslines grupes ir kanalus bei priemones joms pasiekti.

Klientų aptarnavimas

Kelių direkcija, siekdama gerinti klientų aptarnavimo kokybę, 2021 m. priėmė sprendimą klientus telefonu konsultuoti vieno langelio principu ir šią funkciją pavedė Informacijos skyriui, kuris dirba 24 val. per parą, septynias dienas per savaitę.

Kelių direkcijos klientams sudaryta galimybė bet kuriuo paros metu gauti ar perduoti informaciją apie eismo sąlygas ar kliūtis valstybinės reikšmės keliuose, sužinoti apie teikiamas paslaugas (kelių mokestį, leidimus vykti didžiagabaritėmis transporto priemonėmis, leidimus vykdyti darbus ar įsirengti nuovažas), užduoti rūpimus klausimus, sužinoti dokumentų derinimo tvarkas ir kt. Klientus aptarnaujant vieno langelio principu

užtikrinamas skaidrus bendravimas, dėmesys kiekvienam klientui, taip prisidedama prie darnaus judumo ir saugaus eismo užtikrinimo valstybinės reikšmės keliuose.

2021 m. Informacijos skyrius suteikė daugiau nei 20 tūkst. konsultacijų telefonu (be perskambinimų ir išeinančių skambučių), 2022 m. iki spalio 25 dienos jau suteikta daugiau nei 19 300 konsultacijų telefonu.

2022 m. parengtos Klientų aptarnavimo telefonu rekomendacijos, kuriomis siekiama gerinti klientų aptarnavimo kokybę (vienodos kokybės visos įmonės mastu ir skirtingose situacijose) ir formuoti pozityvų įmonės įvaizdį.

Kelių direkcijai įgyvendinus projektą „Elektroninės kelių rinkliavų sistemos sukūrimas“ (angl. E-tolling), kuriuo kelių naudotojo mokestis, kurį moka transporto priemonių valdytojai už naudojimąsi kelių infrastruktūra tam tikrą laikotarpį, bus pakeistas į kelių rinkliava, kuri bus mokama už keliais nuvažiuotą atstumą, prognozuojama, kad žymiai išaugs skambučių skaičius ir Kelių direkcijos darbuotojai nesugebės aptarnauti visų klientų, besikreipiančių telefonu, todėl 2023 m. planuojama pirkti skambučių centro paslaugas.

Kelių direkcija 2023-2026 m. strateginio plano įgyvendinimo laikotarpiu toliau tobulins klientų aptarnavimą ne tik telefonu, bet ir teikdama klientams rašytinės formos atsakymus į klientų laiškus ir užtikrindama rašytinių atsakymų klientams aiškumą, išsamumą ir greitumą.

8. TVARUMAS

Korupcijos prevencija

Kelių direkcija netoleruoja korupcijos ir nuosekliai siekia stiprinti visuomenės, valstybės institucijų, įmonės veiklos partnerių ir darbuotojų pasitikėjimą objektyvia, sąžininga ir profesionalia organizacijos veikla.

Organizuodama korupcijos prevencijos veiklą, Kelių direkcija remiasi nacionaliniais teisės aktais ir 2020 m. rugsėjo 30 d. Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-575 patvirtintais teisės aktais –Susisiekimo ministerijos ir jos reguliavimo srities įmonių, įstaigų ir bendrovių atsparumo korupcijai politika, darbuotojų elgesio kodeksu, veiklos partnerių elgesio kodeksu. Kelių direkcijos darbuotojams privalomi aukščiausi etikos, sąžiningumo ir veiklos skaidrumo principai. Įmonės viduje netoleruojama korupcija jokiais jos formomis ir imamasi prevencinių priemonių, siekiant užkirsti tam kelią. Įmonėje taikomi šie korupcijos prevencijos būdai:

- Teisės aktų, nuostatų bei elgesio normų laikymasis;
- Informacijos atskleidimas ir skaidri apskaita;
- Prekybos poveikiu, kyšininkavimo ir neteisėtų dovanų draudimas;
- Interesų konfliktų vengimas;
- Skaidrus pirkimų procesas;
- Objektyvi ir nešališka darbuotojų atrankos ir vertinimo procedūra.

Visi įmonės darbuotojai įsipareigoję vadovautis Etikos kodeksu, kuriame pateiktų taisyklių laikymasis yra viena esminių bendradarbiavimo ir darbo santykių sąlygų. Įmonė siekia, kad etiško elgesio nuostatas įgyvendintų ir tiekėjai bei partneriai.

Įmonėje reguliariai atliekamas su korupcija susijusių rizikų vertinimas, planuojamos ir pritaikomos korupcijos riziką mažinančios priemonės, stebimas antikorupcinės veiklos efektyvumas. Kasmet Kelių direkcijoje atliekama darbuotojų atsparumo korupcijai apklausa leidžia įvertinti įmonės atsparumo korupcijai lygį, galimas rizikas.

Kelių direkcija netoleruoja korupcijos, šeimos narių, giminių, draugų protegavimo ar bet kokių kitų prekybos poveikiu formų, nuosekliai ir sistemiškai įgyvendina Kelių direkcijos bei privačių interesų konfliktų prevenciją. Įmonė skatina darbuotojus nesibaiminant neigiamų pasekmių tiesiogiai ar anonimiškai pranešti apie galimus pažeidimus, neetišką ar nesąžiningą elgesį.

Apie galimus korupcijos atvejus ar korupcijos apraiškas skatinama informuoti nurodytu el. paštu arba anonimiškai per formą, skelbiamą Kelių direkcijos tinklalapyje www.lakd.lt. Tokiomis pranešimo formomis gali naudotis tiek Kelių direkcijos darbuotojai, tiek visi kiti suinteresuoti asmenys.

Siekiant viešųjų ir privačiųjų interesų skaidraus derinimo, organizacijos viduje vadovaujamosi Kelių direkcijos viešųjų ir privačių interesų derinimo ir dovanų priėmimo aprašu, patvirtintu 2020 m. gruodžio 29 d. Kelių direkcijos direktoriaus įsakymu Nr. V-211 „Dėl VĮ Kelių direkcijos viešųjų ir privačių interesų derinimo ir dovanų priėmimo aprašo patvirtinimo“.

Kelių direkcija, siekdama kurti antikorupcinę kultūrą ir aplinką bei suteikti teorinių ir praktinių žinių savo darbuotojams apie korupcijos prevencijos bei viešųjų ir privačių interesų derinimo temomis ir susipažinti su teisinio reglamentavimo pokyčiais šiose srityse, kasmet organizuoja korupcijos prevencijos mokymus, darbuotojų apklausas dėl korupcijos prevencijos.

2023–2026 m. įmonė toliau nuosekliai vykdys šiuos veiksmus antikorupcinės veiklos srityje:

- skirs didelį dėmesį antikorupciniam darbuotojų švietimui, darbuotojų žinių apie korupcijos prevenciją vertinimui, ir šių vertinimų pagrindu imsis tikslinių priemonių antikorupcinės kultūros ir žinių apie korupcijos prevencijos organizacijos viduje svarbą kokybės gerinimui;
- organizuojami korupcijos prevencijos mokymai bus reguliarūs ir į juos bus įtraukiami visi darbuotojai;
- didesnę dėmesį skirs darbuotojų supažindinimui su įmonėje taikomomis antikorupcinėmis priemonėmis.

VEIKLOS SKAIDRINIMAS: DUOMENŲ ATVĖRIMAS VISUOMENEI

Skaidrus duomenų valdymas ir jų atvėrimas visoms suinteresuotoms šalims ir visuomenei didina pasitikėjimą įmone, mažina informacijos asimetrijos ir nesąžiningo manipuliavimo duomenimis riziką ir yra svarbi korupcijos prevencijos priemonė. Duomenų atvirumo principas yra akcentuojamas ir EBPO duomenų valdysenos politikos nuostatose (<https://goingdigital.oecd.org/en/indicator/58>). Kelių direkcija su Informacinės visuomenės plėtros komitetu (toliau – IVPK) 2021 m. pasirašė jungtinės veiklos sutartį, kurioje šalys susitarė atvirų duomenų principu atverti 13 duomenų rinkinių (13 lentelė). 2021 metais šie duomenų rinkiniai aprašyti portale <https://data.gov.lt/>, pateikiant jų metaduomenis. **2022 m. sutartyje numatyti visi duomenų rinkiniai buvo pilnai atverti** (14 lentelė).

2023–2026 metais planuojama įvertinti galimybes atverti daugiau Kelių direkcijos valdomų duomenų, kurie galėtų būti naudingi visuomenei ir suinteresuotoms šalims. Duomenų atvėrimo procesas vyks centralizuotai, per IVPK atvirųjų duomenų portalą <https://data.gov.lt/>. Kelių direkcija planuoja atverti Nacionalinių pėsčiųjų ir dviračių takų duomenis.

14 lentelė

Kelių direkcijos 2021–2022 m. atverti visuomenei duomenų rinkiniai

1.	Aplinkosauginių priemonių duomenys	Akustinių sienelių, perėjų laukiniams gyvūnams, kelio vandens valymo įrenginių, kelio aptvėrimų nuo laukinių gyvūnų duomenys.
2.	Kelių objektų rangos darbų sutarčių duomenys	Sutarties numeris ir pavadinimas, sutarties pasirašymo data, sutarties pradžios ir pabaigos datos, generalinio rangovo įmonės kodas, pavadinimas, sutartyje; Informacija apie finansavimą iš KPPP ir ES paramos lėšų; Duomenys apie sutartyje numatytus kelių objektus; Rangovo atliktų darbų duomenys - įgyvendinimo data, projekto finansavimo sumos iš KPPP ir ES paramos lėšų; Finansiniai duomenys.
3.	Apmokestintų kelių ruožų duomenys	Duomenys apie apmokestintus kelių ruožus.
4.	Kelių oro sąlygų duomenys	Kelių oro sąlygų automatinių stotelių matuojami duomenys (oro ir kelio dangos temperatūra, vėjo greitis ir kryptis, kelio dangos būklė ir kiti kelių oro sąlygas aprašantys duomenys).
5.	Transporto priemonių eismo duomenys	Eismo intensyvumo skaitiklių, kitų eismo stebėjimo įrenginių ar kitaip apskaičiuojami duomenys (transporto priemonių eismo intensyvumas ir greitis, eismo sudėtis, transporto priemonės tipas, svoris ir kiti transporto priemonių eismo srautus aprašantys duomenys) ir jų atvaizdavimo parametrai.

6.	Eismo ribojimų duomenys	Eismo apribojimai, kelio remonto darbai, eismo sutrikimai, kliūtys kelyje, apribojimo galiojimo laikas, kiti duomenys ir jų atvaizdavimo parametrai
7.	Kelių elementų duomenys	Sustojimo aikštelių, apšvietimo atramų, kelio apsauginių atitvarų, inžinerinių greičio mažinimo priemonių, horizontaliojo ženklavimo, kelio ženklų, geležinkelio pervažų, sankryžų, eismo stebėjimo, kontrolės ir valdymo įrenginių, pėsčiųjų ir dviračių takų ir kiti duomenys.
8.	Kelių priežiūros sąmatų duomenys	Pateikiami sąmatos lėšų, skirtų vietinės reikšmės keliams (gatvėms) tiesti, taisyti (remontuoti) ir prižiūrėti, duomenys.
9.	Kelių projektų duomenys	Kelių direkcijos pasirašytose su rangovais sutartyse nurodytų kelių objektų duomenys (kelio objekto numeris ir data, kelio objekto ruožo pradžios ir pabaigos kilometrai, atliekamų darbų apimtys ir matavimo vienetai, numatomos projektų/objektų kainos, finansavimo apimtys iš KPPP ir ES paramos lėšų, su kelių objektais susijusių darbų pradžios ir pabaigos datos.
10.	Kelių turto vertės ir nusidėvėjimų finansiniai duomenys	Duomenys apie realią kelių turto vertę (nominali ir rinkos žemės vertė, projektavimo, projektavimo techninės priežiūros, statybos ir remonto darbai, kt.) ir turto nusidėvėjimą (turto (išskyrus žemės) nusidėvėjimas, sukauptas nusidėvėjimas, metinis nusidėvėjimas, balansinė vertė, likutinė vertė, atnaujinto turto apskaitos duomenys); kiti duomenys.
11.	Eismo statistinės informacijos duomenys	Eismo intensyvumas (bendras ir sunkiasvorių vidutinis metinis paros eismo intensyvumas), avaringi ruožai ir juodosios dėmės (geografinės jų koordinatės).
12.	Valstybinės ir vietinės reikšmės kelių tinklo duomenys	Valstybinės ir vietinės reikšmės kelių numeriai, kelių pavadinimai, kelių ašinės linijos, kelių ilgiai, savininkų ir (arba) valdytojų pavadinimai ir (arba) vardai ir pavardės, kelių ir (arba) gatvių kategorijos, viršutinės kelių dangos sluoksnių duomenys.
13.	Kelių naudotojo mokesčio sumokėjimo duomenys	Transporto priemonių, už kurias sumokėtas kelių naudotojo mokestis, duomenys: transporto priemonės registracijos šalis, transporto priemonės techniniai parametrai.

INTELEKTINIŲ TRANSPORTO SISTEMŲ PLĖTRA

Via Baltica ir IXB koridoriai

2022 metais buvo toliau tęsiamas Intelektinių transporto sistemų plėtros sprendimų Via Baltica ir IXB koridoriuje įgyvendinimas - buvo kuriama dinaminio eismo valdymo sistema. Valstybinės reikšmės kelio A1 Vilnius – Kaunas – Klaipėda ruože Vilnius - Kaunas bei valstybinės reikšmės kelio A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai ruože nuo 1 iki 58 km. Įdiegti kintamos informacijos ženklai, įrengtos kelių oro sąlygų stotelės, eismo apskaitos priemonės. 2022 m. IV ketvirtį bus baigta kurti kintamos informacijos ženklų valdymo programinė įranga, leisianti automatiškai, gavus informaciją apie prastas kelių oro sąlygas įspėti eismo dalyvius kintamos informacijos ženklų pagalba. Kelių direkcija planuoja 2023 – 2026 m. toliau diegti programines (skaitmenizavimo) ir organizacines priemones, siekdama sukurti papildomą vertę visuomenei – pagerinti eismo sąlygas valstybinės reikšmės keliuose. Įdiegtų inovatyvių skaitmenizuotų eismo valdymo priemonių dėka geriau valdomi transporto srautai ir užtikrinamas darnesnis judumas. Siekiant sumažinti eismo įvykių ir žuvusiųjų juose skaičių, ypač svarbu laiku pateikti eismo duomenis eismo dalyviams. Naudojantis minėtais duomenimis, galima priimti tinkamus sprendimus, išvengti eismo įvykių. Siekiama, kad eismas būtų valdomas kintamos informacijos kelio ženklais, remiantis aktualia eismo sąlygų informacija. Naudojantis kintamos informacijos ženklų privalumais galima automatiškai informuoti eismo dalyvius apie kelių oro sąlygų supaprastėjimą ir nustatyti tokį saugų leistiną greitį, kuris atitiktų konkrečias eismo sąlygas. Įgyvendinus projektą, bus sukurta ir įdiegta dinaminio eismo valdymo sistema Via Baltica ir IXB koridoriuje. Projekto metu investuojant ES paramos ir valstybės biudžeto lėšas, valstybinės reikšmės magistraliniuose keliuose A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ir A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai bus įgyvendintas kompleksinis dinaminio eismo valdymo IT sprendimas:

- įrengti kintamos informacijos ženklai;
- įrengti automobilių eismo, srautų ir greičio stebėjimo ir analizavimo įrenginiai;
- įrengti kelių oro sąlygų, važiuojamosios kelio dangos paviršiaus temperatūros ir būklės jutikliai.

Įdiegtų inovatyvių eismo valdymo priemonių dėka eismas Via Baltica kelyje ir IXB koridoriuje taps ne tik saugesnis, bet ir labiau neutralus aplinkai, nes greičio valdymas prisideda prie svarbaus aplinkosaugai sprendimo – aplinkos taršos keliuose mažinimo tiek, kiek tai įmanoma. Taip pat, aktualių eismo valdymui duomenų iš pažangių transporto sistemų įrangos nuolatinis gavimas ir sklaida papildomai leis kelių naudotojams sutaupyti kelionės laiką bei išlaidas, prisidės prie spūsčių bei aplinkos taršos mažinimo.

EISMO KONTROLĖS SISTEMOS

Greičio kontrolė

Kelių direkcijos naujai įrengtos vidutinio greičio matavimo sistemos (toliau – VGMS) jau rodo teigiamus pokyčius. Rezultatai gauti ankstyvoje VGMS eksploatacijos stadijoje, įvertinus statistinius duomenis, gautus iš 56 ruožų, kuriuose praėjusiais metais įdiegti VGMS.

Per penkerius metus nuo 2016 iki 2020 m., ruožuose, kuriuose nuo 2021 m. jau veikia 56 naujos VGMS, eismo įvykių metu buvo sužeisti 407 ir žuvo 36 eismo dalyviai. Tai yra vidutiniškai apie 80 sužeistų ir apie 7 žuvusius per vienerius metus. Po to, kai minėtuose 56 ruožuose pradėjo veikti VGMS, per vienerius metus (2021 m.), buvo sužeisti 26 ir žuvo 2 eismo dalyviai. Šie statistiniai duomenys rodo, kad ruožuose maždaug 70 proc. sumažėjo nukentėjusiųjų skaičius vien per vienerius metus.

Nors tai dar tik vienerių metų rezultatai, bet jie dar kartą patvirtina, kad VGMS plėtrą vykdyti tikslinga. Akivaizdu, kad ši greičio kontrolės sistema padeda ne tik formuoti, bet ir lavinti vairuotojų įprotį rinktis nuolatinį saugų greitį, o greičio viršijimas – dažniausiai nulemianti itin skaudžias eismo įvykių pasekmes priežastis.

Atsižvelgiant į tai, Kelių direkcija 2024-2025 m. planuoja įrengti dar 100 eismo kontrolės sistemų (50 VGMS ruožų). Šis projektas įtrauktas į Eismo Saugos pažangos priemonės projektą.

Greičio matuoklių įrengimo vietos nustatomos atsižvelgus į kriterijus, nustatytus Kelių direkcijos parengtose greičio matuoklių įrengimo eiliškumo nustatymo metodikose. Vieni svarbiausių kriterijų yra vidutinis metinis paros eismo intensyvumas, eismo įvykių pasekmės, kai nesaugus važiavimo greitis yra, tikėtina, pagrindinė eismo įvykius nulėmusi priežastis, lenkimo ribojimai kelio ruože. Prioritetinę eilę sudaro pagal nustatytus kriterijus atrinkti valstybinės reikšmės kelių ruožai, kuriuose eismo saugos požiūriu tikslingiausia būtų diegti greičio kontrolės sistemas. Informacija apie tai, kur įrengti greičio matuokliai, yra skelbiama Kelių direkcijos tinklapyje.

Kitos eismo kontrolės sistemos

2022 – 2023 m. Kelių direkcija planuoja įrengti eismo kontrolės sistemas, kurias sudaro 20 automobilių klasifikavimo ir numerių atpažinimo postų ir 90 automobilių numerių atpažinimo postų, kurie bus įrengiami mokamuose valstybinės reikšmės kelių ruožuose bei užtikrins kelių mokesčio sumokėjimo, techninės apžiūros ir civilinės atsakomybės draudimo kontrolę.

Šios eismo kontrolės sistemos yra būtinos tinkamam atstuminės kelių apmokestinimo sistemos veikimui, užtikrinant kelių naudotojo mokesčio sumokėjimo kontrolę. Nustatyti pažeidimai bus teikiami į Administracinių nusižengimų registrą.

Plečiamas ir modernizuojamas kelių orų stotelių tinklas

2023 metais valstybinės reikšmės keliuose planuojama įrengti 30 naujų kelių orų sąlygų stotelių (toliau – KOS) bei modernizuoti 126 esamas KOS stoteles. Išplėtus ir modernizavus KOS stotelių tinklą, bus stebima daugiau taškų keliuose, teikiamos tikslesnės rekomendacijos dėl kelių priežiūros veiksmų tarnyboms bei aktuali informacija vairuotojams apie kelių būklę ir eismo sąlygas. KOS stotelėmis surenkama orų ir kelio dangos būklės informacija: kelio dangos paviršiaus temperatūra, oro temperatūra, rasos taškas, santykinė oro drėgmė, vėjo kryptis, vėjo greitis, vėjo gūšiai, kritulių intensyvumas, kritulių tipas, matomumas, kelio dangos būklė, kelio dangos vaizdas. Šios surinktos informacijos pagrindu Kelių direkcija ir toliau teiks išsamią informaciją ir rekomendacijas kelių priežiūros tarnyboms ir visiems valstybinės reikšmės kelių naudotojams.

Naujosios KOS stotelės bus sumontuotos valstybinės reikšmės kelių vietose, kurios parinktos atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo intensyvumą, priežiūros lygį, taip pat esamų KOS stotelių tankį ir geografines aplinkybes, turinčioms įtakos žiemos kelių priežiūros darbų planavimui. Atlikus esamų KOS stotelių tinklo modernizavimą, bus gaunama dar tikslesnė informacija apie kelių būklę ir eismo sąlygas.

Daugiau ir tikslesnių KOS perduodamų duomenų padės užtikrinti efektyvesnę valstybinės reikšmės kelių priežiūrą ir saugesnį susisiekimą žiemos periodu: kelių priežiūrą vykdantys specialistai, gavę tikslesnę informaciją apie kelių oro sąlygas, galės priimti objektyvius sprendimus, kuriuos kelių ruožus reikia valyti ar barstyti. Tuo pačiu kelių priežiūros tarnybos galės planuoti optimalius kelių priežiūros maršrutus, o tai svarbu ir tvarumo (aplinkosaugos) aspektu, kadangi tokiu būdu būtų mažinamas ne tik transporto priemonių išmetamųjų dujų poveikis aplinkai, bet ir druskos mišinių poveikis - druskos mišiniai bus barstomi tiksliai tose vietose, kur reikalinga.

APLINKOSAUGA

Pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo atnaujinimas ir plėtra

Dviračių, kaip saugios aplinkai transporto priemonės infrastruktūros plėtra – vienas iš Kelių direkcijos strateginių Žaliosios krypties projektų prioritetų. Lietuvoje yra nepakankamai išvystytas, neremontuotas, nevientisas ir nejunglus pėsčiųjų ir dviračių takų tinklas (toliau – PDT). Nesant tinkamo PDT kaip darnios ir draugiškos gamtai, prie ŠESD emisijos mažėjimo prisidedančios infrastruktūros, toliau didėja aplinkos tarša.

Iššūkiai:

– Iki 2021 m. tarp institucijų trūko vieningo požiūrio ir nuoseklaus ilgalaikio veiksmų plano atnaujinant ir plėtojant dviračių takus. PDT atnaujinimas ir plėtra buvo nenuosekli ir neužtikrinanti PDT junglumo ir vientisumo bent jau tose tinklo dalyse, kurioms jis kritiškai būtinas kelių naudotojams (išilgai gyvenviečių arba tarp gyvenviečių), kad žmonės galėtų pasiekti darbo vietas bei gauti socialines ir kitas paslaugas nedidelius atstumus nukeliaudami dviračiais arba pėsčiomis.

– Dėl riboto kelių priežiūros ir plėtros finansavimo PDT atnaujinimo ir plėtros sritis buvo taip pat ribotai finansuojama – iki 2021 m. kiekvienais metais šiems tikslams buvo skiriama tik apie 20 mln. Eurų, todėl didžioji PDT dalis yra fiziškai nudėvėti ir prastos kokybės (šį faktą patvirtino ir Kelių direkcijos 2020 m. atliktas PDT infrastruktūros įvertinimas). Todėl dviratininkai dažnai renkasi mažiau saugų važiavimą tiesiog kelių kelkraščiais. Dalyje gyvenviečių nesant junglių ir sutvarkytų pėsčiųjų takų, gyventojai priversti keliauti pėsčiomis kelių kelkraščiais, ir tokios kelionės yra labai nesaugios.

– Lietuvoje kritiškai trūksta naujo PDT tinklo, kuris papildytų esamą PDT infrastruktūrą. Kelių direkcijos atlikti tyrimai parodė, kad Lietuvoje vien išilgai gyvenviečių trūksta apie 600 km PDT. Dėl minėtų priežasčių PDT atnaujinimo ir plėtros srityje reikalingas proveržis skiriant daugiau lėšų, kartu su savivaldybėmis parengus Nacionalinį PDT plėtros planą, apsvarsčius planą su socialiniais partneriais ir suinteresuotomis šalimis ir aiškių kriterijų pagrindu racionaliai suplanavus investicijas. Preliminariai planuojama nuo 2021 m. iki 2030 m. kiekvienais metais PDT plėtrai, taip pat, pagal galimybes, esamų PDT būtinoms atnaujinimams, skirti ne mažiau kaip 40 mln. Eurų PDT atnaujinimui ir racionaliai plėtrai.

Dėl minėtų priežasčių, siekiant naudoti visuomenei ir gamtai, Kelių direkcija kartu su Susisiekimo ministerija ir Lietuvos savivaldybių asociacija parengė vieningą **Pėsčiųjų ir dviračių takų prie valstybinės ir vietinės reikšmės kelių infrastruktūros plėtros iki 2035 m. planą** ir jį įgyvendins. Prioritetas rengiant šį planą yra pėsčiųjų ir dviračių takų plėtra, kuri bus vykdoma pagal patvirtintą prioritetinę projektų eilę. Kelių direkcija pagal savo veiklos kompetenciją jau parengė programos prioritetus ir metmenis. Dviračių ir pėsčiųjų takų atnaujinimas ir plėtra sudarys galimybę mažinti ŠESD emisiją, nes bus sukurtos saugesnės ir geresnės sąlygos kelių eismo dalyviams keliauti dviračiais ir pėsčiomis.

Pėsčiųjų ir dviračių takų prie valstybinės ir vietinės reikšmės kelių infrastruktūros plėtros iki 2035 m. plano tikslai yra šie:

– vientiso ir junglaus PDT formavimas; nauda eismo dalyviams – saugesnis ir patogesnis reguliariam naudojimuisi pėsčiųjų ir dviračių takų tinklas;

– didesnio nuotolio ir patrauklaus pobūdžio susisiekimo dviračiais trasų formavimas ir atskirų trūkstamos infrastruktūros fragmentų eliminavimas greta esamų pėsčiųjų ir dviračių takų; šio tikslo pasiekimas sukurs prielaidas asmenims, keliaujantiems taršiu transportu vis dažniau naudotis pėsčiųjų ir dviračių takais ir taip mažinti aplinkos taršą;

– Lietuvos gyvenvietėse (išilgai gyvenviečių teritorijų) ir tarp gyvenviečių potencialiems PDT naudotojams iki 2035 m. turi būti sukurta saugi ir kokybiška PDT infrastruktūra.

Siekiama pažanga šioje srityje: draugiškos aplinkai, netaršios PDT infrastruktūros atnaujinimas ir plėtra, jei bus skirtas pakankamas finansavimas, užtikrins dalies automobilių atsisakymą ir ŠESD mažinimą iki ES nustatyto rodiklio.

Pėsčiųjų ir dviračių takų prie valstybinės ir vietinės reikšmės kelių infrastruktūros plėtros iki 2035 m. plano ir jo įgyvendinimo 2023–2026 m. naudingumas visuomenei ir aplinkai:

1. Sąlygų žaliosioms, tausojančioms aplinką ir gamtą judumo alternatyvoms sukūrimas, kad judumas būtų darnesnis ir gyventojai galėtų saugiai, naudodami draugiškus aplinkai ir gamtai susisiekimo būdus, dviračių arba pėsčiųjų takais savo gyvenvietėse arba

tarp gyvenviečių nuvykti į darbo vietas, taip pat pasiekti reikalingas socialines ir kitas paslaugas, nenaudodami automobilių.

2. Antrasis tikslas - ŠESD mažinimo rodiklis bus pasiektas kaip pirmojo šios krypties tikslo pasiekimo rezultatas.

Planuojami pasiekti šios srities rodikliai 2023– 2026 m. pateikiami 1 priede.

Valstybinės reikšmės kelių apšvietimo modernizavimas – taupantis energiją ir mažinantis anglies dvideginio emisiją

2022 m. užbaigtas jau trečiasis valstybinės reikšmės keliuose esančių šviestuvų keitimo į naujus ekonomiškus LED tipo šviestuvus etapas.

Investicijos šviestuvų pakeitimui turėtų atsipirkti greičiau per 5 metus nuo jų įrengimo. Atliktas modernizavimas padidins eismo saugą efektyviau apšviečiant kelius, sukurs ekonominę naudą (apie 378 tūkst. eurų dėl elektros energijos sutaupymo) ir tiesiogiai prisidės prie ŠESD (anglies dvideginio) emisijos mažinimo. Galimybė naujuosius šviestuvus valdyti realiu leis gerokai greičiau pastebėti ir pašalinti galimus gedimus.

Kelių direkcijai, įgyvendinus kelių apšvietimo modernizavimo projektą, Lietuva prisidės prie 2018/2002/ES Energijos efektyvumo direktyvos gairių įgyvendinimo bei Lietuvai iškeltų tikslų ir kiekvienais metais leis sutaupyti apie 1 proc. (2,7 GWh) Lietuvoje sunaudojamos elektros energijos kiekio. Šis elektros energijos sutaupymas kiekvienais metais sumažins anglies dvideginio emisiją iki 977 tonų.

Kelių direkcija, siekdama tvarumo visose veiklose, tausoja ir taupo visus veiklos išteklius, tame tarpe ir energetinius. Kelių direkcija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos energijos vartojimo efektyvumo didinimo įstatymo 7 straipsnio nuostatomis ir Energijos sutaupymo susitarimų sudarymo tvarkos aprašu, parengė ir pateikė Susisiekimo ministerijai Energijos sutaupymo susitarimo (toliau – susitarimo) projektą. Elektros energijos panaudojimo ir taupymo galimybės dar labiau bus padidintos 2023 metais įdiegus centralizuotą valstybinės reikšmės kelių apšvietimo valdymo sistemą. Energetinių išteklių taupymo planai atspindėti Kelių direkcijos Tvarumo strateginiuose uždaviniuose bei rodikliuose (1 priedas). Kelių direkcija tiesiogiai pati arba per kitus asmenis inicijuoja, taip pat dalyvauja įgyvendinant energijos vartojimo efektyvumo didinimo priemones ir susitarime įsipareigojo iki 2030 metų sumažinti savo suvartojamos galutinės energijos kiekį ne mažiau kaip po 1,5 % kasmet nuo savo metinio galutinės suvartojamos energijos kiekio, kurio vidurkis paskaičiuotas pagal paskutinių trejų metų, ėjusių prieš 2022 m. sausio 1 d. laikotarpio duomenis. Iki 2030 m. gruodžio 31 d. Kelių direkcija planuoja sutaupyti **1200 GWh** galutinės energijos skaičiuojant suminiu paprastuoju (ne akumuliaciniu) metodu.

Elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo projektas

Kelių direkcija laikotarpiu nuo 2016 m. iki 2021 m. metų įrengė 28 elektromobilių įkrovimo stoteles valstybinės reikšmės keliuose. Projektas įgyvendinamas siekiant darnaus

vystymosi – skatinti visuomenę naudotis alternatyviais degalais varomomis transporto priemonėmis, tausojant aplinką ir mažinant anglies dvideginio emisiją aplinkoje. Projektas skatina darnų judumą ir sukuria sąlygas naudoti aplinkai draugišką transportą ir oro kokybės gerinimą, svarbų visuomenės sveikatai.

ID ir alternatyvių degalų duomenų surinkimo projektas

Kelių direkcija, siekdama efektyviau informuoti vartotojus apie teikiamas elektromobilių įkrovimo paslaugas, įgyvendina projektą „ID ir alternatyvių degalų duomenų surinkimas“ (angl. *ID and data collection for sustainable fuels in Europe*) (toliau – IDACS). Projekto parengiamieji darbai pradėti vykdyti 2019 m. ir buvo tęsiami 2021 m. Projektas įgyvendinamas vadovaujantis Europos komisijos sutartimi Nr. MOVE/B4/SUB/2018-489/CEF/PSA/SI2.792684. IDACS projekto tikslas – sukurti viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų operatorių ir jų valdomų prieigų registravimo sistemą. Tai yra tarptautinis projektas, kuriame dalyvauja virš 15 ES šalių-narių įstaigų ir įmonių. Projektas įgyvendintas. Projekto įgyvendinimo metu sukurti šie produktai ir minėtų prieigų registravimo sistemos naudojimo galimybės :

- sukurtas elektrinio transporto infrastruktūrai suteikiamų ID kodų formato standartas;
- sukurtas ID kodų registras, leidžiantis keistis duomenimis su nacionalinėmis ID registracijos organizacijomis (nacionalinėmis IDRO);
- sukurtas metodas, kuris užtikrins bendrojo ID kodų registro ir nacionalinių IDRO registrų tęstinumą;
- duomenų rinkimo apie įkrovimo vietas galimybė;
- statinių ir dinaminių duomenų DATEX II formatu teikimas per nacionalinį prieigos punktą;
- sudarytos sąlygos vartotojams iš elektromobilių įkrovimo prieigų realiuoju laiku gauti šiuos duomenis:
 - įkrovimo prieigos vieta (gatvė, miestas, pašto kodas);
 - įkrovimo galimybės (galia, įkrovimo standartai);
 - įkrovimo prieigos jungčių tipai (kištukai, kištukiniai lizdai, 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).

Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas: bioįvairovės ir kraštovaizdžio apsauga

Kelių direkcija, planuodama ir įgyvendindama tvarumo (darnumo) iniciatyvas ir veiklas, vadovaujasi pasaulinėmis ir ES rekomendacijomis valstybėms dėl tvaraus ir darnaus vystymosi tikslų ir kriterijų. Vienos iš esminės rekomendacijos teikiančių tarptautinių institucijų – Jungtinių tautų organizacijos rekomendacijos valstybėms skirstomos pagal darnaus vystymosi sritis (tikslus), įgyvendinamos ir bus toliau įgyvendinamos 2023-2026 metais:

(Darnaus vystymosi tikslas Nr. 15 *Saugoti, atkurti, skatinti darnų žemės ekosistemų naudojimą, <...>, **sustabdyti bioįvairovės praradimą***)

Siekiant didinti eismo saugą ir mažinti žūstančių gyvūnų skaičių Lietuvos keliuose, parengta ir Kelių direkcijos direktoriaus 2021-04-29 d. įsakymu Nr. VE-74 patvirtinta *Apsaugos sistemų nuo laukinių gyvūnų įrengimo valstybinės reikšmės keliuose prioritetinės eilės sudarymo metodika* (toliau – Metodika). Vadovaujantis Metodikoje nustatytais kriterijais, parengta ir Kelių direkcijos direktoriaus 2021-05-03 d. įsakymu Nr. VE-78 patvirtinta *Apsaugos sistemų nuo laukinių gyvūnų įrengimo valstybinės reikšmės keliuose prioritetinė eilė* (toliau – Eilė). Taip pat apsaugos priemonės laukiniams gyvūnams planuojamos ir įgyvendinamos kartu su kelio rekonstrukcijos, kapitalinių remontų projektais.

Įgyvendinta

Sukurti produktai, įgyvendinamos priemonės: iš viso nuo 2006 m. iki 2022 m. pabaigos.

- Iš viso įrengta: ~ 770 km tvorų laukinių gyvūnų, įskaitant varliagyvių, apsaugai, ~10 km varliagyvių apsaugos sistemų; 15 požeminių perėjų stambiems laukiniams gyvūnams, 14 požeminių perėjų smulkiesiems gyvūnams ir 15 – varliagyviams.

Kuriami nauji produktai

Planuojamos 2023 – 2026 m. įgyvendinti tęstinės priemonės bei jų nauda visuomenei, aplinkai

- 2023–2026 metais su kelio rekonstrukcijos projektais planuojama įrengti 113 km tinklo tvorų, 2 požemines perėjas stambiems gyvūnams, 2 žaliuosius tiltus (valstybinės reikšmės magistraliniame kelyje A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai*) bei 3 varliagyvių apsaugos sistemas.
- Rekonstruojant kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai* ruožą nuo 56,83 iki 97,06 km planuojami želdiniai.

Triukšmo valdymas mažinant neigiamą poveikį aplinkai ir visuomenės sveikatai

(Darnaus vystymosi tikslas Nr. 3: ***Užtikrinti sveiką gyvenimą ir skatinti visų amžiaus grupių gerovę***)

Kelių direkcija įgyvendina tęstinį, pradėtą 2006 metais, visuomenės sveikatai ir aplinkai svarbų projektą, kurio tikslas – mažinti kelių eismo sukeltą viršnorminį aplinkos triukšmo lygį valstybinės reikšmės kelių gretimybėse, prisidedant prie visuomenės sveikatos gerinimo ir neigiamo triukšmo poveikio aplinkai mažinimo.

Triukšmą mažinančios priemonės taip pat planuojamos ir įgyvendinamos kartu su kelio tiesimo ir rekonstrukcijos projektais.

Įgyvendinta

Sukurti produktai, įgyvendinamos priemonės: iš viso nuo 2006 m. iki 2022 m. pabaigos.

- Iš viso įrengta 31,83 km triukšmo užtvarų.
- Iš viso įrengta ~9,5 km mažatriukšmės kelio dangos.
- Parengti (2022 m. atnaujinti) strateginiai triukšmo žemėlapiai (toliau - žemėlapiai) ~850 km ilgio ne aglomeracijose esančių pagrindinių kelių (kuriais per metus pravažiuoja daugiau nei 3 mln. automobilių) tinklui. Žemėlapiuose pateikiama informacija apie triukšmo lygį visuomenei ir institucijoms (skelbiami geoportal.lt). Informacija naudojama rengiant teritorijų planavimo dokumentus, projektuojant objektus. Informacijos pagrindu diegiamos priemonės – triukšmo užtvaros, mažatriukšmė kelio danga ir kitos.
- Parengtas ir įgyvendinamas *Ne aglomeracijose esančių pagrindinių kelių triukšmo prevencijos veiksmų planas 2019–2023 m.* (toliau – Planas).
- Parengta (2022-03-15 LAKD įsakymas Nr. VE-46) *Triukšmo užtvarų sistemų įrengimo valstybinės reikšmės keliuose prioritetinės eilės sudarymo metodika*, reglamentuojanti triukšmą mažinančių priemonių, triukšmo užtvarų sistemų, valstybinės reikšmės kelių ruožuose parinkimo ir įrengimo prioritetinės eilės sudarymo tvarką, kriterijus ir bendruosius reikalavimus (toliau – Metodika). Pagal strateginių triukšmo žemėlapių informaciją, vadovaujantis Metodika, sudaryta ir patvirtinta *Triukšmo užtvarų sistemų įrengimo valstybinės reikšmės keliuose prioritetinė eilė* ([Prioritetinės eilės sąrašai pagal kelių ir jų elementų planavimo metodikas - LAKD](#)). Metodika ir Prioritetinė eilė papildė Planą. Prioritetinė eilė bus peržiūrima ir atnaujinama ne rečiau kaip kartą per penkerius metus, suderinamai su naujo veiksmų plano rengimu.

Kuriami nauji produktai

Planuojamos 2023 – 2026 m. įgyvendinti tęstinės priemonės bei jų nauda visuomenei

- 2023 m. bus sudarytas tolimesnio etapo Planas - *Ne aglomeracijose esančių pagrindinių kelių triukšmo prevencijos veiksmų planas 2024–2028 m.* Suderinamai bus atnaujinta Prioritetinė eilė. Etapiškai mažinamas viršnorminis aplinkos triukšmo lygis valstybinės reikšmės kelių gretimybėse.
- Planuojama, kad 2023–2026 m. iš viso bus įrengta 8,8 km triukšmo užtvarų.
- Diegiama tylesnė, mažatriukšmė danga.

(Darnaus vystymosi tikslas Nr. 9: ***Plėtoti atsparią infrastruktūrą, skatinti visa apimančią ir darnią industrializaciją ir skatinti inovacijas***)

- Valstybinės reikšmės kelių ir tiltų tiesimo, rekonstravimo, kapitalinio remonto projektai: pritaikomos vandens nuvedimo sistemos; parenkama tinkamiausia kelio danga.

Inovacijos

Kelių direkcija, vykdydama veiklą, nuolat ieško galimybių taikyti inovacijas, įgyvendina darnaus judumo ir taršos mažinimo projektus. Nors Kelių direkcijos vykdomuose projektuose beveik 100 proc. pakartotinai panaudojamos kelių statyboje susidariusios dangos konstrukcijos medžiagos, papildomai dar ieškoma būdų kaip kelių sektoriuje galėtų būti taikomas antrinis perdirbtų medžiagų panaudojimas.

Šlako panaudojimas kelių tiesimui

Aplinkos ministerija 2021 m. rugsėjo mėnesį patvirtino naujus pelenų ir šlako tvarkymo reikalavimus, kurie leidžia po atliekų deginimo likusį šlaką naudoti keliams tiesti, pastatų pamatams įrengti, šalinamų atliekų sluoksniams dengti, sąvartynų uždarymui ir laikiniams keliams juose įrengti. Taigi Lietuvoje per metus susidaro apie 120 tūkstančių tonų šlako. Šlakas susidaro deginant nepavojingas atliekas aukštoje, maždaug 1000C, temperatūroje ir yra kieta, korėto akmens pavidalo medžiaga.

Kelių direkcija Jurbarko rajone nutiesė unikalų kelio ruožą, kuriame panaudojo po nepavojingų atliekų vertimo energija susidariusį šlaką. Tai pirmas toks projektas Lietuvoje, kurio tikslas – išsamiai ištirti kelią ir nustatyti, kokią įtaką kelio eksploatacijai daro šlakas. Atlikus tyrimus bei įvertinus pasiektus rezultatus bus galima spręsti dėl tolesnio šlako naudojimo Lietuvos keliuose.

Vieno kilometro ilgio bandomajame ruože sunaudota 9000 tonų šlako, kuris susidarė UAB Gren Klaipėda atliekų vertimo energija įėgainėje, kelio įrengimo ir eksploatacijos metu tyrimus vykdo VŠĮ Vilniaus Gedimino technikos universitetas (VILNIUS TECH).

Eksperimentinio ruožo vieta – Jurbarko rajone esantis valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 1705 Mikutaičiai I–Vertimai nuo 1,8 iki 2,8 km. Šiame ruože įrengtos 5 eksperimentinės dangų konstrukcijos. Projektas vykdomas dviem etapais. Pirmasis etapas – eksperimentinio ruožo įrengimas, antrasis etapas – šlako panaudojimo kelyje galimybės vertinimas sumontuotų daviklių pagalba.

Išanalizavus tiriamosiose dangos konstrukcijose 2021–2022 m. žiemą pasireiškusių užšalimo ir atšilimo ciklų skaičių, nuspręsta tyrimus tęsti. Antrasis tyrimų etapas tęsis iki 2024 m. balandžio.

Perdirbtų padangų naudojimas kuriamam naujam asfalto mišiniui

Kelių direkcija pradėjo projektą, kurio tikslas - sukurti asfalto mišinius panaudojant perdirbtų padangų gumą ir juos išbandyti laboratorijos sąlygomis nustatant eksploatacines savybes, siekiant įvertinti tolesnio panaudojimo galimybes.

Konkurso metu atrinktas tiekėjas turės išnagrinėti užsienio šalių perdirbtų padangų panaudojimo asfalto mišiniuose patirtį, taip pat turės atlikti ne mažiau kaip iš 3 skirtingų Lietuvoje veiklą vykdančių padangų gumos antrinės žaliavos gamintojų žaliavos tyrimus. Įvertinus tyrimų rezultatus, paslaugų teikėjas turės suprojektuoti ne mažiau kaip 4 skirtingus asfalto mišinių su perdirbtų padangų gumos granulėmis ir gumos milteliais maketus, po to pagaminti prototipus ir juos išbandyti laboratorijos sąlygomis.

Galutinės tyrimo išvados ir rezultatai taps pagrindu priimant sprendimus dėl tolesnio sukurtų asfalto mišinių išbandymo realiomis eksploatacijos sąlygomis, įrengiant bandomąjį kelio ruožą.

Išmani perspėjimo apie laukinius gyvūnus sistema – eismo saugai užtikrinti

Kasmet Lietuvos keliuose užregistruojama eismo įvykių, kuriuose, automobiliui susidūrus su gyvūnu, nukenčia, žūsta arba būna sužalojami žmonės. Iš viso 2021 m. fiksuoti daugiau kaip 3800 eismo įvykių su gyvūnais Lietuvos keliuose.

Kelių direkcija, siedama didinti eismo saugą ir spręsti minėtą problemą, kartu su mokslininkais valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 140 Kaunas–Zapyškis–Šakiai ruože nuo 41 iki 43 km (nuo Kauno) pradėjo bandyti naują informavimo apie laukinius gyvūnus kelyje įrangą. Vairuotojų prašoma būti budrių, stebėti kelią ir šalikeles ir neišsigąsti mirksinčios šviesos.

Mokslininkų sukurta sistema tamsiuoju paros metu mirksinčiu šviesos signalu įspėja vairuotojus apie šalia kelio esančius ar ketinančius kelią kirsti gyvūnus, taip suteikdama informaciją vairuotojams ir įspėdama juos.

Įrangą sudaro specialūs netoli kelkraščio sumontuoti stulpeliai, su viršuje pritvirtinta raudonos šviesos signaline lempute, maitinama saulės elementais. Stulpeliai įrengti tam tikrais atstumais aukščiau minėto kelio gyvūnų migravimo ruože.

Ši kuriama inovatyvi išmaniųjų technologijų sistema ateityje galėtų būti viena iš veiksmingų priemonių, padėsiančių sumažinti autotransporto ir laukinių gyvūnų susidūrimus Lietuvos keliuose.

Kasmet Lietuvos keliuose užregistruojama eismo įvykių, kuriuose, automobiliui susidūrus su gyvūnu, nukenčia, žūsta arba būna sužalojami žmonės. Iš viso 2021 m. fiksuoti daugiau kaip 3800 eismo įvykių su gyvūnais Lietuvos keliuose.

Kelių direkcijos procesų skaitmenizavimas ir kita draugiška aplinkai veikla

Dokumentų valdymo sritis

Elektroninių dokumentų skaičiaus didinimas (proc.)

2022 m. pirmą pusmetį elektroniniai dokumentai sudarė 97 proc. visų Kelių direkcijos rengiamų dokumentų (2021 m. šis rodiklis buvo – 87 proc., 2020 m. – 71 proc., 2019 m. – 45 proc., 2018 m. – 32 proc.).

Planuojama pasiekti, kad 2023 m. elektroniniai dokumentai sudarytų 99 proc. visų Kelių direkcijos rengiamų dokumentų. Tam, kad Kelių direkcijoje dokumentai būtų valdomi efektyviai, dokumentus būtina rengti ir valdyti (rinkti vizas, pasirašyti, siųsti, gauti, nukreipti) dokumentų valdymo sistemoje ir kitose sistemose. Didesnė elektroninių dokumentų apyvarta Kelių direkcijoje užtikrina efektyvesnį ir racialesnį dokumentų valdymą, atitinkamai taupo darbuotojų darbo laiko sąnaudas, mažina biuro organizacinės technikos priežiūros sąnaudas, kanceliarinių prekių (biuro popierius, spausdintuvų kasetės ir pan.) įsigijimo sąnaudas.

El. paštu gaunamų dokumentų automatizavimas

2022 m. kiekvieną mėnesį el. paštu gaunama apie 2300 el. laiškų (paklausimai, dokumentai pagal vykdomus projektus ir pan.), iš kurių apie 17 proc. (priklausomai nuo sezono skaičiai svyruoja nuo 10 iki 22 proc.) tvarkomi automatizuotai. Siekiant pagreitinti dokumentų valdymo procesą: gautų dokumentų užregistravimas, jų nukreipimas atsakingiems darbuotojams, informacijos apie užregistruotą dokumentą siuntėjui pateikimas, buvo įgyvendintas šio proceso automatizavimas. Pirmas šio automatizavimo etapas apėmė teikiamus projektavimo, rangos ir techninės priežiūros dokumentus pagal vykdomus projektus. Įgyvendinus proceso automatizavimą, dokumentus, pateiktus naudojantis nacionaline el. siuntų pristatymo informacine sistema E. pristatymas arba el. paštu projektai@lakd.lt, Kelių direkcijos dokumentų valdymo sistema atpažįsta pagal siunčiamo dokumento antraštėje nurodytą konkretaus objekto (projekto) kodą, juos užregistruoja, nukreipia atsakingiems darbuotojams bei išsiunčia automatinį pranešimą siuntėjui. Tokiu būdu yra taupomas darbuotojų darbo laikas, mažinama klaidų tikimybė, dokumentai nagrinėjimui specialistams nukreipiami iš karto, kai tik jie gaunami (nereikia laukti kol gautus dokumentus užregistruos raštvedys ir paskirs užduotį darbui).

2023 m. planuojama didinti automatizuotai gaunamų dokumentų skaičių iki 20-25 proc. nuo visų el. paštu gaunamų dokumentų.

Taip pat siekiant supaprastinti bei pagreitinti dokumentų, gaunamų į lakd@lakd.lt pašto dėžutę, administravimą, 2022 m. rugpjūčio mėn. buvo atlikti Kelių direkcijos dokumentų valdymo sistemos atnaujinimai. Įdiegus papildomą funkcionalumą, dalis el. paštu gaunamos informacijos bei prisegti dokumentai į dokumentų valdymo sistemą įsikelia automatiškai. Tai leidžia darbuotojams greičiau ir efektyviau užregistruoti bei paskirstyti gautus dokumentus.

2022 m. kiekvieną mėnesį Kelių direkcijos darbuotojams yra atsiunčiama užregistruoti apie 240 prašymų, gautų iš Žemėtvarkos planavimo dokumentų rengimo informacinės sistemos (ŽPDRIS). Siekiant optimizuoti darbuotojų darbo laiką bei pagreitinti šių gaunamų dokumentų valdymo procesą, 2023 m. planuojama automatizuoti šių gaunamų dokumentų registravimą.

Transporto valdymo sritis

Transporto priemonių parko efektyvus valdymas

2021 m. visose transporto priemonėse įdiegus transporto kontrolės ir valdymo sistemą užtikrinamas efektyvus transporto priemonių parko valdymas, standartizuoti ir automatizuoti procesai, susiję su transporto priemonių išdavimu, naudojimu, grąžinimu bei administravimu (bendro naudojimo automobilius galima rezervuoti per mobiliąją aplikaciją), kelionės lapų formavimu ir pasirašymu, transporto priemonių techniniu aptarnavimu (sistema siunčia priminimus), vykdoma transporto priemonių parko naudojimo kontrolė (dėl kuro normų, greičio viršijimo, laikymo vietos ir pan.), kaupiami duomenys apie kiekvienos transporto priemonės remonto ir kitas sąnaudas, nuvažiuotus kilometrus ir pan., kas leidžia įvertinti 1 km sąnaudas.

Siekiama, kad:

- netaršių M1, M2 arba N1 kategorijos transporto priemonių parkas, palyginti su bendru Kelių direkcijos transporto priemonių skaičiumi, turi sudaryti ne mažiau kaip 60 procentų (iki 2025 m. gruodžio 31 d.);
- netaršių M1, M2 arba N1 kategorijos transporto priemonių parkas, palyginti su bendru Kelių direkcijos transporto priemonių skaičiumi, turi sudaryti ne mažiau kaip 100 procentų (iki 2030 m. gruodžio 31 d.).

Turto valdymo sritis

Dėl energijos taupymo

Vadovaujantis atliktų energijos vartojimo auditų rezultatais nuspręsta (2022-2023 m.) įgyvendinti šias pasiūlytas rekomendacijas, kurioms reikalingos investicijos:

15 lentelė

Energijos taupymo rekomendacijos

Eil. Nr.	Rekomendacija	Planuojamas įgyvendinimo terminas
1.	Keisti esamą apšvietimo sistemą įrengiant LED šviestuvus.	2022-2023 m.
2.	Įrengti saulės fotovoltinę elektrinę ant pastato stogo (kartu reikalingas pastato stogo remontas).	2023-2024

2022 metais pradėtas J. Basanavičiaus g. 36, Vilniuje esančių patalpų paprastas remontas, kurį užbaigus (2023 m.), bus įdiegti energiją taupantys sprendimai (LED apšvietimas, temperatūros reguliatoriai ant esamų radiatorių, senų vėdinimo ir kondicionavimo įrenginių pakeitimas į naujus, energetiniu požiūriu efektyvesnius ir kt.).

2023 metais Kelių direkcija siekdama mažinti energijos vartojimo sąnaudas, nuolat diegia kitas, nereikalaujančias didelių investicijų, priemones: įrengtos laiko relės vėdinimo įrenginiams (veikia nuo 7.00 val. iki 17.00 val. darbo dienomis), dalyje patalpų įrengti LED šviestuvai, subalansuotos šildymo sistemos, kabinetuose reguliuojama šiluma (sumažinama iki minimumo savaitgaliais ir ne darbo metu).

Apibendrinta informacija apie Kelių direkcijos įgyvendintus ir planuojamus įgyvendinti Žaliosios krypties, skaitmenizavimo ir inovacijų sričių projektus per praėjusius keturis metus pateikiama 16 lentelėje:

**Kelių direkcijos įgyvendinti 2019-2021 m. ir planuojami 2022-2026 m. įgyvendinti
Aplinkosaugai ir darnesnio judumo įgyvendinimui svarbūs projektai**

Veiklos (projekto) rodikliai		2019 m. faktas	2020 m. faktas	2021 m. faktas	2022 m. planas	2023 m. planas	2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas
1	Įrengta greito krovimo stotelių magistraliniuose keliuose, vnt.	0	1	2	-				
2	Rekonstruota „Via Baltica“ kelio*, km	11,53	0	0	4,1	0	40,2	0	0
3	Laukinių gyvūnų apsaugos sistemų įrengimas, km	31	80	46	26,4	5	36	36	36
4	Įrengta dviračių takų, km	35	25	40,4	21	60	100	76	76
5	Sukurta pažangių viešųjų ir administracinių elektroninių paslaugų, vnt.	0	1	E-paslaugų portalo vystymas ir plėtra 2022-2024 m.					
6	Įrengtos dinaminio eismo valdymo sistemų vietos, vnt.	0	1	49	25	-			50
7	Įrengta greičio kontrolės priemonių (2019-2022), skaitmeninių eismo kontrolės sistemų (2023-2024), vnt.	0	88	94	100	110	50		
8	Pertvarkyta sankryžų**, vnt.	18	6	9	11	10	10	10	10
9	Įrengta triukšmo valdymo priemonių, km	1,45	0	1,14	3,2	2,8	2,0	2,0	2,0

* Kompleksiškai įgyvendinant rekonstrukcijos projektą kartu diegiamos inovatyvios eismo saugumo ir eismo valdymo tobulinimo priemonės.

** Pertvarkant sankryžas į saugesnes, įdiegti inovatyvūs sprendimai.

9. STRATEGINIO VEIKLOS PLANO VERTINIMO, TOBULINIMO IR PALAIKYMO 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 „Valdymo koordinavimo centrui“.

10. PRIEDAI

1. Strateginės kryptys, strateginiai tikslai, uždaviniai, veiksmai, priemonės ir iniciatyvos ir jų rodikliai 2023–2026 m. laikotarpiui.
2. Kelių direkcijos įgyvendinami 2022–2024 m. investicijų projektai, kurie yra įtraukti į valstybės investicijų programą.
3. Kelių direkcijos 2023–2026 m. planuojamų investicijų projektų, finansuotinių ES lėšomis, sąrašas.
4. Kelių direkcijos 2023–2026 m. finansinių ataskaitų prognozės.

Strateginės kryptys, strateginiai tikslai, uždaviniai, veiksmai, priemonės ir iniciatyvos ir jų rodikliai 2023–2026 m. laikotarpiui

Eil. Nr.	Strateginė kryptis	Strateginis tikslas	Strateginis uždavinys	Veiksmas, priemonė ar iniciatyva reikalinga uždaviniui pasiekti	Rodiklis (pavadinimas), mato vnt. (km, vnt., proc.ir t.t.)	2022 m. Faktas	2023 m. pakoreguotas planas	Planas 2024 m.	Planas 2025 m.	Planas 2026 m.
1	Veiklos vystymas ir plėtra, siekiant pateisinti klientų lūkesčius (KLIENTAI)									
1.1		Užtikrinti saugų ir patogų susisiekimą valstybinės reikšmės keliais juos efektyviai prižiūrint ir plėtojant								
					Valstybinės reikšmės kelių su asfalto danga, kurių kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalis valstybinės reikšmės kelių su asfalto danga tinkle proc.	38,76	36,86	33,96	31,00	28,89
1.1.1			Tobulinti klientų aptarnavimą							
					VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos veiklos palankaus vertinimo rodiklis (reprezentatyvi visuomenės nuomonės apklausa), proc	51,00	54,00	57,00	60,00	63,00
1.1.2			Plėtoti junglių susisiekimo infrastruktūrą							
					Valstybinės reikšmės (krašto) kelių, kurių suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalis valstybinės reikšmės (krašto) kelių tinkle, proc.	40,36	37,71	33,85	29,98	26,55
1.1.2.1				Valstybinės reikšmės kelių paprastieji remontai	Suremontuota, km	193				
1.1.2.2				Valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcijos ir remontai	Suremontuota/rekonstruota/kapitališkai suremontuota, km		300	300	300	300
1.1.2.3				Tiltų, viadukų statyba, rekonstrukcija, remontas	Pastatyta, rekonstruota, suremontuota, vnt.	41	27	35	35	35
1.1.2.4				Aplinkosauginių priemonių diegimas						
1.1.2.4.1				Triukšmo valdymo priemonių įrengimas	Įrengta, km	3,48	2,80	2,00	2,00	2,00

1.1.2.4.2				Laukinių gyvūnų apsaugos sistemų įrengimas	Įrengta, km	26,39	5,08	36	36	36
1.1.2.5				Valstybinės reikšmės rajoninių kelių su žvyro danga (žvyrkelių) asfaltavimas	Išasfaltuota žvyrkelių, km	96	110	63	100	100
1.1.2.6				ITS priemonių diegimas						
1.1.2.6.1				Kelių oro sąlygų (KOS) stotelių modernizavimas	Modernizuota, vnt.	-	126	-	-	
1.1.2.6.2				KOS stotelių įrengimas	Įrengta, vnt.	6	30	-	-	
1.1.2.6.3				Dinaminio eismo valdymo sistemų įrengimas	Įrengta, vnt.	25	-	-	-	50
1.1.2.6.4				Skaitmeninių eismo kontrolės sistemų įrengimas	Įrengta, vnt.		110	50	-	-
1.1.3			Įrengti, pertvarkyti, atnaujinti pėsčiųjų perėjas ir inžinerines eismo saugos priemones							
					Įrengta, pertvarkyta, atnaujinta pėsčiųjų perėjų, vnt.*	216	150	1.244	-	-
1.1.3.1				Inžinerinių eismo saugos priemonių įrengimas, pertvarkymas, atnaujinimas	Įrengta, pertvarkyta, atnaujinta inžinerinių eismo saugos priemonių, vnt.	158	80	50	300	300
1.1.3.2				Sankryžų pertvarkymas	Pertvarkyta vieno lygio sankryžų, vnt.	13	10	10	10	10
1.1.3.3				Juodųjų dėmių šalinimas	Igyvendinta priemonė juodojoje dėmėje, pagal rekomendacijas	1	14	16	10	-
1.1.4			Igyvendinti valstybei svarbius projektus ir padidinti TEN-T pagrindinio valstybinės reikšmės kelių tinklo, atitinkančio ES nustatytus reikalavimus, dalį							
					TEN-T pagrindinio valstybinės reikšmės kelių tinklo (Via Baltica ir A1) dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus, proc.	64,09	64,09	71,1	71,1	71,1

1.1.4.1				TEN-T transporto koridoriaus Via Baltica plėtra	Rekonstruota, km	4,1	0	40	0	0
1.1.4.2				TEN-T transporto koridoriaus, kelio A1 Vilnius– Kaunas– Klaipėda plėtra	Rekonstruota, vnt. (tiltų)	-	1	0	3	1
1.1.4.3				Kelio A14 Vilnius– Utena rekonstrukcija	Rekonstruota/Kapitališkai suremontuota, km			44,7	29,4	
1.1.4.4				Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 130 Kaunas-Prienai- Alytus rekonstrukcija	Rekonstruota, km					19,5
1.1.5			Užtikrinti tinkamą nuolatinės kelių priežiūros veiklą							
					Atlikti priešpaskutinių metų garantinių objektų (kapitalinio remonto ir rekonstrukcijos) patikrinimai, %		10,00	10,0	10,0	10,0
1.1.5.1				Nuolatinės kelių priežiūros ir techninės priežiūros kokybės kontrolės atlikimas	Atlikti prevenciniai patikrinimai, km	1.408	1.400	1.500	1.600	1.600
2.	Veiklos efektyvumo didinimas (VEIKLOS EFEKTYVUMAS)									
2.1		Didinti veiklos procesų efektyvumą ir skaidrumą								
					Įmonės procesų dokumentavimo (optimizavimo) lygis (PDL), proc.	26	45	60	75	85
2.1.1			Optimizuoti veiklos procesus							
					Sukurta ir įdiegta projektų valdymo sistema, proc.		50 (sukurta sistema)	100 (įdiegta sistema)		

2.1.1.1				Duomenų surinkimas ir suvedimas į Kelių turto valdymo informacinę sistemą (KTVIS)	Turto valdymo sprendimai skaitmenizuojant kelio elementų duomenis ir juos sukeliant į KTVIS, (proc. nuo bendro valstybinės reikšmės kelių ilgio)	7,69	13,81	21,12	27,85	34,44
2.1.1.2				Kelių direkcijos paslaugų teikimo efektyvinimas	Faktinių paslaugų per elektroninių paslaugų portalą teikimo analizė ir paslaugų suteikimo terminų identifikavimas		1			
2.1.1.3					Paslaugų teikimo efektyvumo tikslų nustatymas			1		
2.1.1.4				Perėjimas prie TFAS	Finansinė apskaita vedama pagal TFAS		1			
2.1.1.5				Veiklos integralumo ir sinergijos su kitais susisiekimo sričių valdytojais (vandens, oro ir kt.) siekimas, pateikiant Susisiekimo ministerijai siūlymus dėl efektyvesnio tarpsektorinio bendradarbiavimo ir sinergijos	Pateikti pasiūlymai, vnt		1			
2.1.1.6				Viešųjų pirkimų efektyvumo didinimas išrenkant ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą pagal Kainos ir kokybės santykio kriterijų	Pasiūlymų vertinimo pagal Kainos ir kokybės santykio kriterijų taikymas pirkimuose nuo bendros perkanciosios organizacijos pirkimų vertės, proc.	65	55	60	65	70
2.1.1.7				Viešųjų pirkimų procedūrų efektyvumo didinimas, mažinant procedūrų trukmę	Vidutinė supaprastintų viešųjų pirkimų procedūrų trukmė, k. d.	56	46	45	44	43
					Vidutinė tarptautinių viešųjų pirkimų procedūrų trukmė, k. d.	76	81	80	79	78
2.1.2			Igyvendinti tvarumo, įskaitant žaliuosius, sprendimus, svarbius visuomenės sveikatai ir aplinkosaugai							
					Sutaupyta elektros energijos kelių apšvietimui, kWh		975.000,0	850.000,0	700.000,0	600.000,0
2.1.2.1				Pėsčiųjų ir dviračių takų tiesimas, rekonstravimas, tvarkymas	Nutiesta, rekonstruota, sutvarkyta pėsčiųjų ir dviračių takų, km	33	60	100	76	76
2.1.3			Kurti ir įgyvendinti inovacijas							

2.1.3.1				Atliekų deginimo šlako naudojimo projektas	Išvykdyti pelenų ir šlako panaudojimo bandomajam kelio ruožui tyrimus, siekiant tvariai panaudoti 2-ą kartą medžiagas, vnt	1	2	2	2	
2.1.3.2				Panaudotų padangų gumos panaudojimo projektas	Panaudotų padangų gumos naudojimo asfalto mišiniuose tyrimas		Tiriamąjį darbo parengimas	Techninės specifikacijos parengimas ir tyrimų paslaugų viešasis pirkimas	Tyrimų atlikimas ir vertinimas	
3.	Vertės kūrimas (FINANSAI)									
3.1		Sukurti reikšmingą ekonominę ir socialinę naudą valstybei kuriantį valstybinės reikšmės kelių tinklą								
					Metinė EBITDA, mln. Eur	2	3	5	7	7
3.1.1			Padidinti įmonės pajamas, užtikrinti pelningą veiklą							
					Pardavimo pajamos, mln. Eur	13,1	19,2	40,5	63,3	64,8
3.1.1.1				Išmokėti dividendai į valstybės biudžetą	Išmokėti dividendai, mln. Eur.	2,1			0,6	2,2
3.1.1.2				Atstuminės kelių rinkliavos sistemos (E-tolling) sukūrimas ir įdiegimas	Gautos įplaukos iš E-tolling, mln. Eur	-	0	56,3	112,6	112,6
3.1.1.3				Subalansuotos kelių plėtros galimybių finansuojant šią plėtrą per kelių naudojimo apmokestinimo išplėtimą įvertinimas	Atlikta analizė ir pasiūlymai pateikiami ministerijai			1		
3.1.2			Optimaliais kaštais pritraukti alternatyvius finansavimo šaltinius							
					Atliekamų investicijų į valstybinės reikšmės kelių dalis, finansuojama ES, skolintomis ir kitomis lėšomis (ne KPPP lėšomis), proc	6	30	30	30	30

3.1.2.1				Pateikti paraiškų kompleksus ES EITP strateginių dvejopos paskirties (kariniam) mobilumui svarbių projektų finansavimui siekiant konkurso būdu gauti papildomų ES lėšų strateginėms investicijoms	Investicijos, mln. Eur		40,0	30,0		
4.	Pažangios organizacijos formavimas (ORGANIZACIJA)									
4.1		Kurti pažangią organizaciją - Kelių priežiūros ir plėtros kompetencijų centrą Lietuvoje								
4.1.3.2					Užtikrinti, kad darbuotojų (iki 15 Hay lygio imtinai) pareigybių grupėms pastoviosios atlygio dalies mediana būtų 10 proc. aukštesnė nei bendros rinkos mediana (proc.)		100	100	100	100
4.1.1			Tobulinti gerąją valdyseną							
					Valstybės valdomų įmonių gerosios valdysenos indeksas	A	A	A+	A+	A+
4.1.1.1				Tobulinti tvarumo iniciatyvų įgyvendinimą	Atliktas Kelių direkcijos veiklų poveikio suinteresuotoms šalims įvertinimas ir veiksmų matricos parengimas		1			
4.1.3			Tvartos žmonių gerovės kūrimas							
4.1.3.1				Talentų išlaikymo įmonės misijai programos ne finansinėmis priemonėmis pasiekti	Įgyvendintų programų skaičius (Organizacinės kultūros projektas, OK planas, VL programa, sveikatos draudimo programa, sveikatingumo mėnuo, pareigybių profilių parengimas)		6	6	6	6
4.1.3.3				Bendradarbiavimas su universitetais paruošiant ateities darbuotojų potencialą	Priemonių planas su Vilniaus TECH		1	Priemonių, numatytų plane, įgyvendinimas	Priemonių, numatytų plane, įgyvendinimas	Priemonių, numatytų plane, įgyvendinimas

Kelių direkcijos 2023–2026 m. įgyvendinami investicijų projektai

Priedas Nr. 2

Projekto pavadinimas	Įgyvendinimo terminai		Projekto aprašymas
Inžinerinių eismo saugumo priemonių diegimas krašto ir rajoniniuose keliuose, II etapas	2018	2023	Projekto tikslas - pagerinti eismo sąlygas bei užtikrinti eismo saugą atliekant inžinerinių eismo saugos priemonių diegimą regionų jungtyse su TEN-T tinklu. Projekto numatyta: valstybinės reikšmės krašto keliuose rekonstruoti trylika sankryžų į saugesnes sankryžas (dauguma jų bus rekonstruotos į žiedines), taip sumažinti eismo įvykio tikimybę; nutiesti du pėsčiųjų ir dviračių takų ruožus šalia krašto kelių, tokiu būdu dviratininkus atskirti nuo automobilių transporto eismo ir tuo pačiu stipriai sumažinti eismo įvykio tikimybę; įrengti 30 stacionarių greičio matuoklių (SGM) šalia krašto kelių ir patobulinti Informatikos ir ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos administruojamą Administracinių nusižengimų registrą (ANR). Visi SGM fiksuojami leistino greičio pažeidimai bus perduodami į ANR. Be to, SGM visų automobilių registracijos numerius perduos į Kelių direkcijos valdomą Daugiafunkcę pažeidimų kontrolės sistemą, kurios duomenimis įstatymų nustatyta tvarka gali naudotis policija, muitinė, specialiosios tarnybos.
Dinaminis eismo valdymas Via Baltica ir IXB koridoriuje	2015	2023	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

Projekto pavadinimas	Įgyvendinimo terminai	Projekto aprašymas
		paviršiau bei būklės jutikliai, įdiegiami valdymo įrenginiai bei modulinės valdymo sistemos.
Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir eismo informacijos paslaugų efektyvumo didinimas	2015 2023	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.
Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Kelio ruožo Vilnius–Kaunas rekonstravimas. Saugaus eismo priemonių diegimas	2017 2023	Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą, įgyvendinant eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemones. gyvendinant 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),

Projekto pavadinimas	Įgyvendinimo terminai	Projekto aprašymas
		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. Kelių naudotojams sumažės kelionių laiko sąnaudos ir nelaimingi atsitikimai.
Lentvario geležinkelio pervažos rekonstrukcija	20192023	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 krašto kelio Nr. 105 Pirčiupiai–Eišiškės ruožo nuo 18,10 km iki 23,50 km rekonstravimas	20212023	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 susisiekimą 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	20212023	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 susisiekimą 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	20212023	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

Projekto pavadinimas	Įgyvendinimo terminai	Projekto aprašymas
		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 2023	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 magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožo nuo 16,00 iki 21,50 km rekonstravimas	2019 2022	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

Projekto pavadinimas	Įgyvendinimo terminai	Projekto aprašymas
		slopinanti sienutė ir tinklo tvora nuo laukinių žvėrių, rekonstruoti inžineriniai tinklai. Įgyvendinus projekte numatytas priemones, bendras rekonstruotų kelių TEN-T tinkle ilgis padidės 5,50 km, sugaištas kelionės automobilių keliais TEN-T tinkle laikas sudarys 0,20 mln. val. 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.
Aplinkosauginių priemonių diegimas TEN-T keliuose	2017 2024	Projektas skirtas susisiekimo valstybiniais keliais viešajai paslaugai gerinti. Įgyvendinant projektą siekiama, kad projekte planuojamos veiklos vietose būtų užtikrintos saugesnės susisiekimo 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 (šiam 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.
Alternatyvių degalų infrastruktūros duomenų registravimo ir kodavimo sistemos sukūrimas (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 sukūrimas; ID kodų registro, leidžiančio keisti duomenimis su nacionalinėmis ID registracijos organizacijomis (nacionalinėmis IDRO), sukūrimas; 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 nacionalinę 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),

Projekto pavadinimas	Įgyvendinimo terminai	Projekto aprašymas
		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).
Daugiafunkčių pažeidimų kontrolės postų, eismo stebėjimo ir valdymo įrenginių projektavimas ir įrengimas	2014 2022	Projektu siekiama diegti daugiafunkčę 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.
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ruožo nuo 89,4 iki 107,00 km rekonstravimas	2019 2023	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,

Projekto pavadinimas	Įgyvendinimo terminai		Projekto aprašymas
			įgyvendinant eismo saugos, aplinkos apsaugos priemonės bei pritaikant kelio ruožą karinėms reikmėms. 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 Neries upę saugias eksploatavimo 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 2022–2024 m.	2022	2024	Investicijų projekto tikslas – nutiesti ar rekonstruoti Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelius mažinant socialinius–ekonominis skirtumus 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.

Kelių direkcijos 2023–2026 m. planuojamų įgyvendinti investicijų projektų, bendrai finansuotinių KPPP, ES lėšomis ir CEF lėšomis, sąrašas*
Priedas Nr.3

Projekto pavadinimas	Projekto vertė, tūkst. Eur			Įgyvendinimo terminai		Projekto aprašymas ir įtaka
	Viso:	Iš jų:				
		ES lėšos	CEF lėšos			
Kelias Via Baltica (A5 Marijampolė – Suvalkai)						
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo 56,83 iki 72,50 km rekonstravimas (I ruožas)	233.000	60.580	48.675	2023	2024	Kompleksinis projektas. Naujoje Europos infrastruktūros politikoje, iki 2030 m. transporto sektoriuje numatyta sukurti pagrindinį kelių tinklą, kurį sudaro strategiškai svarbiausios visos ES jungtys ir mazgai. Viena iš jų – Šiaurės jūros–Baltijos pagrindinio tinklo I transporto koridoriaus dalis – kelias E67 Via Baltica, kuri yra labai svarbi kelių jungtis Baltijos šalims ir viena iš intensyviausių ir avaringiausių atkarpų Lietuvoje, kurioje yra didelis vietinio ir tarptautinio krovininio eismo intensyvumas, Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategijoje numatyta sukurti iki 2030 m. Lietuvos teritoriją kelias Via Baltica kerta nuo Latvijos iki Lenkijos pasienio keliais – A10 (Panevėžys–Pasvalys–Ryga), A17 (Panevėžio aplinkkelis), A8 (Panevėžys–Aristava–Sitkūnai), A1 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) ir A5 (Kaunas–Marijampolė–Suvalkai). Kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo Kaunas–Marijampolė plėtra (I etapas) buvo įgyvendinamas 2014–2020 m. ES lėšomis. Planuojamas rekonstruoti nuo Marijampolės iki Lietuvos–Lenkijos sienos ruožas Marijampolė–Suvalkai 56,83–97,06 km, yra ruožo Kaunas–Marijampolė tęsinys. Esamas kelias neatitinka ES TEN-T keliams keliamų reikalavimų, dėl intensyvaus sunkiojo transporto eismo ir siauros kelio dangos ruožas pasižymi itin dideliu avaringumu. Projektų įgyvendinimas prisidėtų prie efektyvaus susisiekimo ir mobilumo sąlygų pagerinimo sausuma tarp Šiaurės ir Rytų užtikrinimo. Europos kelių tinkle būtų
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo 72,50 iki 79,00 km rekonstravimas (II ruožas)	55.833	28.325	23.070	2022	2023	
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A5 Kaunas–	66.777	27.641	32.643	2022	2023	

Marijampolė– Suvalkai ruožo nuo 79,00 iki 85,00 km rekonstravimas (III ruožas)						užtikrintos saugios eismo sąlygos, atitinkančios transporto srautus, kelių kategorijai keliamus ES reikalavimus bei nustatytus tarptautinius standartus (Reglamentas Nr. 1315/2013), būtų pagerinta transporto paslaugų kokybė, sudarytos patogios sąlygos tarptautiniam bei vietiniam eismui, sutrumpėtų automobilių kelionės laikas, sumažėtų eismo įvykių rizika, pagerėtų TEN-T kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A5 Kaunas– Marijampolė– Suvalkai ruožo nuo 85,00 iki 97,06 km rekonstravimas (IV ruožas)	162.000	40.845		2023	2024	CEF lėšos gautos I ruožo finansavimui ir pateiktos paraiškos CEF lėšų gavimui II ir III ruožų finansavimui.
Kelias A1 Vilnius-Kaunas-Klaipėda (A. Meškinio tiltas per Nerį)						
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A1 Vilnius– Kaunas– Klaipėda ruožo nuo 99,03 iki 100,47 km rekonstravimas (II etapas)	68.371	28.000		2022	2024	Naujoje Europos infrastruktūros politikoje, iki 2030 m. transporto sektoriuje numatyta sukurti pagrindinį kelių tinklą, kurį sudaro strategiškai svarbiausios visos ES jungtys ir mazgai. Viena iš jų – IXB tarptautinio transporto koridoriaus ir TEN-T kelio E85 (Klaipėda–Aleksandropolis) dalis, vedanti Rytų–Vakarų kryptimi – kelias A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda, kuris yra vienas iš intensyviausių ir avaringiausių kelių Lietuvoje, kuriame yra didelis vietinio ir tarptautinio krovininio eismo intensyvumas, Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategijoje numatytas sukurti iki 2030 m. Kelio A1 99,03–100,47 km atkarpa ties Kaunu, Kleboniškio (A. Meškinio) tiltu, kerta didžiausią Lietuvos upę – Nerį. Esančio A. Meškinio tilto rekonstravimo poreikį lėmė nepakankami projektiniai tilto techniniai parametrai, kurie tenkintų kelių transporto apkrovimo reikalavimus, užtikrintų tinkamą TEN-T tinklo pralaidumą ir eismo saugumą:

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožo nuo 21,50 iki 39,207 km rekonstravimas	60.600	33.330		2024	2024	Naujoje Europos infrastruktūros politikoje, iki 2030 m. transporto sektoriuje numatyta sukurti visuotinį kelių tinklą, kurio tikslas – užtikrinti visų ES regionų pasiekiamumą ir junglumą. Valstybinės reikšmės magistralinis kelias A14 Vilnius–Utena užima tarpinę vietą tarp Lietuvos teritoriją kertančių TEN-T kelių ir nacionalinių kelių. Ši magistralė yra viena pagrindinių šalies transporto arterijų, vedančių iš sostinės į aplinkines savivaldybes ir užtikrina susisiekimą su labai patraukliu ir vaizdingu Rytų Lietuvos regionu, kurį numatyta įtraukti į naujai formuojamą tarptautinį Pietryčių transporto koridorių (Lazdijai–Alytus–Vilnius–Utena), kurio paskirtis – greito ir tiesioginio susisiekimo užtikrinimas tarp Varšuvos ir Vilniaus bei trijų gretimų apskričių centrų – Vilniaus, Alytaus ir Utenos. Kelias A14 Vilnius–Utena yra vienas problemiškesnių Lietuvoje, tai bene vienintelis kelias su cementbetonio danga, kuri yra susidėvėjusi, deformuota ir kelia pavojų eismo saugai. Kelio A14 Vilnius–Utena ruožų rekonstravimo poreikį lėmė: – esamo kelio techninių parametrų neatitikimas ES šalių TEN-T kelių reikalavimams ir kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimams; – nepatenkinama įrengtos dangos būklė, kelio cementbetonio danga susidėvėjusi, deformuota; – aukštas eismo intensyvumo lygis; – aukštas avaringumo lygis. Projekto įgyvendinimas prisidėtų prie efektyvaus susisiekimo ir mobilumo sąlygų pagerinimo sausuma kaip atskira TEN-T tinklo jungtis su regionais, pagrindiniais miestais ir ekonominiais centrais, prisidėtų prie patrauklios ir saugios aplinkos kūrimo, turėtų teigiamos įtakos Lietuvos ekonominiam vystymuisi, būtų pagerinta transporto paslaugų kokybė, sutrumpintas vežimo laikas, būtų sudarytos patogios sąlygos vietiniam bei tarptautiniam eismui, sutrumpėtų automobilių kelionės laikas, sumažėtų eismo įvykių rizika, pagerėtų TEN-T kelių infrastruktūros Lietuvos teritorijoje įvaizdis.
Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožo nuo 39,207 iki 51,550 km rekonstravimas	40.400	20.077		2024	2024	

Rekonstruoti ar modernizuoti ne TEN-T keliai

Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 173 Molėtai– Pabradė ruožų nuo 1,880 iki 15,405 km ir nuo 23,074 iki 35,123 km rekonstravimas	26.129	22.210		2022	2025	Kelio ruožas jungiasi į transeuropinio transporto tinklo TEN-T kelią Nr. A14 Vilnius–Utena, siaura kelio danga neužtikrina saugių ir patogių eismo sąlygų, atitinkančių kelio paskirtį. Tobulinant regionų jungtis su TEN-T tinklu, būtų užtikrintos sklandesnės ir saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais, taip pat būtų užtikrintas patogus gyventojų susisiekimas su administraciniais centrais (Molėtai), kas leistų jiems efektyviau vykdyti darbo paieškas arba saugiau nuvykti į jau turimą darbo vietą, padidėtų socialinių ir kitų būtinų paslaugų prieinamumas.
Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 119 Molėtai– Anykščiai ruožo nuo 28,169 iki 36,056 km rekonstravimas	8.058	6.849		2023	2024	Kelio ruožas jungiasi į transeuropinio transporto tinklo TEN-T kelią Nr. A6 (E262) Kaunas–Zarasai–Daugpilis*, siaura kelio danga neužtikrina saugių ir patogių eismo sąlygų, atitinkančių kelio paskirtį. Tobulinant regionų jungtis su TEN-T tinklu, būtų užtikrintos sklandesnės ir saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais, taip pat būtų užtikrintas patogus gyventojų susisiekimas su administraciniais centrais, kas leistų jiems efektyviau vykdyti darbo paieškas arba saugiau nuvykti į jau turimą darbo vietą, padidėtų socialinių ir kitų būtinų paslaugų prieinamumas.
Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 179 Dusetos– Degučiai– Dūkštas ruožo nuo 6,04 iki 16,30 km rekonstravimas	10.483	8.910		2024	2025	Kelio ruožas jungiasi į transeuropinio transporto tinklo TEN-T kelią Nr. A6 (E262) Kaunas–Zarasai–Daugpilis*, siaura kelio danga neužtikrina saugių ir patogių eismo sąlygų, atitinkančių kelio paskirtį. Tobulinant regionų jungtis su TEN-T tinklu, būtų užtikrintos sklandesnės ir saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais, taip pat būtų užtikrintas patogus gyventojų susisiekimas su administraciniais centrais, kas leistų jiems efektyviau vykdyti darbo paieškas arba saugiau nuvykti į jau turimą darbo vietą, padidėtų socialinių ir kitų būtinų paslaugų prieinamumas.

Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 181 Seirijai– Simnas–Igliauka ruožo nuo 0,000 iki 17,260 km rekonstravimas	17.634	14.989		2024	2025	Kelio ruožas jungiasi į transeuropinio transporto tinklo TEN-T kelius Nr. 131 Alytus–Simnas–Kalvarija ir A16 (E28) Vilnius–Prienai–Marijampolė, siaura kelio danga neužtikrina saugių ir patogių eismo sąlygų, atitinkančių kelio paskirtį. Tobulinant regionų jungtis su TEN-T tinklu, būtų užtikrintos sklandesnės ir saugesnės susisiekimo sąlygos valstybinės reikšmės keliais, taip pat būtų užtikrintas patogus gyventojų susisiekimas su administraciniais centrais, kas leistų jiems efektyviau vykdyti darbo paieškas arba saugiau nuvykti į jau turimą darbo vietą, padidėtų socialinių ir kitų būtinų paslaugų prieinamumas.
Dviračių infrastruktūra (vientisų dviračių trasų įrengimas šalia valstybinės reikšmės kelių)	29.412	25.000		2022	2027	Siekiant ES investicijų į kelių infrastruktūrą maksimalios naudos ir vientisumo principo įgyvendinimo – vientisų pėsčiųjų ir dviračių takų (PDT) įrengimo, kuomet labiau sujungiant Kelių direkcijos įrengiamų ir atnaujinamų PDT trasas su savivaldybių įrengiamais ir atnaujinamais PDT, Kelių direkcija patikslins dviračių ir pėsčiųjų ruožus, jų ilgius ir siekiamą naudotojų skaičiaus rodiklį, kai kartu su savivaldybėmis ir kitomis institucijomis parengs Nacionalinį PDT atnaujinimo ir plėtros planą ir kai bus parengti PDT atnaujinimo ir plėtros projektai.
Eismo kontrolės sistemų diegimas	6.076	1.320		2023	2024	Vidutinio greičio matavimo sistemų įrengimas – ne gyvenviečių teritorijoje planuojama įrengti: 56 sistemas TEN-T keliuose Investicijų programos lėšomis (36 sistemos – 18 kelių (1 kryptimi) po 2 įrenginius ir 20 sistemų – 5 keliai (2 kryptimis), po 4 įrenginius) ir 52 sistemas ne TEN-T keliuose KPPP lėšomis (52 sistemos – 26 keliai (1 kryptimi) po 2 įrenginius). Kelyje įrengtos transporto priemonių valstybinių numerių atpažinimo kameros fiksuoja transporto priemonės duomenis, užfiksuotus duomenis siunčia į vidutinio greičio skaičiavimo programinę įrangą, kuri palyginusi ruožo pradžios ir ruožo pabaigos fiksavimų duomenis apskaičiuoja vidutinį greitį. Remiantis užfiksuotais duomenimis ne tik išskaičiuojamas vidutinis greitis, bet ir patikrinama ar transporto priemonė turi galiojančią techninę

						apžiūrą, civilinės atsakomybės draudimą, ar sumokėtas kelių naudotojo mokestis. Momentinių greičio matuoklių įrengimas – gyvenviečių teritorijoje planuojama įrengti: 5 sistemas TEN-T keliuose Investicijų programos lėšomis (5 sistemos – 5 keliai (1 kryptimi) po 1 įrenginį) ir 1 sistemą ne TEN-T keliuose KPPP lėšomis (1 sistema – 1 kelias (1 kryptimi) po 1 įrenginį). Kelių oro sąlygų stotelių įrengimas: LAKD planuojamu įvykdyti viešuoju pirkimu bus sudaryta sutartis dėl 30 vnt. kelių orų sąlygų (toliau – KOS) stotelių įsigijimo, suprojektavimo ir įrengimo darbų. Įrengus tankesnę KOS stotelių tinklą, bus stebima daugiau kelių taškų, teikiamos tikslesnės rekomendacijos dėl kelių priežiūros veiksmų tarnyboms, taip pat vairuotojai gaus tikslesnę informaciją apie oro sąlygas bei esamą kelių būklę, todėl atitinkamai galės pasirinkti saugų važiavimo greitį, maršrutą.
--	--	--	--	--	--	---

*Kai kurių projektų planuojami užbaigimo terminai dar derinami su Susisiekimo ministerija ir bus patikslinti.

AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2023-2026 m. Finansinių ataskaitų prognozės

Pajamų prognozė 2023-2026 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	Straipsniai	2021 m. faktas	2022 m. planas	2022 m. laukiamas įvykdymas	2023 m. planas					2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas
					I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.				
1.	Pagrindinės veiklos pajamos	10.699	15.411	13.551	4.808	4.808	4.808	4.808	19.231	16.857	16.353	17.000
2.	Komercinės veiklos pajamos									23.689	46.954	47.838
3.	Kitos veiklos pajamos	87	72	303	36	36	36	36	144	144	144	144
4.	Finansinės veiklos pajamos	2.532		4.600	625	625	625	625	2.500	2.500	2.500	2.500
IŠ VISO PAJAMŲ :		13.318	15.483	18.454	5.469	5.469	5.469	5.469	21.875	43.190	65.951	67.482

Sąnaudų prognozė 2023-2026 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	Straipsniai	2021 m. faktas	2022 m. planas	2022 m. laukiamas įvykdymas	2023 m. planas					2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas
					I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.				
1.	Suteiktų paslaugų savikaina, pardavimo, bendrosios ir administracinės sąnaudos	10.301	14.677	12.906	4.413	4.609	4.671	4.623	18.315	38.551	60.229	61.704
1.1.	Personalo sąnaudos	7.864	10.283	9.629	3.016	2.982	2.942	3.338	12.277	13.664	14.432	15.129
1.2.	Administracinių patalpų išlaikymas	214	779	341	320	297	346	82	1.045	600	319	319
1.3.	M. klasės transporto priemonių išlaikymas	177	219	275	70	77	83	78	308	314	321	327
1.4.	Telekomunikacijų išlaidos	134	226	268	68	40	41	58	207	1.597	3.315	3.316
1.5.	Reklama, reprezentacija	13	29	18	3	10	6	9	28	28	29	29
1.6.	Konsultacinės ir kitos paslaugos	17	148	194	125	198	117	125	565	253	219	151
1.7.	Mokesčiai	321	642	417	152	196	209	137	694	3.872	7.407	7.518
1.8.	Nusidėvėjimas	1.221	1.545	1.358	603	585	593	581	2.361	2.909	3.454	3.601
1.9.	Kitos sąnaudos	171	517	252	56	183	247	91	577	237	244	245
1.10.	Kontroliniai bandymai vietinės reikšmės keliuose	169	289	155		41	87	124	252	242	242	242
1.11.	Kelių priežiūros sąnaudos, dengiamos iš E-Tolling pajamų									14.835	30.248	30.826
2.	Kitos veiklos sąnaudos			4.600	625	625	625	625	2.500	2.500	2.500	2.500
3.	Finansinės veiklos sąnaudos	278		198	3	20	51	74	149	385		
IŠ VISO SĄNAUDŲ :		10.579	14.677	17.704	5.041	5.254	5.346	5.322	20.964	41.436	62.729	64.204

Pelno (nuostolių) ataskaitos prognozė 2023-2026 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	STRAIPSANIAI	2021 m. faktas	2022 m. planas	2022 m. laukiamas įvykdymas	2023 m. planas					2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas
					I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.				
1.	Pardavimo pajamos	10.699	15.411	13.551	4.808	4.808	4.808	4.808	19.231	40.546	63.307	64.838
2.	Pardavimo savikaina	10.301	14.677	12.906	4.413	4.609	4.671	4.623	18.315	38.551	60.229	61.704
3.	BENDRASIS PELNAS (NUOSTOLIAI)	398	734	645	395	199	137	185	916	1.995	3.078	3.134
4.	Veiklos sąnaudos											
5.	VEIKLOS PELNAS (NUOSTOLIAI)	398	734	645	395	199	137	185	916	1.995	3.078	3.134
7.	Kitos veiklos rezultatai	87	72	- 4.297	- 589	- 589	- 589	- 589	- 2.356	- 2.356	- 2.356	- 2.356
	Kitos veiklos pajamos	87	72	303	36	36	36	36	144	144	144	144
	Kitos veiklos sąnaudos			4.600	625	625	625	625	2.500	2.500	2.500	2.500
8.	Investicijų į patrunuojančiosios, patrunuojamųjų ir asocijuotųjų įmonių akcijas pajamos											
9.	Kitų ilgalaikių investicijų ir paskolų pajamos											
10.	Kitos palūkanų ir panašios pajamos	2.532		4.600	625	625	625	625	2.500	2.500	2.500	2.500
11.	Finansinio turto ir trumpalaikių investicijų vertės sumažėjimas											
12.	Palūkanų ir kitos panašios sąnaudos	278		198	3	20	51	74	149	385		
13.	PELNAS (NUOSTOLIAI) PRIEŠ APMOKĖSTINIMĄ	2.739	806	750	428	215	122	147	911	1.754	3.222	3.278
14.	Pelno ir panašūs mokesčiai	399		146	90	- 15	- 19	11	67	316	630	639
15.	Atidėtojo pelno mokesčio sąnaudos (pajamos)		214	13	18	90	79	53	239	88	- 13	- 21
16.	GRYNASIS PELNAS (NUOSTOLIAI)	2.340	592	591	320	140	62	83	605	1.350	2.604	2.660

Finansinės būklės prognozė 2023-2026 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	STRAIPSNIAI	2021 m. faktas	2022 m. planas	2022 m. laukiamas įvykdymas	2023 m. planas				2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas	
					2022 03 31	2022 06 30	2022 09 30	2022 12 31				
	TURTAS											
I.	Ilgalaikis turtas	3.425.988	3.671.941	3.584.129	3.578.287	3.633.870	3.740.370	4.041.870	4.041.870	4.691.795	4.913.763	5.135.419
1.	Nematerialusis turtas	3.476	10.168	2.606	4.639	7.563	10.331	11.894	11.894	14.177	12.424	10.633
2.	Materialusis turtas	3.422.512	3.661.774	3.581.523	3.573.647	3.626.307	3.730.039	4.029.976	4.029.976	4.677.618	4.901.339	5.124.786
3.	Finansinis turtas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.	Kitas ilgalaikis turtas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II.	Trumpalaikis turtas	51.914	44.777	62.018	61.936	82.270	102.680	39.357	39.357	38.176	41.521	42.935
1.	Atsargos	395	405	485	451	451	451	451	451	451	451	451
2.	Per vienerius metus gautinos sumos	30.604	40.000	30.000	30.000	50.000	70.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
3.	Pinigai ir pinigų ekvivalentai	20.087	3.308	30.507	30.427	30.730	31.109	7.754	7.754	6.445	9.658	10.938
4.	Ateinančių laikotarpių sąnaudos ir sukauptos pajamos	828	1.064	1.026	1.058	1.089	1.120	1.152	1.152	1.281	1.412	1.546
	TURTO IŠ VISO	3.477.902	3.716.719	3.646.147	3.640.223	3.716.141	3.843.050	4.081.227	4.081.227	4.729.971	4.955.284	5.178.353
	NUOSAVAS KAPITALAS IR ĮSIPAREIGOJIMAI											
III.	Nuosavas kapitalas	2.606.740	2.987.567	2.791.629	16.113	16.253	16.315	16.398	16.398	17.748	19.774	20.153
1.	Kapitalas	2.604.196	2.986.439	2.790.598	17.068	17.068	17.068	17.068	17.068	17.068	17.068	17.068
2.	Perkainojimo rezervas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	Rezervai	204	537	440	-	-	-	-	-	-	102	425
4.	Nepaskirstytasis pelnas (nuostoliai)	2.340	592	591	- 955	- 815	- 753	- 670	- 670	680	2.604	2.660
IV.	Įsipareigojimai	871.162	729.151	854.518	3.624.109	3.699.887	3.826.735	4.064.829	4.064.829	4.712.224	4.935.510	5.158.201
1.	Dotacijos, subsidijos	808.059	666.676	803.115	3.572.826	3.625.402	3.729.273	3.978.192	3.978.192	4.337.004	4.483.106	4.576.723
2.	Atidėjiniai	-	214	-	37	127	206	259	259	586	573	553
3.	Po vieno metų mokėtinos sumos ir kiti ilgalaikiai įsipareigojimai	9.928	16.452	9.670	9.810	12.881	15.625	44.305	44.305	323.913	408.933	537.853
4.	Per vienus metus mokėtinos sumos ir kiti trumpalaikiai įsipareigojimai	53.175	45.809	38.127	37.831	57.872	78.025	38.468	38.468	47.115	39.291	39.467
5.	Sukauptos sąnaudos ir ateinančių laikotarpių pajamos	-	-	3.606	3.606	3.606	3.606	3.606	3.606	3.606	3.606	3.606
	NUOSAVO KAPITALO IR ĮSIPAREIGOJIMŲ IŠ VISO	3.477.902	3.716.719	3.646.147	3.640.223	3.716.140	3.843.050	4.081.227	4.081.227	4.729.972	4.955.284	5.178.354

Investicijos ir jų finansavimo šaltinių prognozė 2023 -2026 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	INVESTICIJOS IR FINANSAVIMO ŠALTINIAI	2021 m. faktas	2022 m. planas	2022 m. laukiamas įvykdymas	2023 m. planas				2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas
					I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.			
1.	Nematerialusis turtas	86	596	401	319	3.211	3.056	1.842	8.429	3.900	300
2.	Materialusis turtas	173	979	345	365	253	40	240	898	690	690
2.1.	Pastatai ir statiniai	22	61	35	-	-	-	-	-	-	-
2.2.	Mašinos ir įranga	-	403	36	325	83	-	-	408	300	300
2.3.	Transporto priemonės	-	345	113	-	125	-	200	325	320	320
2.4.	Kiti įrenginiai, prietaisai ir įrankiai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.5.	Vykdomi materialiojo turto statybos (gamybos) darbai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.6.	Baldai, kompiuterinė ir kita biuro įranga	151	171	162	40	45	40	40	165	70	70
2.7.	Kitas materialusis turtas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	Turtas, kuris pagal įstatymus gali būti tik valstybės nuosavybė	278.532	292.521	268.777	10.269	77.020	128.366	324.810	540.465	754.215	338.698
3.1.	Investicijos į valstybinės reikšmės kelius (VB, ES, kita)	278.532		268.777	10.269	77.020	128.366	297.810	513.465	444.636	187.057
3.2.	Investicijos į valstybinės reikšmės magistralinius kelius iš E-Tolling įplaukų			-	-	-	-	-	-	21.179	66.141
3.3.	Investicijos į valstybinės reikšmės kelius (paskola)			-	-	-	-	27.000	27.000	288.400	85.500
	Investicijų iš viso	278.791	294.096	269.523	10.954	80.484	131.462	326.892	549.792	758.805	339.688
4.	Finansavimo šaltinių iš viso	318.204	294.263	273.711	11.132	80.796	131.823	327.191	550.941	760.327	341.358
4.1.	Nuosavos lėšos iš viso	213	1.545	1.358	603	585	593	581	2.361	23.691	68.801
4.2.	Paskolos	-	197	197	260	3.192	2.864	28.800	35.115	292.000	85.500
4.3.	Valstybės biudžetas	240.636	249.800	247.779	6.309	47.320	78.866	182.970	315.465	251.136	143.757
4.4.	ES fondų lėšos	70.530	38.721	20.377	3.900	29.250	48.750	113.100	195.000	190.500	40.300
4.5.	Kiti šaltiniai (Covid - 19 lėšos VB; DNR)	6.825	4.000	4.000	60	450	750	1.740	3.000	3.000	3.000

Pinigų srautų ataskaitos prognozė 2023-2026 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	STRAIPSNIAI	2021 m. faktas	2022 m. planas	2022 m. laikiamas įvykdymas	2023 m. planas					2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas
					I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.				
1.	Pagrindinės veiklos pinigų srautai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grynųjų pagrindinės veiklos pinigų srautai	18.802	2.388	- 757	- 277	- 28	36	335	67	1.166	2.281	1.984
2.	Investicinės veiklos pinigų srautai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grynųjų investicinės veiklos pinigų srautai	- 293.285	- 300.859	- 161.612	- 10.954	- 80.484	- 131.462	- 326.892	- 549.792	- 758.805	- 339.688	- 347.075
3.	Finansinės veiklos pinigų srautai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grynųjų finansinės veiklos pinigų srautai	287.409	297.591	172.789	11.151	80.816	131.804	303.202	526.972	756.330	340.620	346.371
4.	Valiutų kursų pokyčio įtaka grynųjų pinigų ir pinigų ekvivalentų likučiai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.	Grynasis pinigų srautų padidėjimas (sumažėjimas)	12.926	- 881	10.420	- 80	303	378	- 23.355	- 22.753	- 1.309	3.213	1.281
6.	Pinigai ir pinigų ekvivalentai laikotarpio pradžioje	7.161	4.189	20.087	30.507	30.427	30.730	31.109	30.507	7.754	6.445	9.658
7.	Pinigai ir pinigų ekvivalentai laikotarpio pabaigoje	20.087	3.308	30.507	30.427	30.730	31.109	7.754	7.754	6.445	9.658	10.938

Finansiniai rodikliai 2023-2026 m.

	RODIKLIAI	2021 m. faktas	2022 m. planas	2022 m. laikiamas įvykdymas	2023 m. planas					2024 m. planas	2025 m. planas	2026 m. planas
					I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.				
	EBITDA	1.706	2.350	2.305	1.034	819	766	802	3.421	5.048	6.676	6.879
	EBITDA marža	16%	15%	17%	22%	17%	16%	17%	18%	12%	11%	11%
Balansiniai arba likvidumo rodikliai												
	Einamojo likvidumo koeficientas (<i>Current Ratio</i>)	0,98	0,98	1,63	1,6	1,4	1,3	1,0	1,02	0,81	1,06	1,09
Pelningumo rodikliai												
	Bendrasis pelningumas (<i>Gross profit margin</i>)	4%	5%	5%	8%	4%	3%	4%	5%	5%	5%	5%
	Grynasis pelningumas (<i>Net profit margin</i>)	22%	4%	4%	7%	3%	1%	2%	3%	3%	4%	4%
	Turto pelningumas (grąža) (<i>Return on Assets</i>)	0,07%	0,02%	0,02%	0,01%	0,00%	0,00%	0,002%	0,01%	0,03%	0,05%	0,05%
	Nuosavybės (kapitalo) grąža (<i>Return on Equity</i>)	0,03%	0,02%	0,02%	0,02%	0,86%	0,38%	0,509%	3,72%	7,60%	13,17%	13,20%
Kapitalo struktūra												
	Skolos-nuosavybės koeficientas (įsipareigojimai/nuosavas kapitalas)	0,33	0,24	0,31	224,91	227,64	234,55	247,88	247,88	265,51	249,59	255,95
	Skolos koeficientas (įsipareigojimai/turtas)	0,25	0,20	0,23	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	D/E Finansinės priklausomybės koeficientas	0,4%	0,6%	0,3%	57,5%	75,5%	91,5%	259,6%	259,6%	1897,8%	2395,9%	3151,2%
Kiti finansiniai rodikliai												
	Turtą, kuris pagal įstatymus gali būti tik valstybės nuosavybė, atitinkantis kapitalas	2.595.980	2.978.223	2.782.164	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mokestis už valstybės turto naudojimą patikėjimo teise	124	164	164	-	-	-	-	-	-	-	-
	Į valstybės ar savivaldybės biudžetą mokama įmonės pelno įmoka	1.154	1.890	2.104	-	-	-	-	-	-	578	2.214
	Ilgalaikiai finansiniai įsipareigojimai finansinėms institucijoms	-	6.960	197	457	3.648	6.512	35.312	35.312	315.400	400.900	530.300
	Trumpalaikiai finansiniai įsipareigojimai finansinėms institucijoms	-	-	-	-	-	-	-	-	8.312	-	-
Darbuotojai ir vidutinis darbo užmokestis												
	Vidutinis sąlyginis darbuotojų skaičius	249	279	280	286	300	310	320	304	330	330	330
	Vidutinis darbuotojų darbo užmokestis, Eur.	2.393	2.453	2.550	2.550	2.728	2.728	2.728	2.684	2.864	3.007	3.157

Akcinė bendrovė Lietuvos automobilių kelių direkcija
(Įmonės pavadinimas)

2023 m. pajamų ir išlaidų sąmata

EIL. NR.	STRAIPSNIS	PLANAS 2023 M. PAGAL FINANSAVIMO ŠALTINIUS, tūkst. Eur			
		Iš viso 2023 m.	Nuosavos lėšos	Paskolos	Kiti šaltiniai (valstybės biudžetas, ES ir kt.)
1.	Likutis metų pradžioje	30.507	5.694	-	24.813
2.	Pajamos, iš to skaičiaus:	21.875	21.875	-	-
2.1.	Pajamos už specialiųjų įpareigojimų vykdymą	19.231	19.231		
2.2.	Atstuminės rinkliavos (E-tollingo) pajamos	-	-		
2.3.	Kitos komercinės veiklos pajamos	-	-		
2.4.	Kitos veiklos pajamos	144	144		
2.5.	Finansinės veiklos pajamos	2.500	2.500		
3.	Kitos lėšos, iš to skaičiaus:	523.767	-	35.115	488.652
3.1.	Valstybės biudžetas (lėšos investicijoms į valstybinės reikšmės kelių turtą)	315.465			315.465
3.2.	ES fondų lėšos (lėšos investicijoms į valstybinės reikšmės kelių turtą)	170.187			170.187
3.3.	Paskolos	35.115		35.115	
3.4.	Kiti šaltiniai (Covid - 19 lėšos VB; DNR)	3.000			3.000
4.	IŠ VISO PAJAMŲ IR KITŲ LĖŠŲ (1+2+3)	576.149	27.569	35.115	513.465
5.	Išlaidos, iš to skaičiaus:	15.954	15.954	-	-
5.1.	Personalo sąnaudos	12.277	12.277		
5.2.	Administracinių patalpų išlaikymas	1.045	1.045		
5.3.	Transporto priemonių išlaikymas	308	308		
5.4.	Telekomunikacijų išlaidos	207	207		
5.5.	Reklama, reprezentacija	28	28		
5.6.	Konsultacinės ir kitos paslaugos	565	565		
5.7.	Mokesčiai	694	694		
5.8.	Kitos sąnaudos	577	577		
5.9.	Kontroliniai bandymai vietinės reikšmės keliuose	252	252		
6.	Kitos veiklos išlaidos	2.500	2.500		
7.	Finansinės išlaidos, iš to skaičiaus:	149	149	-	-
7.1.	Finansinės veiklos išlaidos	-	-		
7.2.	Palūkanų sąnaudos	149	149		
7.3.	Pelno įmoka	-	-		
8.	Investicijos	549.792	1.213	35.115	513.465
8.1.	Nematerialusis turtas, iš to skaičiaus:	8.429	314	8.115	-
8.1.1.	Kelių direkcijos reikmėms nudojamas turtas	314	314		
8.1.2.	Astuminės rinkliavos (E-tollingo) sistemos sukūrimas ir įdiegimas	8.115		8.115	
8.2.	Materialusis turtas, iš to skaičiaus:	898	898	-	-
8.2.1.	Pastatai ir statiniai	-	-		
8.2.2.	Mašinos ir įranga	408	408		
8.2.3.	Transporto priemonės	325	325		
8.2.4.	Kiti įrenginiai, prietaisai ir įrankiai	-	-		
8.2.5.	Vykdomi materialiojo turto statybos (gamybos) darbai	-	-		
8.2.6.	Baldai, kompiuterinė ir kita biuro įranga	165	165		
8.3.	Turtas, kuris pagal įstatymus gali būti tik valstybės nuosavybė	540.465		27.000	513.465
9.	IŠ VISO IŠLAIDŲ (5+6+7)	568.395	19.815	35.115	513.465
10.	Numatomas likutis metų pabaigoje (4-8)	7.754	7.754	-	-

Pastaba: esant finansavimo trūkumui įgyvendinant strateginės reikšmės projektus (nepakankamas KPPP, Europos Sąjungos ar kitas negrąžintinas finansavimas), lėšų trūkumas bus dengiamas paskolų lėšomis tik maksimaliai išnaudojus kitas papildomas finansavimo galimybes (Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (RRF), Infrastruktūros fondas, KPPP lėšų didinimas ir kt.).

Akcinė bendrovė Lietuvos automobilių kelių direkcija
(Įmonės pavadinimas)

AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2023 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	9.327	1.212,6	8.115	-
1.	NEMATERIALUSIS TURTAS	x	x	x	8.429	314,2	8.115	-
1.1	DVS licencijos	vnt.	30	0	7	7	-	-
1.2	Doclogix integracija su Leidimai riboti eismą sistema	vnt.	1	30	30	30	-	-
1.3	Įvairūs programinės įrangos paketai	vnt.	1	10	10	10	-	-
1.4	Centralizuotų darbo vietų valdymo licencijos	vnt.	5	2	10	10	-	-
1.5	Programinė įranga (komercinei veiklai)	vnt.	1	-	-	-	-	-
1.6	Doclogix integracija su Elektroninių statybos darbų žurnalu	vnt.	1	25	25	25	-	-
1.7	Doclogix teismo proceso modulis	vnt.	1	20	20	20	-	-
1.8	Personalo valdymo sistemos licencijos	vnt.	10	2	15	15	-	-
1.9	Transporto srautų mikrosimuliacijų modeliavimo programinės įrangos palaikymas	vnt.	1	80	80	80	-	-
1.10	Transporto srautų makrosimuliacijų modeliavimo programinės įrangos palaikymas	vnt.	1	70	70	70	-	-
1.11	Finansų ir apskaitos valdymo sistemos licencijos	vnt.	20	1	10	10	-	-
1.12	Astuminės rinkliavos (E-tolling) sistemos sukūrimas ir įdiegimas	vnt.	1	8.115	8.115	-	8.115	-
1.13	Personalo valdymo sistemos licencijos	vnt.	10	1	7	7	-	-
1.14	El. paslaugų portalo integracija su Registro centro IS	vnt.	1	20	20	20	-	-
1.15	Apsaugos nuo virusų programinė įranga ir kt. licencijos	vnt.	1	10	10	10	-	-
2.	MATERIALUSIS TURTAS	x	x	x	898	898	-	-
2.1	Žemė	x	x	x	-	-	-	-
2.2	Pastatai ir statiniai	x	x	x	-	-	-	-
2.3	Mašinos ir įranga	x	x	x	408	408	-	-
2.3.1	Senojo pastato vėdinimo įrenginys	vnt.	1	58	58	58	-	-
2.3.2	Krintancio svorio deflektometras	vnt.	1	260	260	260	-	-
2.3.12	Priekaba - kilnojamas darbo vietos kelyje atitvėrimo skydas	vnt.	2	13	25	25	-	-
2.3.13	Serveris su nepertraukiamo maitinimo šaltiniu	vnt.	1	30	30	30	-	-
2.3.14	Vaizdo sienos atnaujinimas	vnt.	1	35	35	35	-	-
2.4	Transporto priemonės	x	x	x	325	325	-	-
2.4.1	Elektromobiliai	vnt.	-	-	-	-	-	-
2.4.2	Lengvieji automobiliai (TISIS funkcijoms)	vnt.	5	25	125	125	-	-
2.4.3	Specialus automobilis gręžimo priekabai „CEDIMA BW-300“ tempti ir asfalto eminius transportuoti	vnt.	1	55	55	55	-	-
2.4.4	Specialus automobilis ratų sukibimo su kelio danga matavimo priekabai ViaTech ViaFriction tempti	vnt.	1	55	55	55	-	-
2.4.5	Specialus automobilis tiltų bandymų įrangai transportuoti	vnt.	1	50	50	50	-	-
2.4.6	Automobilis krintancio svorio deflektometrui	vnt.	1	40	40	40	-	-
2.4.7	Lengvasis automobilis (komercinei veiklai)	vnt.	2	-	-	-	-	-
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	165	165	-	-
2.7.1	Nešiojami kompiuteriai	vnt.	80	1	96	96	-	-
2.7.2	Planšetiniai kompiuteriai ar mob. telefonai	vnt.	80	0	34	34	-	-
2.7.3	Staliniai kompiuteriai	vnt.	1	5	5	5	-	-
2.7.4	Kita kompiuterinė ir biuro įranga	vnt.	1	10	10	10	-	-
2.7.5	Baldai ir kita biuro įranga	vnt.	1	20	20	20	-	-
2.8	Kitas materialusis turtas	x	x	x	-	-	-	-
	TURTAS, KURIS PAGAL ĮSTATYMUS GALI BŪTI TIK VALSTYBĖS NUOSAVYBĖ	x	x	x	540.465	-	27.000	513.465
1	Investicijos į valstybinės reikšmės kelius (VB, ES, kita)	x	x	x	540.465	-	27.000	513.465
	IŠ VISO				549.792	1.213	35.115	513.465

Pastaba: esant finansavimo trūkumui įgyvendinant strateginės reikšmės projektus (nepakankamas KPPP, Europos Sąjungos ar kitas negrąžintinas finansavimas), lėšų trūkumas bus dengiamas paskolų lėšomis tik maksimaliai išnaudojus kitas papildomas finansavimo galimybes (Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (RRF), Infrastruktūros fondas, KPPP lėšų didinimas ir kt.).

AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2023 m. Finansinių ataskaitų prognozės

Pajamų prognozė 2023 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	Straipsniai	2023 m. planas				
		I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.	
1.	Pagrindinės veiklos pajamos	4.808	4.808	4.808	4.808	19.231
2.	Komercinės veiklos pajamos					
3.	Kitos veiklos pajamos	36	36	36	36	144
4.	Finansinės veiklos pajamos	625	625	625	625	2.500
IŠ VISO PAJAMŲ :		5.469	5.469	5.469	5.469	21.875

Sąnaudų prognozė 2023 m.

tūkst. Eur

Eil. Nr.	Straipsniai	2023 m. planas				
		I ketv.	II ketv.	III ketv.	IV ketv.	
1.	Suteiktų paslaugų savikaina, pardavimo, bendrosios ir	4.413	4.609	4.671	4.623	18.315
1.1.	Personalo sąnaudos	3.016	2.982	2.942	3.338	12.277
1.2.	Administracinių patalpų išlaikymas	320	297	346	82	1.045
1.3.	M ₁ klasės transporto priemonių išlaikymas	70	77	83	78	308
1.4.	Telekomunikacijų išlaidos	68	40	41	58	207
1.5.	Reklama, reprezentacija	3	10	6	9	28
1.6.	Konsultacinės ir kitos paslaugos	125	198	117	125	565
1.7.	Mokesčiai	152	196	209	137	694
1.8.	Nusidėvėjimas	603	585	593	581	2.361
1.9.	Kitos sąnaudos	56	183	247	91	577
1.10.	Kontroliniai bandymai vietinės reikšmės keliuose		41	87	124	252
1.11.	Kelių priežiūros sąnaudos, dengiamos iš E-Tolling pajamų					
2.	Kitos veiklos sąnaudos	625	625	625	625	2.500
3.	Finansinės veiklos sąnaudos	3	20	51	74	149
IŠ VISO SĄNAUDŲ :		5.041	5.254	5.346	5.322	20.964

Akcinė bendrovė Lietuvos automobilių kelių direkcija
(Įmonės pavadinimas)

AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2023 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	9.327	1.212,6	8.115	-
1.	NEMATERIALUSIS TURTAS	x	x	x	8.429	314,2	8.115	-
1.1	DVS licencijos	vnt.	30	0	7	7	-	-
1.2	Doclogix integracija su Leidimai riboti eismą sistema	vnt.	1	30	30	30	-	-
1.3	Ivairūs programinės įrangos paketai	vnt.	1	10	10	10	-	-
1.4	Centralizuotų darbo vietų valdymo licencijos	vnt.	5	2	10	10	-	-
1.5	Programinė įranga (komercinei veiklai)	vnt.	1	-	-	-	-	-
1.6	Doclogix integracija su Elektroninių statybos darbų žurnalu	vnt.	1	25	25	25	-	-
1.7	Doclogix teisminio proceso modulis	vnt.	1	20	20	20	-	-
1.8	Personalo valdymo sistemos licencijos	vnt.	10	2	15	15	-	-
1.9	Transporto srautų mikrosimuliacijų modeliavimo programinės įrangos palaikymas	vnt.	1	80	80	80	-	-
1.10	Transporto srautų makrosimuliacijų modeliavimo programinės įrangos palaikymas	vnt.	1	70	70	70	-	-
1.11	Finansų ir apskaitos valdymo sistemos licencijos	vnt.	20	1	10	10	-	-
1.12	Astuminės rinkliavos (E-tolling) sistemos sukūrimas ir įdiegimas	vnt.	1	8.115	8.115	-	8.115	-
1.13	Personalo valdymo sistemos licencijos	vnt.	10	1	7	7	-	-
1.14	El. paslaugų portalo integracija su Registro centro IS	vnt.	1	20	20	20	-	-
1.15	Apsaugos nuo virusų programinė įranga ir kt. licencijos	vnt.	1	10	10	10	-	-
2.	MATERIALUSIS TURTAS	x	x	x	898	898	-	-
2.1	Žemė	x	x	x	-	-	-	-
2.2	Pastatai ir statiniai	x	x	x	-	-	-	-
2.3	Mašinos ir įranga	x	x	x	408	408	-	-
2.3.1	Senojo pastato vėdinimo įrenginys	vnt.	1	58	58	58	-	-
2.3.2	Krintančio svorio deflektometras	vnt.	1	260	260	260	-	-
2.3.12	Priekaba - kilnojamas darbo vietos kelyje atitvėrimo skydas	vnt.	2	13	25	25	-	-
2.3.13	Serveris su nepertraukiamo maitinimo šaltiniu	vnt.	1	30	30	30	-	-
2.3.14	Vaizdo sienos atnaujinimas	vnt.	1	35	35	35	-	-
2.4	Transporto priemonės	x	x	x	325	325	-	-
2.4.1	Elektromobiliai	vnt.	-	-	-	-	-	-
2.4.2	Lengvieji automobiliai (TISIS funkcijoms)	vnt.	5	25	125	125	-	-
2.4.3	Specialus automobilis gręžimo priekabai „CEDIMA BW-300“ tempti ir asfalto ėminių transportuoti	vnt.	1	55	55	55	-	-
2.4.4	Specialus automobilis ratų sukibimo su kelio danga matavimo priekabai ViaTech ViaFriction tempti	vnt.	1	55	55	55	-	-
2.4.5	Specialus automobilis tiltų bandymų įrangai transportuoti	vnt.	1	50	50	50	-	-
2.4.6	Automobilis krintančio svorio deflektometrai	vnt.	1	40	40	40	-	-
2.4.7	Lengvasis automobilis (komercinei veiklai)	vnt.	2	-	-	-	-	-
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	165	165	-	-
2.7.1	Nešiojami kompiuteriai	vnt.	80	1	96	96	-	-
2.7.2	Planšetiniai kompiuteriai ar mob. telefonai	vnt.	80	0	34	34	-	-
2.7.3	Staliniai kompiuteriai	vnt.	1	5	5	5	-	-
2.7.4	Kita kompiuterinė ir biuro įranga	vnt.	1	10	10	10	-	-
2.7.5	Baldai ir kita biuro įranga	vnt.	1	20	20	20	-	-
2.8	Kitas materialusis turtas	x	x	x	-	-	-	-
	TURTAS, KURIS PAGAL ĮSTATYMUS GALI BŪTI TIK VALSTYBĖS NUOSAVYBĖ	x	x	x	540.465	-	27.000	513.465
1	Investicijos į valstybinės reikšmės kelius (VB, ES, kita)	x	x	x	540.465	-	27.000	513.465
	IŠ VISO				549.792	1.213	35.115	513.465

Pastaba: esant finansavimo trūkumui įgyvendinant strateginės reikšmės projektus (nepakankamas KPPP, Europos Sąjungos ar kitas negrąžintinas finansavimas), lėšų trūkumas bus dengiamas paskolų lėšomis tik maksimaliai išnaudojus kitas papildomas finansavimo galimybes (Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (RRF), Infrastruktūros fondas, KPPP lėšų didinimas ir kt.).

PILDYMO INSTRUKCIJA:

NEFINANSINIAI

VVĮ SIŪLOMI SPECIALIZUOTI RODIKLIAI*	
FINANSINIAI	NEFINANSINIAI
2.1 Rodiklio pavadinimas (pvz. grynosios finansinės skolos santykis su EBITDA, veiklos pelningumas, OPEX, t.t.)	Rodiklio pavadinimas (pvz. avarijos padarinių pašalinimo laikas, proceso atlikimo laikas 1 darbuotojui, klientų pasitenkinimas, darbuotojų įsitraukimas ir pan.)
2.2 Siektinos vertės 2023m., 2024 m., 2025 m.	Siektinos vertės 2023m., 2024 m., 2025 m.
2.3 Skaiciavimo formulė (detalus skaiciavimo aprašymas)	Rodiklio paaiškinimas ar skaiciavimo aprašymas
2.4 Argumentai, kodėl pasirenkamas nurodytas rodiklis ir siektinos vertės	Argumentai, kodėl pasirenkamas nurodytas rodiklis ir siektinos vertės

* - šių rodiklių turėtų būti iš viso 4-8

RODIKLIAI PILDOMI ŠIOJE LENTELĖJE 2.1. - 2.4. EILUTĖSE:

VVĮ SIŪLOMI SPECIALIZUOTI RODIKLIAI			
1 RODIKLIS	2 RODIKLIS	3 RODIKLIS	4 RODIKLIS
FINANSINIAI	NEFINANSINIAI	NEFINANSINIAI	NEFINANSINIAI
2.1. KPPP investavimo koeficientas	Darbuotojų įsitraukimo rodiklis	Įmonės procesų dokumentavimo (optimizavimo) lygis (PDL)	Valstybinės reikšmės kelių su asfalto danga, kurių kelio dangos būklės indekso (DBI) reikšmė viršija leistinas ribas, dalis valstybinės reikšmės kelių su asfalto danga tinkle
2.2. 2023 >98 proc., 2024 >99 proc., 2025 >99 proc.	2023 >64 proc., 2024 >65 proc., 2025 >66 proc.	2023 >45 proc., 2024 >60 proc., 2025 >75 proc.	iki 2025 sumažinti iki max. 31 proc.
2.3. Panaudotos KPPP lėšos valstybinės reikšmės keliams/KPPP sąmata valstybinės reikšmės keliams.	2022 m. atlikus įsitraukimo tyrimą, gauta rodiklio reikšmė - 63 proc. 2023–2025 metais bus siekiama 2022 m. rodiklio reikšmę pagerinti po 1 proc. punktą kasmet.	Rodiklio skaičiavimo metodika: $PDL = PP/IP * 100$, kur: PDL – procesų dokumentavimo lygis PP – dokumentuoti ir patvirtinti procesai IP – identifikuoti procesai Mato vienetas - proc. Duomenys imami iš veiklos modelio. 2022 m. planuojama dokumentuoti 25 proc. įmonės procesų	DBI apskaičiuojamas pagal per metus surinktus kelių būklės kokybinių parametų matavimų duomenis. Vertinant viso kelių tinklo duomenis, identifikuojami kelių ruožai, kurių kokybiniai parametrai netenkina reikalavimų. DBI reglamentuotas Valstybinės reikšmės kelių dangos būklės vertinimo tvarkos apraše.
2.4. Rodiklis atspindi KPPP panaudojimo apimtį	Darbuotojų įsitraukimas įtakoja įmonės veiklos rezultatus, tiesiogiai susijęs su veiklos efektyvumu, klientų pasitenkinimu, reikiamų darbuotojų išlaikymu įmonėje ir kt., todėl svarbus įmonės strateginių tikslų įgyvendinimui.	Rodiklis padeda identifikuoti įmonės brandos lygį	Rodiklis sietinas su 2021–2030 m. Nacionalinio pažangos plano poveikio rodikliu – 5.3.5. 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.)