

Reikminių tyrimų temų pasiūlymai

PASIŪLYMAS DĖL REIKMINIŲ TYRIMŲ TEMOS

1. DUOMENYS APIE PATEIKĖJĄ	
1.1. Institucijos pavadinimas	Susisiekimo ministerija
1.2. Institucijos atstovas, įgaliotas spręsti su teikiamu temos pasiūlymu susijusius klausimus:	
pareigos	Ateities susisiekimo politikos grupės patarėja
vardas	Vaida
pavardė	Kazlauskienė
telefonas	+370 660 75 278
el. paštas	vaida.kazlauskiene@sumin.lt

2. TEMOS PASIŪLYMO APRAŠYMAS

2.1. Temos pavadinimas	
Poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas karinės agresijos prieš šalį atveju	
2.3. Tyrimų trukmė, kontaktinis asmuo	
Tyrimų, reikalingų problemai išspręsti, trukmė	18 mėn.
2.5. Temos (problemos) svarba valstybei ir visuomenei	
<i>Aprašoma sprendžiama problema, nurodomos esminės jos priežastys, jei reikia, palyginant Lietuvos padėtį aptariamam klausimui su kitomis Europos Sąjungos valstybės narėmis, pateikiama informacija apie institucijos praktikoje kylančių problemų mastą, situacijos analizė; vadovaujantis turimais įrodymais ir duomenimis (kiekybiniais rodikliais) pagrindžiamas problemos aktualumas ir realus mokslu grįstų sprendimų poreikis (ne daugiau kaip 4000 spaudos ženklų)</i>	
Karinė agresija plačiąja prasme yra suprantama kaip vienašališkas jėgos naudojimas arba jos grėsmė prieš kitą valstybę sukeltą krizinę situaciją šalyje, kuri tiesiogiai paveikia ne tik visus be išimties pramonės ir ūkio sektorius, bet ir gyventojų elgseną. Išskiriamos trys pagrindinės krizės ypatybės: realios grėsmės buvimas, netikėtumo faktorius ir trumpas sprendimo priėmimo laikas ^[1] . Transporto sektoriaus, išskirtinę svarbą kiekvienos šalies ekonomikai	

liudija ir faktas, kad Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą atveju, Europos Sąjungos inicijuotas ekonominis atsakas šaliai-agresorei 2022 m., be visų numatytų ribojimų, apėmė ir aviacijos bei jūrinės laivybos sektorius². Šią informaciją patvirtina ir Europos Parlamento užsakymu atlikta studija³. Lietuvoje šis klausimas valstybinių institucijų lygmeniu plačiau nagrinėtas ir visuomenei pristatytas nebuvo. Grėsmių nacionaliniam saugumui vertinimo ataskaitoje (2022 m.⁴) yra vienu sakiniu užsimenama apie Irano vyriausybės remiamų programišių atakas, siekiant destabilizuoti JAV, Jungtinės Karalystės ir Australijos transporto sektorius, naudojant metodus, kurie plačiai taikomi ir Rusijoje. Šios ataskaitos 2023 m.⁵ versija transporto sektoriaus analizei prioriteto neskyrė. O 2024 m.⁶ jau yra aiškiai įvardinama, kad transporto sektorius yra vienas iš penkių nacionaliniam saugumui užtikrinti strategiškai svarbių ūkio sektorių (kiti: energetika, finansai, IT ir telekomunikacijos bei karinė įranga).

Neišvengiamai kiekviena krizė lemia ekonomikos sektorių pokyčius, įskaitant transporto sektorius, nes buvusį *status quo* tampa nebeįmanoma išlaikyti. Daugelis krizių yra sunkiai nuspėjamos ir gali niekada nepasikartoti tokiais pačiomis sąlygomis, todėl negalima kliautis vien kitų šalių praktika - vienos krizės metu sukurtas sprendimas gali būti tiesiogiai nepritaikomas kitai krizei. Trys pagrindiniai krizinių situacijų valdymo etapai yra prevencija ir pasirengimas, reagavimas į krizę ir pokriziniu periodu (išmoktos pamokos, analizė ir t.t.)¹. Siūlomos tematikos apimtyje transporto sektorius būtų analizuojamas tik per prevencinio pasirengimo ir reagavimo prognozavimo prizmę.

Siekiant identifikuoti Lietuvos transporto sektoriaus ir jo infrastruktūrų transformacinius pokyčius realios karinės agresijos atveju, su jais susijusias silpnųjų grandžių vietas, veikimo galimybes, ribojimus ir veiksmų procedūras, formuluojamas projekto tikslas – sukurti integralaus vertinimo mechanizmo gaires (toliau - IVM gairės) bei atlikti kelių, oro, vandens ir geležinkelių transporto sistemų veiklos ir jų infrastruktūros išnaudojimo analizę atsiradus realiai grėsmei, karinės agresijos atveju, netikėtumo faktoriui ir esant trumpam sprendimo priėmimo laikui. Tai apimtų: pagrindinių šalies miestų kelių pralaidumo analizę masinės evakuacijos atveju, įvardinant kritines vietas; susisiekimo tarp miestų probleminių vietų bei krovinių kelių transporto vaidmens aptarimą ir rekomendacijų parengimą; oro uostų ir geležinkelio riedmenų parko veiklos pokyčio prognozavimą, karo padėties metu; oro uostų ir geležinkelių tinklo probleminių vietų identifikavimą, galimybes išnaudoti vidaus vandenų transportą ir Klaipėdos jūrų uosto (toliau - KJU) reikšmingumą.

Atsižvelgiant į pokyčių mastą karinės agresijos atveju valstybės politikos tikslų įgyvendinimui, viešajam valdymui ir visuomenei, teiktina analizė ir rekomendacijos šio projekto rėmuose (*Poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas karinės agresijos prieš šalį atveju*) – galimybė inicijuoti viešojo sektoriaus institucijų veiklos gerinimo procesus, didinant viešojo sektoriaus atsparumą grėsmėms, didinti viešojo sektoriaus vertę visuomenei ir naudą valstybei. Taip pat konsoliduoti įvairių šalies universitetų mokslininkus šiai tarpdisciplininei studijai, kurioje būtų pasitelkiamos transporto inžinerijos, karybos mokslų, teisinės, bei socialinių mokslų kompetencijos.

[1] Węcel K et al. The Impact of Crises on Maritime Traffic: A Case Study of the COVID-19 Pandemic and the War in Ukraine. *Networks and Spatial Economics* (2024) 24:199–230.;

²European Commission (2022) EU sanctions against Russia explained. <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained>

³ Kiss, M et al. Russia's war on Ukraine: Implications for transport. European Parliamentary Research Service; 2022; [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2022\)733536](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2022)733536)

⁴ Grėsmių nacionaliniam saugumui vertinimas (2022). VSD ir KAM AOTD, 2022. <https://www.vsd.lt/wp-content/uploads/2022/04/LT-el-.pdf>

⁵ Grėsmių nacionaliniam saugumui vertinimas (2023). VSD ir KAM AOTD, 2023. <https://kam.lt/leidiniai/2023-gresmiu-nacionaliniam-saugumui-vertinimas/>

⁶ Grėsmių nacionaliniam saugumui vertinimas (2024). VSD ir KAM AOTD, 2024. <https://kam.lt/bus-pristatomas-2024-m-gresmiu-nacionaliniam-saugumui-vertinimas/>

2.6. Spręstini institucijos, teikiančios temos pasiūlymą, uždaviniai

Nurodoma, kokius uždavinius institucija tikisi išspręsti savo reguliavimo sferoje, pasinaudodama gautais tyrimų rezultatais, įsivertinama, kad uždaviniams išspręsti būtini moksliniai tyrimai, detalizuojamos tikslinės visuomenės grupės ir (ar) kiti naudos gavėjai, nurodoma, koks numatomas tokių sprendimų poveikis jiems (ne daugiau kaip 2000 spaudos ženklų)

Reikėtų imtis šių uždavinių:

1 uždav. Kelių pralaidumo ir evakuacijos planų analizė, apimanti:

1. Pagrindinių Lietuvos miestų kelių pajėgumų įvertinimą;
2. Kritinių vietų, kuriose evakuacijos metu gali susidaryti eismo spūstys ir kliūtys, nustatymą (sankryžų ir pagrindinės infrastruktūros įvertinimą);
3. Esamų evakuacijos planų ir procedūrų tinkamumo, įskaitant evakuacijos maršrutų paskirstymą, eismo valdymo strategijas ir kompetentingų institucijų sprendimų, veiksmų koordinavimo mechanizmus, įvertinimą.

Tikslinės grupės: pasirinktų miestų ir rajono savivaldybės.

2 uždav. Keleivių vežimo tarpmiestinio susisiekimo ir krovinių vežimo kelių transportu vertinimas:

1. Galimų tarpmiestinio susisiekimo kliūčių, įskaitant pagr. greitkelius, arterinius kelių, sienos kirtimo punktus, kurie gali trukdyti prekių, žmonių judėjimui karinės agresijos metu, nustatymas;
2. Krovinio kelių transporto vaidmens palaikant tiekimo grandines, užtikrinant būtiniausių prekių, įrangos, atsargų pristatymą esant padidintai saugumo grėsmei, įvertinimas;
3. Rekomendacijų kaip pagerinti krovinio kelių transporto tinklų efektyvumą, įskaitant infrastruktūros atnaujinimą, maršrutų optimizavimą, nenumatytų atvejų planavimą, parengimas.

Tikslinės grupės: transporto sektoriaus suinteresuotos šalys, įskaitant valstybines institucijas, transporto operatorius, logistikos įmones ir pramonės asociaciją.

3 uždav. Oro uostų, vandens, geležinkelių transporto veiklos rezultatų pokyčių prognozavimas:

1. Lietuvos oro uostų ir KJU veiklos sričių, jų poveikio šalies ekonomikai ir saugumui karinės agresijos, grėsmės atveju analizė. Oro uostų tinklo veikimo praradus dalies ar visų kontrolę, pasekmių ekonominiam ir strateginiam šalies vystymuisi įvertinimas. Lietuvos oro uostų, aerodromų infrastruktūros bei kitų resursų pasirengimo priimti įvairaus pobūdžio skrydžius, įskaitant civilinius ir karinius, tyrimas. Oro uostų ir

KJU infrastruktūros pritaikymo kritinėse situacijose (karinės agresija, karinė grėsmė arba gyventojų evakuacija ir pan.) vertinimas. Planų kaip efektyviai panaudoti oro transporto tinklą ir KJU karinės agresijos atveju parengimas. Priemonių, skirtų organizuoti gyventojų evakuaciją, įtraukimas, galimos NATO paramos numatymas ir pan. Poveikio geležinkelių riedmenų parkų veiklai karinės agresijos atveju prognozavimas.

2. Vidaus vandens kelių panaudojimo karinės agresijos atveju galimybių analizė, jų reikšmingumo ir pritaikymo galimybių įvertinimas;
3. Oro uostų, vandens ir geležinkelių transporto pasirengimo, pajėgumo remti karines operacijas, avarinę evakuaciją, logistinį judėjimą karo sąlygomis analizė, infrastruktūros, įrangos ir veiklos procedūrų trūkumų, kurie gali trukdyti jų veiksmingumui agresijos metu, nustatymas.

Tikslinės grupės: oro ir jūrų uostų, vidaus vandens kelių ir geležinkelių sektoriaus suinteresuotos šalys, įskaitant valstybines institucijas.

4 uždav. IVM gairių parengimas:

1. IVM gairių parengimas;
2. Kelių, oro, vandens ir geležinkelių transporto sistemų veikimo, atsparumo, saugumo vertinimo kriterijų, rodiklių ir metrikų apibrėžimas;
3. Protokolų, skirtų rinkti, analizuoti, skleisti informaciją apie transporto sektoriaus pažeidžiamumą, grėsmes, reagavimo pajėgumus, sukūrimas;
4. Koordinavimo ir bendradarbiavimo su atitinkamais suinteresuotais subjektais, įskaitant valstybines institucijas, transporto operatorius, krizių ir ekstremalių situacijų valdymo tarnybas, ginkluotąsias pajėgas, procedūrų išdėstymas.

Tikslinės grupės: transporto sektoriaus suinteresuotos šalys, įskaitant valstybines institucijas.

5 uždav. Ataskaitų ir rekomendacijų parengimas:

1. Atliktos analizės ataskaitos, kurioje būtų išsamios kelių pralaidumo, tarpmiestinio susisiekimo, krovinio transporto, oro ir jūrų uostų, vidaus vandens transporto, geležinkelių veiklos rezultatų vertinimo išvados, rekomendacijos, IVM gairės, parengimas;

2. Pateiktos rekomendacijos kaip didinti Lietuvos transp. sektoriaus atsparumą, saugumą ir parengtį reaguojant į karinę agresiją, netikėtus įvykius, trumpą sprendimų priėmimo laiką.

2.7. Temos sąsajos su strateginiais valstybės dokumentais

Pateikiamos nuorodos į atitinkamus strateginius valstybės dokumentus, pridedami komentarai ir kita susijusi informacija (ne daugiau kaip 2000 spaudos ženklų)

Rengiant Lietuvos transporto sektoriaus integruoto vertinimo mechanizmo gaires karinės agresijos atveju, būtina nustatyti sąsajas su strateginiais nacionaliniais dokumentais, kuriuose išdėstyta šalies gynybos ir saugumo politika, taip pat jos kritinės infrastruktūros apsaugos strategijos. Suderinus su šiais strateginiais dokumentais, gairėmis galima užtikrinti suderinamumą su platesniais nacionalinio saugumo tikslais ir prioritetais. Štai keletas pagrindinių strateginių nacionalinių dokumentų, kuriais galima remtis rengiant tokias gaires:

1. Nacionalinio saugumo strategija. Lietuvos nacionalinio saugumo strategija suteikia visapusišką pagrindą saugumo iššūkiams ir grėsmėms, įskaitant susijusias su gynyba, ypatingos svarbos infrastruktūros objektų apsauga ir pasirengimu ekstremalioms situacijoms, spręsti. Poveikio transporto sektoriui vertinimo gairės turėtų atitikti Nacionalinėje saugumo strategijoje nustatytus tikslus ir principus.

2. Lietuvos Respublikos karinė strategija. Karinėje strategijoje išdėstyti Lietuvos kariniai tikslai, jų įgyvendinimo būdai ir reikalavimai Lietuvos ginkluotosioms pajėgoms, kurių pagrindą sudaro Lietuvos kariuomenė. Joje numatyti Lietuvos kariuomenės naudojimo būdai, kad būtų įgyvendinti valstybės saugumo ir gynybos politikos tikslai ir pasirengta atsakyti į grėsmes nacionaliniam saugumui.

3. Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių saugumo planai. Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbios įmonės parengia nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių saugumo planus, kuriuose numatomos fizinio, kibernetinio, personalo saugumo, informacinio slaptumo priemonės. Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių saugumo planuose taip pat nurodomas turtas, kuris yra svarbus nacionaliniam saugumui užtikrinti vykdant svarbią veiklą. Šie dokumentai gali suteikti vertingų įžvalgų apie transporto sektoriaus pažeidžiamumą ir atsparumą ir jais remiantis gali būti rengiamos vertinimo gairės.

4. Krizių ir ekstremaliųjų situacijų valdymo planai. Valstybiniame krizių ir ekstremaliųjų situacijų valdymo plane ir ministerijų krizių ir ekstremaliųjų situacijų valdymo planuose, taip pat transporto sektoriaus nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių ekstremaliųjų situacijų valdymo planuose turėtų būti išsamiai aprašomos krizių ir ekstremaliųjų situacijų, įskaitant tas, kurios kyla dėl karinių grėsmių (grėsmė nacionaliniam saugumui), valdymo procedūros ir protokolai. Į šiuos planus gali būti įtrauktos nuostatos dėl poveikio esminėms paslaugoms, pavyzdžiui, transportui, vertinimo ir švelninimo, siekiant užtikrinti veiklos tęstinumą ir visuomenės saugumą.

5. Strateginiai transporto planai. Lietuvos strateginiuose transporto planuose išdėstyti ilgalaikiai plėtros prioritetai ir investavimo strategijos, skirtos transporto infrastruktūros efektyvumui, saugumui ir atsparumui didinti. Vertinimo gairių suderinimas su šiais planais gali padėti užtikrinti suderinamumą su platesniais transporto sektoriaus tikslais ir prioritetais.

Sukūrus sąsajas su šiais strateginiais nacionaliniais dokumentais, poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimo gairės gali būti naudingos visapusiškai suprantant šalies saugumo kraštovaizdį, politikos prioritetus ir infrastruktūros atsparumo tikslus. Šis suderinimas gali padidinti gairių veiksmingumą ir aktualumą sprendžiant karinių grėsmių keliamus pavojus ir užtikrinant transporto sektoriaus tęstinumą ir atsparumą krizės metu.

2.8.1. Pagrindžiama, kodėl problemą reikalinga spręsti skubiai

(ne daugiau kaip 2000 spaudos ženklų)

Itin skubaus sprendimo poreikis parengti integruoto poveikio Lietuvos transporto sektoriui karinės agresijos atveju vertinimo mechanizmo gaires (IVM gairės) yra itin svarbus dėl kelių priežasčių:

1. Nacionalinio saugumo problema. Lietuva susiduria su geopolitiniais iššūkiais ir grėsmėmis saugumui, įskaitant galimą karinę agresiją ar konfliktą iš kaimyninių šalių. Kilus karinei grėsmei, gebėjimas greitai įvertinti transporto sektoriaus sutrikimus ir į juos reaguoti yra labai svarbus siekiant užtikrinti nacionalinį saugumą ir apsaugoti piliečių gerovę.

2. Transporto infrastruktūros pažeidžiamumas. Transporto sektorius, įskaitant kelių, oro, vandens ir geležinkelių tinklus, yra jautrus įvairiai rizikai ir pažeidžiamumui, kuriais būtų galima pasinaudoti karinio konflikto ar krizės metu. Šie pažeidžiamumai gali apimti infrastruktūros fizinį (kinetinį poveikį), kibernetines atakas prieš ypatingos svarbos sistemas arba tiekimo grandinių ir logistikos tinklų sutrikimus.

3. Humanitarinės aplinkybės. Dėl karinės grėsmės ar konflikto gyventojai gali būti perkelti, todėl reikia skubios evakuacijos ir humanitarinės pagalbos pastangų. Šių operacijų veiksmingumas labai priklauso nuo transporto sektoriaus funkcionalumo ir atsparumo, todėl pabrėžiama, kad reikia greito vertinimo ir pasirengimo priemonių.

4. Jautrumas laikui. Karinės grėsmės ir agresija dažnai kyla staiga ir reikalauja neatidėliotinių reagavimo priemonių. Todėl yra ribotos galimybės parengti ir įgyvendinti išsamias gaires, skirtas įvertinti poveikį transporto sektoriui ir užtikrinti operatyvinę parengtį karinės agresijos akivaizdoje.

5. Strateginė transporto infrastruktūros svarba. Transporto sektorius atlieka labai svarbų vaidmenį remiant nacionalinės gynybos pastangas, palengvinant karinio personalo, įrangos ir atsargų judėjimą. Integruotas transporto sektoriaus vertinimo mechanizmas yra labai svarbus nustatant pažeidžiamumą, optimizuojant išteklių paskirstymą ir didinant sektoriaus atsparumą karinėms grėsmėms.

6. Tarptautiniai įsipareigojimai. Lietuva, būdama NATO ir Europos Sąjungos narė, turi įsipareigojimų laikytis kolektyvinės gynybos įsipareigojimų ir užtikrinti regiono saugumą bei stabilumą. Poveikio transporto sektoriui vertinimo gairių rengimas dera su platesniais Lietuvos saugumo tikslais ir rodo aktyvias rizikos valdymo ir pasirengimo pastangas.

Atsižvelgiant į šias aplinkybes, parengti Lietuvos transporto sektoriaus integruoto vertinimo mechanizmo gaires yra ne tik apdairu, bet ir būtina siekiant užtikrinti šalies pasirengimą efektyviai reaguoti į karines grėsmes ir apsaugoti nacionalinio saugumo interesus. Reikia imtis skubių veiksmų siekiant spręsti problemas, kylančias dėl galimų grėsmių, ir didinti transporto sektoriaus atsparumą ir pasirengimą netikrumo ir negandų akivaizdoje.

2.9. Laukiami reikminių tyrimų projekto rezultatai, nurodant rezultatų formą

Nurodoma, kokių rezultatų institucija tikisi iš projekto ir kokia forma šie rezultatai turėtų būti pateikti (studija, praktinės rekomendacijos, metodikos padėčiai tam tikroje srityje įvertinti ir prognozuoti, priemonės, modeliai, scenarijai, tinklai, naujos technologijos, nauji metodai ir pan.) (ne daugiau kaip 2000 spaudos ženklų)

Laukiami rezultatai rengiant integruoto vertinimo mechanizmo gaires (IVM gairės) ir atliekant Lietuvos transporto sektoriaus analizę karinės agresijos atveju:

1. Integruoto vertinimo mechanizmo išsamių gairių, apibrėžiančių karinės grėsmės ir agresijos poveikio transporto sektoriui vertinimo procedūras, protokolus ir kriterijus, parengimas. Šios gairės suteiks struktūrinę sistemą, pagal kurią krizės metu bus atliekami vertinimai ir priimami informacija pagrįsti sprendimai, užtikrinant koordinuotą ir veiksmingą atsaką.

2. Rizikos nustatymo ir mažinimo strategijų susijusių su kelių, oro, vandens ir geležinkelių transporto sistemų, įskaitant ypatingos svarbos infrastruktūros objektus, pagrindinius mazgus ir galimus gedimo taškus, pagrindinės rizikos ir pažeidžiamumo nustatymas. Strategijų ir priemonių, skirtų šiai rizikai mažinti ir transporto sektoriaus atsparumui karinėms grėsmėms ir sutrikimams didinti, kūrimas.
3. Transporto sistemų veikimo analizė, kuri apimtų kelių, oro, vandens ir geležinkelių transporto sistemų veikimo analizę imituojant karinių grėsmių ir karinės agresijos scenarijus, įskaitant infrastruktūros naudojimą, pajėgumų apribojimus ir reagavimo pajėgumus. Transporto tinklų parengties ir veiksmingumo remiant evakuacijos, judumo ir logistikos operacijas krizės metu vertinimas.
4. Nenumatytų atvejų planų ir pasirengimo priemonių, pritaikytų skirtingiems grėsmės ir agresijos scenarijams, nenumatytų atvejų veiksniams ir sprendimų priėmimo terminams, rengimas. Rizikos vertinimų, reagavimo protokolų ir išteklių paskirstymo strategijų integravimas, siekiant užtikrinti savalaikius ir koordinuotus veiksmus karinės agresijos atveju.
5. Lietuvos transporto sektoriaus atsparumo ir pasirengimo karinės agresijos ir karinėms grėsmėms didinimo rekomendacijų ir gerosios patirties formulavimas. Šios rekomendacijos gali apimti investicijas į infrastruktūrą, technologinį atnaujinimą, politikos reformas ir gebėjimų stiprinimo iniciatyvas, kuriomis siekiama stiprinti sektoriaus gebėjimą atlaikyti sutrikimus ir po jų atsigausti.
6. Atitinkamų suinteresuotųjų subjektų, įskaitant valstybines institucijas, transporto institucijas, krizių ir ekstremalių situacijų valdymo tarnybas ir ginkluotąsias pajėgas, ryšių ir koordinavimo protokolų nustatymas. Aiškus vaidmenų, atsakomybės ir keitimosi informacija mechanizmų apibrėžimas, siekiant palengvinti veiksmingą bendradarbiavimą ir sprendimų priėmimą krizių metu.

Numatomų rezultatų formatas gali apimti:

- **Gairių dokumentą**, kuriame išdėstomos integruoto vertinimo mechanizmo gairės, įskaitant karinių grėsmių ir karinės agresijos poveikio transporto sektoriui vertinimo procedūras, protokolus ir kriterijus.
- **Rizikos vertinimo** išsamios ataskaitos, kuriose nurodoma pagrindinė rizika ir pažeidžiamumas transporto sektoriuje, taip pat rekomenduojamos rizikos mažinimo strategijos ir rizikos valdymo priemonės.
- **Veiklos analizės išvados**, kuriose vertinamas kelių, oro, vandens ir geležinkelių transporto sistemų veikimas imituotų grėsmių scenarijų metu, pabrėžiant stipriąsias ir silpnąsias puses bei tobulintinas sritis.

Nenumatytų atvejų planai. formalizuoti nenumatytų atvejų planai, kuriuose išdėstomos reagavimo strategijos, išteklių paskirstymo prioritetai ir sprendimų priėmimo sistemos, skirtos skirtingiems grėsmės scenarijams.

1. Lietuvos transporto sektoriaus atsparumo ir pasirengimo karinėms grėsmėms didinimo rekomendacijų ir geriausios praktikos pavyzdžių rinkinys, paremtas įrodymais pagrįsta analize ir ekspertų įžvalgomis.

2. Suinteresuotųjų subjektų bendravimo ir koordinavimo protokolai ir gairės, įskaitant keitimosi informacija, pranešimo apie incidentus ir krizių valdymo koordinavimo protokolus.