

SPRĘSTI SUSISIEKIMO SISTEMOS IŠŠŪKIUS

Susisiekimo sistema yra vienas svarbiausių ūkio sektorių, nes turi didelę reikšmę šalies ekonomikai. Susisiekimo infrastruktūros modernizavimas ir plėtra didina transporto efektyvumą, paslaugų kokybę, mažina transportavimo sąnaudas, avaringumą ir taršą. Be to, tai lemia ir gamybos produktyvumą bei ekonomikos konkurencingumą.

Liberalų nuomone, susisiekimo politika turi remtis požiūriu, pagrįstu atsakomybe ateinančioms kartoms, todėl turime sukurti šiuolaikinę susisiekimo sistemą, kurios techniniai parametrai, teikiamų paslaugų kokybė, sauga ir saugumas, poveikis aplinkai prilygtų ES šalių susisiekimo sistemoms.

Liberalų sąjūdis nukreips investicijas tikslingai į transporto infrastruktūrą, kad užtikrintų šalies integraciją į tarptautinius transporto ir logistikos tinklus. Geresnis Lietuvos pasiekiamumas užtikrins verslo, prekybinių ryšių, turizmo plėtrą, užsienio investicijų augimą, ryšį su pasauliu. Taip pat didelį dėmesį skirsime transporto energijos naudojimo efektyvumui didinti, naujiems gyventojų judrumo įpročiams formuoti ir taršai mažinti.

13.1 Ateities keliai – saugūs, patogūs, išmanūs

ES degalų apmokestinimo akcizais teisinės nuostatos numato, jog iš akcizų surinktos lėšos turi būti skiriamos kelių infrastruktūros statybos bei remonto kaštams padengti, tačiau Lietuvoje šis mokestis naudojamas valstybės biudžetui papildyti, o kelių naudotojai nepajunta realios sumokėtų mokesčių gražos. Nors Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) finansavimo įstatymu, programai finansuoti turi būti skiriama 65 proc. akcizo pajamų, gautų už realizuotus degalus, tuo tarpu 2016 metais skirta tik 58 proc.

LR Susisiekimo ministerijoje, Lietuvos automobilių kelių direkcijoje (LAKD), Valstybinėse regioninėse kelių priežiūros įmonėse funkcijos ir veikla neretai dubliuojasi, o dėl perteklinio administravimo tiesioginei kelių priežiūrai lieka dar mažiau lėšų. Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos neretai skirstomos pagal interesus, o ne realų poreikį.

Vienas didžiausių eismo dalyvių nepatogumų Lietuvoje yra prastos kokybės žvyrkeliai. Lietuvos klimato sąlygomis bei esant nepakankamam jų priežiūros finansavimui, nuolat išlaikyti gerą žvyruotų kelių būklę yra sudėtinga.

Liberalai mato perspektyvą, nes Lietuvos kelių transportas užima reikšmingą vietą tarptautinėje vežimų paslaugų rinkoje. Kelių transportu pervežama 50 proc. visų krovinių ir 97 proc. visų keleivių. Užsidarius Rusijos rinkai, Lietuvos vežėjai vis dar susiduria su

diskriminacinėmis konkurencijos sąlygomis kai kuriose Europos valstybėse. Vairuotojų stygius Lietuvos vežėjus paverčia mažiau konkurencingais, o valstybė negauna reikalingų pajamų.

13.1.1 Modernizuoti kelių sistemą

Kursime privataus verslo pritraukimo programas. Kelių tinklo modernizavimui ir plėtojimui pritrauksime privačias investicijas, tam sudarydami aiškias ir skaidrias sąlygas.

Optimizuosime visos susisiekimo sistemos valdymo struktūrą. Sutaupytas lėšas nukreipsime į tiesioginę kelių priežiūrą – kelių tarnyboms.

Įdiegsime pažangią elektroninę kelių rinkliavų sistemą. Ji garantuos kelių mokesčio neišvengiamumą. Gautos papildomos pajamos bus skiriamos kelių tinklo modernizavimui ir eismo saugumo didinimui.

Gerinsime kelių tinklo techninius parametrus. Diegsime intelektines transporto sistemas (ITS), plėtosime trūkstamas ir rekonstruosime esamas jungtis. Remdamiesi kitų šalių patirtimi, plėtodami magistralinius kelius, juos rekonstruosime į saugesnius ir pralaidesnius 2+1 tipo kelius.

Gerinsime gyventojų susisiekimo galimybes. Iki 2020 metų ketiname išasfaltuoti 1000 kilometrų žvyrkelių. Pagrindiniai kriterijai bus transporto srautas per parą ir gyventojų skaičius.

13.2 Saugaus eismo prioritetai: gyvybė ir sveikata

2011 metais Baltojoje knygoje užsibrėžtas tikslas, numatant papildomas priemones saugiam eismui užtikrinti, diegiant naujas ir pažangias technologijas, žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių iki 2020-ųjų sumažinti dvigubai. Deja, didėjantis eismo intensyvumas sukelia vis daugiau kliūčių užtikrinant saugų eismą Lietuvoje. Vis dar pernelyg didelis neblaivių vairuotojų, žūstančių ir sužeistų eismo dalyvių skaičius.

Liberalų vertinimu, kelių tinklo būklė, netinkamas eismo organizavimas, transporto priemonių būklė, neatsakingas elgesys prie vairo ir netinkama eismo dalyvių kultūra lemia vis dar didelį avaringumą Lietuvoje. Šiuo metu perėjose yra tapusios viena nesaugiausių vietų pėsčiajam. Perėjų įrengimui turi būti taikomi vienodi saugumo reikalavimai, nesvarbu kur, valstybinės ar vietinės reikšmės keliuose, ar gatvėse jos įrengtos.

Liberalų sąjūdis kviečia atsakingai žiūrėti į saugaus eismo problematiką ir imtis realių būdų ir priemonių šioms problemoms spręsti.

13.2.1 Rekonstrukcijos, perėjos ir nykstančios „juodosios dėmės“

Gerinsime kelių tinklo techninius parametrus, siekdami užtikrinti tinkamą transporto pralaidumą ir eismo saugą. Kruvinuoju keliu pavadintą „Via Baltica“ rekonstruosime į 2+2 tipo automagistralę (nuo Lietuvos – Lenkijos sienos iki Kauno) ir 2+1 tipo kelio ruožą (nuo Panevėžio iki Lietuvos – Latvijos sienos), rekonstruosime kitus avaringus kelių ruožus.

Plėtosime intelektinių transporto sistemų sprendimus. Diegsime kitas modernias eismo saugą užtikrinančias priemones automobilių kelių struktūroje, įdiegsime vidutinio greičio matavimo, draudimo, techninės apžiūros ir kitas kontrolės sistemas 150 kelių ruožų.

Įdiegsime greičio valdymo sistemas (kintamos informacijos ženklus ir jutiklius). Įrengsime naujas ir rekonstruosime esančias avaringas sankryžas (iki 100 vnt.), nutiesime 100 km pėsčiųjų takų, virš 100 km apsauginių tvorų nuo žvėrių, diegsime kitas eismo saugą gerinančias priemones. Lėšos pirmoje eilėje bus skiriamos „Juodųjų dėmių šalinimui“ pagal kompetentingų specialistų sudarytus žemėlapius.

Modernizuosime perėjas. Parengsime ir įgyvendinsime nesaugių perėjų valstybiniuose ir vietinės reikšmės keliuose modernizavimo programą, pėstieji perėjose jausis saugūs.

Diegsime išmaniąsias technologijas. Informacija, reikalinga kelionių planavimui, išmaniųjų technologijų pagalba bus patogiai pateikiama gyventojams (kelių būklė, eismo sąlygos, vidutinis greitis, viešojo transporto maršrutai, tvarkaraščiai ir atvykimo laikai). Valstybės įmonių ir įstaigų valdomą informaciją padarysime atvirai prieinamą visiems privatiems programų kūrėjams.

13.3 Konkurencinga tranzito ir logistikos šalis

Apie 30 proc. transporto sektoriaus pajamų gaunamos atliekant krovinių tvarkymo, sandėliavimo ir logistikos operacijas. Lietuva žinoma kaip tranzito šalis, išsiskirianti iš kitų regiono valstybių gerai išplėtotą infrastruktūrą.

Liberalai skaičiuoja, kad logistikos centrų kūrimas šalia tarptautinių transporto koridorių, pagrindinių transporto centrų ir pramoninių teritorijų, padės efektyviau išnaudoti geležinkelių, vandens ir oro transporto galimybes.

Liberalų sąjūdis ragina Lietuvą konkuruoti su kaimyninėmis valstybėmis transporto ir logistikos sistemos kokybe. Pasaulinės tendencijos rodo, kad progresą lems inovatyvios transporto sistemos. Informacinių sistemų diegimas keliuose leidžia dirbti efektyviau, taupyti laiką ir išlaidas. Tam būtina atnaujinti teisinę bazę ir sudaryti sąlygas konkurencijai. Taip pat Liberalų sąjūdis ketina reikalauti ES institucijų užtikrinti vienodas konkurencines sąlygas visų ES šalių vežėjams ir taip skatinti transporto ir logistikos paslaugų eksportą.

13.3.1 Kurti naujus sprendimus ir inovacijas

Sudarysime sąlygas plėtoti logistikos centrų infrastruktūrą. „Rail Baltica“ suteiks konkurencijos pranašumą Lietuvai įsitvirtinant intermodalinių terminalų rinkoje, perkraunant krovinius iš Europinio geležinkelio į kelių transportą ir plačiavėžį geležinkelį.

Skatinsime inovacijas. Sutelksime visą mokslo ir verslo potencialą, stiprias transporto ir logistikos įmones. Skatinsime viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą diegiant intelektines transporto sistemas ir inovacijas.

Vykdydysime aktyvią tarptautinę transporto politiką. Dalyvausime tarptautinėse transporto ir prekybos mugėse, pristatymuose, konferencijose, pristatysime pasiektas inovacijas pasauliniu mastu. Sieksime, kad šalies ūkiui tektų ženkliai didesnė globalios ir regioninės rinkos dalis.

13.4 Krovinių ir keleivių pervežimas geležinkeliais

„Rail Baltica“ projektas – labai svarbus Lietuvai ir ekonomine, ir politine prasme. Dalis ES finansuojamo projekto „Rail Baltica“ Lietuvoje yra įgyvendinta, europinės vėžės geležinkelis jau pasiekė Kauną, tačiau efektyviam europinės vėžės naudojimui nėra tinkamai pasiruošta.

AB „Lietuvos Geležinkeliai“ monopolinis dominavimas rinkoje iškraipo rinkos santykius, todėl net ir pradėjus išnaudoti „Rail Baltica“ bus sudėtinga didinti krovinių srautus. Ribojama konkurencija trukdys pritraukti privataus verslo įmones, nes joms vis tiek teks naudotis monopolininko paslaugomis. Šios transporto grandinės pabaigoje su negautomis pajamomis susidurs ir Klaipėdos jūrų uostas, kurio krovos apimtys ir taip nėra išnaudojamos visa apimtimi.

Liberalai atkreipia dėmesį, kad AB „Lietuvos Geležinkeliai“ vykdomas keleivių pervežimas Lietuvos Respublikos teritorijoje taip pat nėra efektyvus. Geležinkelių infrastruktūra bei keleivių vagonų parkas neatitinka modernios visuomenės lūkesčių. Geležinkelio stotys nėra ekonomiškai valdomos, nėra pritraukiami privatūs verslai, kurie pagyvintų stočių gyvenimą ir praplėstų keleiviams prieinamų paslaugų spektrą.

Liberalų sąjūdžio manymu, būtina kuo greičiau užbaigti vienvaldišką monopoliją Lietuvos geležinkelių sistemoje ir įgyvendinti reformą pagal ES teisės aktus ir rekomendacijas. Tik tai įmanoma sukurti konkurencingą ir ekonomiškai naudingą verslo aplinką ir modernizuoti infrastruktūrą. Tik laisva konkurencija sudarys sąlygas pritraukti investicijas, padidinti greitį ir pralaidumą, užtikrinti saugumą ir kokybę visuomenės poreikiams.

13.4.1 Panaikinti Lietuvos geležinkelių monopoliją

Sieksime, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ taptų bendrove, listinguojama vertybinių popierių biržoje. Nepriklausomoms pervežimų, logistikos ir ekspedijavimo įmonėms sudarysime skaidrias ir konkurencingas sąlygas veikti pervežimo geležinkeliais paslaugų rinkoje.

Sudarysime galimybę privačioms įmonėms vežti keleivius geležinkeliais. Supaprastinsime naujų privačių geležinkelio atšakų sujungimo sąlygas su AB „Lietuvos geležinkeliai“ infrastruktūra. Skirsime lėšų nuolatiniam geležinkelių infrastruktūros atnaujinimui ir modernizavimui, kad keleiviai ir kroviniai per Lietuvos teritoriją galėtų vykti greitai ir saugiai, diegsime tai užtikrinančias naujausias intelektines transporto sistemas.

Paspartinsime „Rail Baltica“ startą. Imsimės aktyvių veiksmų, kad „Rail Baltica“ atkarpa iki Kauno būtų pradėta naudoti, o visuomenė gautų projekte numatytą naudą – keleivių ir krovinių pervežimo paslaugą. Įdiegsime Europinę eismo valdymo ir signalizacijos sistemą (ERTMS) „Rail Baltica“ linijoje nuo Lenkijos sienos iki Kauno, tuo užtikrinant glaudesnę sąveiką su Lenkija ir kitomis ES šalimis.

13.5 Pasiiekti Lietuvą oro keliais

Efektyviau išnaudosime Lietuvos oro uostus. Visi 4 veikiančios Lietuvoje uostai veiks efektyviau, jei jų valdymą skaidraus konkurso būdu perduosime profesionaliems operatoriams.

Skrydžių geografiją plėsime pagal savivaldybių poreikius. Atsižvelgsime į miestų – partnerių, verslo, eksporto, švietimo, kultūros ir diplomatijos judėjimo tendencijas. Vykdydysime nuolatinę stebėseną ir susisiekimą oru su Lietuva paversime maksimaliai lanksčiu ir judriu mechanizmu.

Vystysime Šiaulių oro uostą. Strategiškai orientuosime jį į krovinių pervežimą, karinės pramonės transporto paslaugas, verslą, susijusį su aviacija ir jos plėtra.

Pritrauksime investicijų į oro uostus. Skatinsime lėktuvų aptarnavimo, remonto, kito verslo, susijusio su aviacija ir logistika, atėjimą į oro uostus. Plėsime bendrosios aviacijos veiklą, gerinsime jos infrastruktūrą, kuri skatintų aviacijos turizmą, edukaciją ir sportą.

13.6 Klaipėdos uostas – vystyti į jūrą ir į sausumą

Klaipėdos jūrų uostas neatveria visų savo galimybių: nekonkurencingas akvatorijos gylis, krovinių terminalų plėtrą riboja miesto teritorijos, nėra vieningų sprendimų, kurie padėtų integruoti Lietuvos geležinkelių sistemą su jūrų keliais.

Liberalų sąjūdis mato Lietuvos ateitį vystant uostą 2 kryptimis: į jūrą ir į sausumą. Reikalinga spręsti dėl uosto modernizavimo projekto, derėtis su miesto savivaldybe ir suinteresuotomis asociacijomis dėl galimybių, lūkesčių ir rezultatų. Didinant konkurenciją su kitais Baltijos jūros uostais, reikia mažinti biurokratinę naštą pervežimui jūrų keliais ir geležinkeliu, taikyti bendrą tarifų politiką. Pramoginio Šventosios uosto veiklos klausimai nėra išspręsti, todėl šio regiono gyventojai ir verslas negali gauti numatytų projekte naudų.

13.6.1 Gerinti sąlygas ir plėstis

Sukursime palankias sąlygas Klaipėdos jūrų uosto teritorijos plėtrai. Modernizuosime ir plėsime uosto krantines bei užtikrinsime reikiamą akvatorijos gylį. Užtikrinsime konkurencingą jūrų uosto mokestinę aplinką.

Dirbsime prie geležinkelių ir jūrų kelių integravimo. Privažiuojamuosius geležinkelio kelius uosto teritorijoje perduosime Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai. Parengsime vieningą tarifų politiką.

Krovos pajėgumų plėtra jūroje. Sprendimą dėl išorinio uosto priimsime jį visų pirma derindami su vietos savivaldybėmis ir jį įgyvendinsime tik pilnai išnaudojus Klaipėdos uosto krovos pajėgumus. Išorinį jūrų uostą statysime koncesijos būdu pritraukę

investuotojus bei galimus operatorius. Atkursime Šventosios uostą. Sudarysime sąlygas, kad Šventosios uostas taptų naudingas ir patrauklus visuomenei ir verslui.

13.6.2 Atviresni visuomenei vidaus vandens keliai

Lietuvos vidaus vandenių keliai nepritaikyti komercinei laivybai, nepaisant to, kad iš Vilniaus ar Kauno upėmis ir Kuršių mariomis galima pasiekti Klaipėdą. Vidaus vandenių kelių infrastruktūra yra apgailėtina, avarinės būklės arba jos apskritai nėra.

Liberalai mato, kad biurokratinės girtos ir perdėti aplinkosauginiai reikalavimai (motorizuotų vandens transporto priemonių naudojimas) beviltiškai žlugdo smulkų ir vidutinį verslą, kuris galėtų išnaudoti vidaus vandens kelius krovinių ir keleivių pervežimui. Nėra kompleksinio požiūrio, užtikrinančio vidaus vandenių transporto sistemos ir ekosistemos subalansuotą veiklą – didesnes rekreacines, pramogines, turistines, krovinių gabenimo ir susisiekimo galimybes.

13.6.3 Skatinti vidaus laivybą

Parengsime vidaus vandenių transporto plėtros programą. Numatysime konkrečius tikslus, uždavinius, priemones ir finansavimo būdus.

Palengvinsime biurokratinę naštą. Naikinsime ribojimus, kurie kliudo laivybą vidaus vandenimis. Sumažinsime reikalavimus įvairioms vandens transporto priemonėms plaukinti vidaus vandenyse ir vidaus vandens keliais. Skatinsime privataus verslo investicijas vidaus laivybos srityje.

Sparčiai plėsimė vidaus vandens kelių infrastruktūrą. Pritrauksime savivaldybių dėmesį, įrengsime ir sutvarkysime farvaterius, kursime prieplaukų ir uostelių tinklą, rengsime bendras programas investicijų pritraukimui.

13.7 Darnus judumas: patogesni gyventi miestai

Liberalai gali konstatuoti, kad Lietuvos miestų transporto sistemų plėtra vyksta nekoordinuotai. Savivaldybės neturi darnaus judumo planų, todėl miestai nėra pakankamai pritaikyti pėstiesiems, dviratininkams ar viešojo transporto keleiviams.

Daugiau kaip trečdalis didžiųjų miestų gyventojų turi dviračius, tačiau vos keli procentai juos naudoja kaip transporto priemonę. Viešojo transporto sistema neužtikrina reikalingos

kokybės ir nesugeba tapti konkurencinga alternatyva individualiam motorizuotam transportui miestuose.

Patogesnis susisiekimas: visuomeninis transportas, dviračiai, elektromobiliai. **Prioritetą miestuose atiduosime viešajam transportui.** Organizuojant eismą miestuose, prioritetą kelyje atiduosime viešajam transportui atskiromis A-linijomis bei šviesoforų reguliavimui. Infrastruktūros plėtros lėšas nukreipsime į viešojo transporto kokybės gerinimą bei prieinamumo didinimą.

Skatinsime konkurenciją tarp rinkos dalyvių teikiant viešojo transporto paslaugas. Tai pagerins pervežimo kokybę, transporto atnaujinimą, pažangių sistemų diegimą. Padėsime savivaldybėms sukurti Vakarų Europos užmiesčių teritorijose pasiteisinusią lanksčių maršrutų ir tvarkaraščių viešojo transporto sistemą DRT (angl. Demand responsive transport).

Sukursime vieningą tarprūšinę elektroninę viešojo transporto bilietų sistemą. Tai leis patogiai planuoti keliones miestuose ir tarp miestų, užtikrins miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų dermę ir didesnę sąveiką su privačiu transportu.

Diegsime išmaniąsias viešojo transporto informacines sistemas. Šios sistemos leis padidinti viešojo transporto prieinamumą judėjimo, klausos ir regos negalią turintiems gyventojams, taip padidinant jų mobilumą ir pagerinant gyvenimo kokybę.

Remsime pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros plėtrą. Skatinsime šios srities investicijas, dviračių dalinimosi paslaugų (angl. bike sharing) teikimą, skatinsime dviračių gabenimą viešuoju transportu, „bike & ride“ sistemų diegimą. Sieksime, kad dviračiu miestuose būtų galima važiuoti saugiai ir greitai. Norime, kad bevariklės transporto priemonės Lietuvos miestuose taptų ne tik laisvalaikio praleidimo, bet ir kasdienio susisiekimo priemone.

Tobulinsime motorizuotas dvirates transporto priemones reglamentuojančias taisykles. Keisime teisės aktus, kurie varžo motorolerių, motociklų, riedžių ir kt. naudojimą.

Vystysime elektromobilių infrastruktūrą. Sieksime efektyvių elektrinių variklių panaudojimo galimybių, plėsimė elektromobilių įkrovimo aikštelių tinklą ir kitų ekologiškų kuro rūšių įsigijimo galimybes.