



Kuriame  
Lietuvos ateitį

2014–2020 metų  
Europos Sąjungos  
fondų investicijų  
veiksmų programa

Europos socialinis fondas

# 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas

Galutinė Vertinimo ataskaita

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija

Vilnius, 2021

# Turinys

Lentelių sąrašas .....	4
Paveikslų sąrašas .....	6
Priedų sąrašas .....	8
Sąvokos ir santrumpos .....	9
Santrauka .....	11
Įvadas .....	19
1 2014–2020 metų ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių, priemonių ir projektų jiems pasiekti tinkamumo ir pakankamumo vertinimas....	21
1.1 Kokiais esminiais procesais, tendencijomis, pokyčiais Lietuvos transporto sektoriuje pasižymėjo analizuojamas 2014–2020 metų laikotarpis? Kokie buvo pagrindiniai veiksniai, turėję įtakos šiems pokyčiams? .....	21
1.2 Ar keitėsi ir kaip keitėsi investicijų poreikis ir tikslai? Ar tikslams, uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos priemonės ir lėšų skyrimo procedūros? Ar tikslams, uždaviniams pasiekti suplanuoti ir įgyvendinti tinkamiausi projektai? Ar nustatytos tinkamiausios remiamos veiklos transporto sektoriuje? .....	29
1.3 Ar įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami nustatytiems prioriteto tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti? Ar pagal nustatytus įgyvendinimo rodiklius transporto sektoriaus projektams skirtas pakankamas finansavimas? .....	37
2 ES fondų investicijų prioriteto, uždavinių, priemonių ir projektų rezultatyvumo vertinimas atskiroms transporto rūšims .....	43
2.1 Ar nustatyti tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis? Ar tomis pačiomis sąnaudomis buvo galima pasiekti geresnių rezultatų? Jeigu taip, tai identifikuoti juos. Kas lėmė tokį pasiekiamumo lygį? .....	43
2.2 Ar buvo pasiekta tai, kas buvo planuota? Kokios priežastys projektų ir priemonių lygiu lėmė pasiektus / nepasiektus rodiklius? .....	45
2.3 Kokių svarbiausių rezultatų pasiekta transporto sektoriuje pagal Veiksmų programos 6 prioriteta „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“? .....	53
2.4 Koks Veiksmų programos 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ nustatytų uždavinių, rodiklių pasiekimo laipsnis (rezultatyvumas)? Kodėl? .....	57
2.5 Kaip intervencijos prisidėjo prie laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų sprendimo? Ar pasiekti rezultatai ir poveikis atitinka tikslinių grupių poreikius ir interesus? .....	62
3 Transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų ES fondų investicijų poveikio atskiroms transporto rūšims, visuomenei, ekonomikai ir verslui vertinimas .....	66

3.1	Kokie ilgalaikiai transporto sektoriaus projektų, įgyvendintų ES fondų investicijų lėšomis, socialiniai ir ekonominiai padariniai? .....	66
3.2	Kokią naudą šie padariniai teikia visuomenei, ekonomikai ir verslui? Kokia yra investicijų grąža, poveikis nedarbo lygio pokyčiui, keleivių ir krovinių skaičiaus dinamikai kiekviename transporto sektoriuje? .....	75
3.3	Kaip įgyvendintais projektais prisidedama prie TEN-T tinklų plėtros?.....	82
3.4	Kokią įtaką investuotos lėšos turi horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui? .....	89
3.5	Ar investicijų poveikis bus tvarus ir ar pasiekti pokyčiai išliks ateityje?.....	91
3.6	Kaip ES fondų investicijos prisidėjo / papildė / lėmė pokyčius kituose ūkio sektoriuose (suderinamumo, papildomumo, dubliavimo aspektais)?.....	93
4	Transporto sektoriaus tobulinimo priemonių 2021–2027 m. laikotarpiu pasiūlymai .....	97
4.1	Atsižvelgus į 2021–2027 metų finansavimo laikotarpio EK reglamentus pasiūlyti, kokių veiksmų reiktų imtis siekiant transporto sektoriaus veiklų esminių pokyčių viešajame ir privačiame sektoriuose sprendžiant esamus iššūkius.....	97
4.2	Kokie veiksmai ar veiklos kurtų pridėtinę vertę skatinant darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtrą ne tik Lietuvos, bet ir ES lygiu?.....	103
4.3	Kas leistų užtikrinti didesnę investicijų poveikį prisidedant prie prioriteto tikslų? Kokių priemonių būtų tikslinga ateityje atsisakyti arba pakeisti jas kitomis?.....	105
4.4	Kokios rekomendacijos (strateginiai siūlymai) turėtų būti teikiamos Susisiekimo ministerijai, kuri planuoja investicijas, vertina projektinius pasiūlymus, taip pat projektų vykdytojams, įgyvendinantiems transporto sektoriaus projektus 2021–2027 metų laikotarpiu? .....	108
	Strateginiai siūlymai („Žinok tai“) ir rekomendacijos („Daryk tai“). .....	110
	Literatūros ir informacijos šaltinių sąrašas .....	113

## Lentelių sąrašas

1 lentelė. ES Tarybos rekomendacijos Lietuvai įgyvendinimo priemonių plano rodikliai.....	22
2 lentelė. 2014–2020 m. nacionalinėje pažangos programos vertinimo kriterijai, aktualūs Vertinimui .....	23
3 lentelė. Investicijų poreikio pakeitimai .....	36
4 lentelė. Investicijų poreikio pakeitimai .....	37
5 lentelė. 501 priemonės rodiklių suvestinė .....	45
6 lentelė. 502 priemonės rodiklių suvestinė .....	46
7 lentelė. 503 priemonės rodiklių suvestinė .....	47
8 lentelė. 504 priemonės rodiklių suvestinė .....	48
9 lentelė. 505 priemonės rodiklių suvestinė .....	48
10 lentelė. 506 priemonės rodiklių suvestinė .....	49
11 lentelė. 507 priemonės rodiklių suvestinė .....	50
12 lentelė. 508 priemonės rodiklių suvestinė .....	51
13 lentelė. 509 priemonės rodiklių suvestinė .....	51
14 lentelė. 510 priemonės rodiklių suvestinė .....	51
15 lentelė. 511 priemonės rodiklių suvestinė .....	52
16 lentelė. Rezultatų sąrašas pagal transporto rūšis .....	53
17 lentelė. Veiksmų programos 1 konkretaus uždavinio rodiklių suvestinė.....	57
18 lentelė. Veiksmų programos 2 konkretaus uždavinio rodiklių suvestinė.....	60
19 lentelė. 2014–2020 m. programavimo laikotarpio pradžioje identifikuotos transporto sektoriaus problemos ir jų sprendimas 2014–2020 m. laikotarpio intervencijomis.....	62
20 lentelė. 6.1 investicinio prioriteto siekiamo rezultato rodikliai.....	66
21 lentelė. 6.2 investicinio prioriteto siekiamo rezultato rodikliai.....	67
22 lentelė. Laiko sutaupymų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda.....	69
23 lentelė. Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda .....	69
24 lentelė. Nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimo sukuriama socialinė ir ekonominė nauda .....	70
25 lentelė. Triukšmo taršos sumažėjimo sukuriama socialinė ir ekonominė nauda .....	71
26 lentelė. Oro taršos sumažėjimo sukuriama socialinė ir ekonominė nauda.....	72
27 lentelė. Anglies dioksido emisijos sumažėjimo sukuriama socialinė ir ekonominė nauda .....	73

28 lentelė. Transporto sektoriuje įgyvendinamų projektų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda pagal priemones, mln. Eur .....	75
29 lentelė. Projektų investicijų grąža pagal kiekvieną priemonę .....	78
30 lentelė. Projektų ekonominė grąža pagal kiekvieną priemonę .....	78
31 lentelė. Horizontaliųjų principų įgyvendinimas pagal 6 VP prioritetą .....	90
32 lentelė. 2014–2020 m. laikotarpio 6.1 ir 6.2 prioritetų uždavinių palyginimas su EK pavyzdinėmis priemonėmis iš Darnaus ir išmanaus judumo strategijos .....	106
33 lentelė. Strateginiai siūlymai ir rekomendacijos .....	110
34 lentelė. Vertinimo klausimų detalizavimas .....	116
35 lentelė. Vertinimą atlikusių ekspertų pasiskirstymas .....	118
36 lentelė. Vertinime taikomi metodai .....	119

## Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Žuvusiųjų keliuose skaičius Lietuvoje ir ES 2014–2019 m. ....	25
2 paveikslas. Kelių transportu vežtų krovinių kiekis Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. tonų .....	26
3 paveikslas. Geležinkelių transportu vežtų krovinių kiekis Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. tonų .....	26
4 paveikslas. Geležinkelių transportu vežtų keleivių skaičius Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln.....	27
5 paveikslas. Jūrų transportu vežtų krovinių kiekis Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. tonų .....	27
6 paveikslas. Jūrų transportu vežtų keleivių skaičius Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln...28	
7 paveikslas. Oro transportu vežtų krovinių kiekis Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. tonų .....	28
8 paveikslas. Oro transportu vežtų keleivių skaičius Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. ..29	
9 paveikslas. Priemonių, prisidedančių prie 6.1 investicinio prioriteto „Bendros Europos daugiarūšio transporto erdvės kūrimo rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą“, įgyvendinimo lygis.....	39
10 paveikslas. Priemonių, pridedamų prie 6.2 investicinio prioriteto „Regionų judumo didinimas prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiarūšio transporto mazgus“, įgyvendinimo lygis .....	41
11 paveikslas. Sukuriama socialinė ir ekonominė nauda pagal komponentus, mln. Eur.....	74
12 paveikslas. Transporto sektoriuje įgyvendinamų projektų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda 2014–2051 m. laikotarpiu, mln. Eur .....	76
13 paveikslas. Transporto ir saugojimo veiklą vykdančių ūkio subjektų skaičius metų pradžioje.....	79
14 paveikslas. Gyventojų užimtumo transporto ir saugojimo sektoriuje tendencijos 2014–2020 m., tūkst.....	80
15 paveikslas. Keleivių skaičiaus tendencijos visų rūšių transporto sektoriuose 2014–2020 m., tūkst.....	80
16 paveikslas. Krovinių kiekio tendencijos visų rūšių transporte 2014–2020 m., tūkst. tonų .....	81
17 paveikslas. Kelių transporto priemonių skaičiaus tendencijos 2014–2020 m., tūkst.....	81
18 paveikslas. Lietuvos TEN-T transporto tinklas.....	83
19 paveikslas. TEN-T kelių tinkle įgyvendinamos veiklos 2014–2020 m. ....	84
20 paveikslas. TEN-T geležinkelių tinkle įgyvendinamos veiklos 2014–2020 m.....	85

21 paveikslas. TEN-T jūrų ir vidaus vandenų tinkluose įgyvendinamos veiklos 2014–2020 m. ....	87
22 paveikslas. TEN-T oro uostų tinkle įgyvendinamos veiklos 2014–2020 m. ....	88
23 paveikslas. 6 prioriteto įgyvendinamų projektų pajamų ir išlaidų palyginimas.....	92
24 paveikslas. Kitų sektorių veikiančių ūkio subjektų skaičius 2014–2020 m.....	93
25 paveikslas. Vietinių turistų kelionių skaičius 2014–2020 m., tūkst. ....	94
26 paveikslas. Atvykusių užsieniečių kelionių skaičius skirtingomis transporto rūšimis 2014–2019 m., tūkst.....	94
27 paveikslas. Teršalų, išmestų į orą iš stacionarių taršos šaltinių, kiekis 2014–2020 m., tonos .....	95

## Priedų sąrašas

1 priedas. Vertinimo metodologija.....	116
2 priedas. Intervencijų logikos analizė.....	123
3 priedas. Apibendrinta projektų finansinė informacija.....	124



## Sąvokos ir santrumpos

501 priemonė	06.1.1-TID-V-501 „TEN-T kelių tinklo techninių parametų gerinimas ir pralaidumo didinimas“
502 priemonė	06.1.1-TID-V-502 „Miestų aplinkkelių tiesimas“
503 priemonė	06.1.1-TID-V-503 „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas“
504 priemonė	06.1.1-TID-V-504 „Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle“
505 priemonė	06.1.1-TID-V-505 „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“
506 priemonė	06.1.1-TID-V-506 „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“
507 priemonė	06.2.1-TID-V-507 „Regionų pasiekiamumo gerinimas“
508 priemonė	06.2.1-TID-V-508 „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas“
509 priemonė	06.2.1-TID-V-509 „Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose“
510 priemonė	06.2.1-TID-V-510 „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“
511 priemonė	06.2.1-TID-R-511 „Vietinių kelių vystymas“
CPVA	Viešoji įstaiga Centrinė projektų valdymo agentūra
eFTI	Elektroninė krovinių vežimo informacija (angl. <i>Electronic Freight Transport Information</i> )
EK	Europos Komisija
ES	Europos Sąjunga
EVGN	Ekonominė vidinė gražos norma
FVGN	Finansinė vidinė gražos norma
HE	Hidroelektrinė
KVJUD	Valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
LAKD	Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija
LOU	Valstybės įmonė Lietuvos oro uostai
LTSA	Biudžetinė įstaiga Lietuvos transporto saugos administracija
Paslaugų teikėjas	Smart Continent LT, UAB
PFSA	Projektų finansavimo sąlygų aprašas
PIP	Priemonių įgyvendinimo planas
Reglamentas	2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (tekstas svarbus EEE)

SFMIS	ES struktūrinės paramos kompiuterinė informacinė valdymo ir priežiūros sistema
SM	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
Taryba	ES transporto, telekomunikacijų ir energetikos taryba
TEN-T	Transeuropinis transporto tinklas
TKA	Viešoji įstaiga Transporto kompetencijų agentūra
Veiksmų programa, VP	2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programa
Vertinimas	2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas
VĮ	Valstybės įmonė

## Santrauka

Smart Continent LT, UAB, bendradarbiaudama su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, atlieka 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimą, kurio tikslas – nustatyti 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos 6 prioriteto investicijų poveikį, transporto srities tobulinimo kryptis ir priemones 2021–2027 m. finansavimo laikotarpiu.

Vertinimo išvados ir rekomendacijos bus naudojamos atsiskaitymui už 2014–2020 m. ES investicijų panaudojimo rezultatus visuomenei ir Europos Komisijai, o taip pat išmoktos pamokos ir įgyta praktika leis tikslingiau pasirengti 2021–2027 m. finansavimo laikotarpio iššūkiams.

Analizuojant esminius procesus, tendencijas ir pokyčius Lietuvos transporto sektoriuje 2014–2020 m. laikotarpiu atsižvelgiama į 2020 m. nacionalinę reformų darbotvarkę, kuri apibendrina svarbiausias vykdomas ir planuojamas struktūrines reformas siekiant kiekybinių strategijos „Europa 2020“ tikslų, Lietuvos pažangos strategiją „Lietuva 2030“, kuria vadovaujantis priimami strateginiai sprendimai ir rengiami valstybės planai ar programos. Taip pat dėmesys atkreipiamas ir į Nacionalinę susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programą, kurioje apibrėžiama darni, aplinkai nekenksminga, konkurencinga ir didelę pridėtinę vertę kurianti Lietuvos susisiekimo sistema, bei į 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimą, kuriame nustatytas Lietuvos transporto sektoriaus įsisavintų lėšų panaudojimo efektyvumas, rezultatyvumas ir rekomendacijos, skirtos patobulinti 2014–2020 m. ES fondų paramos investavimą transporto sektoriuje.

Atlikus žuvusiųjų keliuose, vežtų krovinių ir keleivių skaičių skirtingomis transporto rūšimis vertinimą nustatyta, kad vienas svarbiausių veiksnių, lėmusių pokyčius transporto sektoriuje 2014–2020 m. laikotarpiu, buvo Veiksmų programos įgyvendinimas. Įgyvendinti infrastruktūriniai projektai leido modernizuoti esamą infrastruktūrą ir vykdyti jos plėtrą, o tai turėjo didelę įtaką transporto sektoriaus įmonėms, gyventojams ir aplinkai. Ateityje turėtų būti vykdomi tolesni infrastruktūros modernizavimo ir plėtros darbai, kurie sudarytų sąlygas efektyviau išnaudoti sukurtą infrastruktūrą ir dar labiau mažinti neigiamą poveikį aplinkai bei gyventojams.

Įgyvendinant Veiksmų programos 6 prioritetą buvo siekiama plėtoti ir modernizuoti transporto jungtis su TEN-T daugiau dėmesio skiriant saugaus eismo užtikrinimui; plėtoti ir modernizuoti daugiaryšę transporto infrastruktūrą ir skatinti darnų judumą; plėtoti pažangią, naujovišką ir visiškai tarpusavyje susietą transporto infrastruktūrą; gerinti judumo sąlygas ir efektyviau valdyti judumo paklausą, plėtoti įvairių rūšių sąveikai būtina infrastruktūrą.

Nustatyta, kad įgyvendinant numatytas veiklas sukurti rezultatai prisideda prie iššūkių, identifikuotų programavimo laikotarpio pradžioje, sprendimo. Nustatytiems tikslams ir uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos veiklos, nes kelių, geležinkelių, jūrų, vidaus vandenių ir oro transporto sektoriuose įgyvendinti projektai sprendžia Veiksmų programoje aktualizuotas problemas.

Įgyvendinant priemones projektai finansuoti taikant negražinamosios subsidijos principą, įpareigojant projekto vykdytoją padengti dalį projekto įgyvendinimui reikalingos sumos arba 100 proc. padengiant tinkamas finansuoti išlaidas.

Vertinama, kad visuose transporto sektoriuose negražinamosios subsidijos yra tinkamiausia finansavimo forma, kadangi įgyvendinami projektai yra didelės apimties, kuria pridėtinę vertę visai valstybei, tačiau daugeliu atvejų negeneruoja pajamų. Be negražinamosios subsidijos dalis projektų būtų įgyvendinti, tačiau ne tokių apimčių ir ne tokiais tempais. Kitu atveju valstybė susisiekiimo požiūriu būtų nebepatraukli verslo subjektams ir turistams, gyventojai patirtų nuostolių dėl prastesnės techninės infrastruktūros ir sugaišto kelionės laiko, nebūtų mažinamas neigiamas poveikis aplinkai ar didinamas konkurencingumas kitų šalių atžvilgiu.

Veiksmų programos laikotarpio pradžioje analizuojamų priemonių įgyvendinimui buvo numatyta skirti 989,6 mln. Eur, besibaigiant laikotarpiui suma buvo beveik 1 proc. didesnė, palyginti su pradine. Vertinama, kad finansavimo laikotarpio pradžioje projektų finansavimas buvo suplanuotas tinkamai, kito neženkliai, o kai kurių projektų pasiekti rodikliai – didesni, negu buvo planuota.

6.1 investiciniu prioritetu „Bendros Europos daugiarūšio transporto erdvės kūrimo rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą“ siekiama padidinti Lietuvos daugiarūšės susisiekiimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką. Tikslui įvertinti numatyti 5 produkto rodikliai. Siekiant bendro rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelių TEN-T tinkle linijų ilgio rodiklio, prašoma 321,7 mln. Eur finansavimas ir siekiama 448,11 km rodiklio, kuris yra 32,2 proc. didesnis, nei planuotas. Bendrai naujai tiesiamiems keliams TEN-T tinkle prašoma 84,1 mln. Eur, t. y. 0,8 proc. mažiau nei planuota, tačiau tai leidžia pasiekti 3,2 proc. didesnę rodiklį. Bendram rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgiui (99,29 km) pasiekti prašoma 224,7 mln. Eur, t. y. 7,9 proc. mažiau, nei planuota. 94,3 mln. Eur prašoma jūrų uoste diegiant saugų eismą gerinančias ir aplinkosaugos priemones, kurių įrengta 2 vnt. daugiau nei planuota (iš viso 5). Siekiant įrengti ICAO reikalavimus atitinkančias oro uosto kietąsias dangas (176 167 m<sup>2</sup> ploto) prašoma 59,8 proc. mažesnio finansavimo (10,5 mln. Eur), kuris yra pakankamas šiam rodikliui pasiekti.

Apibendrinus, planuojama, kad pabaigus įgyvendinti visus projektus investicinio prioriteto produkto rodikliai bus pasiekti (išskyrus rodiklį, susijusį su bendru naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgiu, tačiau su Veiksmų programos pakeitimu bus siekiama sumažinti rodiklio reikšmę). Nors geležinkelių sektoriuje dalis projektų turėjo būti įgyvendinami skiriant mažesnę finansavimą, tačiau vertinant bendrai galima teigti, kad skirtas finansavimas yra pakankamas rodikliams pasiekti.

6.2 investiciniu prioritetu „Regionų judumo didinimas prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiarūšio transporto mazgus“ siekiama padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones. Šio tikslo įvertinimui numatyti 4 produkto rodikliai. Bendrai rekonstruotiems arba atnaujintiems keliams prašoma 131,3 mln. Eur. Šios lėšos užtikrina, kad siektinas rodiklis būtų padidintas 10,4 proc. – vietoje planuoto 201 km iki 221,98 km. Vertinant bendrą pagerintų ar naujai sukurtų vidaus vandenių kelių ilgį nustatyta, kad prašytas finansavimas (23,3 mln. Eur) leido 100 proc. pasiekti nustatytą rodiklį. 39,1 proc.

sumažintas finansavimas rodikliui „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės“ užtikrino, kad vietoje planuotų 173 įdiegta 301 priemonė. Siekiant rodiklio „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, iš kurių: geležinkelių pervažose“ numatytas finansavimas buvo pakankamas, nes pasiektas didesnis nei planuota rodiklis – vietoje 9 įdiegta 10 priemonių.

Atsižvelgiant į investicinių prioritetų tikslus ir apžvelgtą projektų indėlį vertinama, kad visi projektai yra aktualūs siekiant įgyvendinti 6 prioriteto tikslus ir uždavinius, be to, dauguma įgyvendinamų projektų yra tiesiogiai susiję su investicinių prioritetų produkto rodiklių įgyvendinimu. Suplanuotų projektų fizinė apimtis buvo pakankama nagrinėjamiems tikslams pasiekti, finansavimo apimtys buvo pakankamos daugelyje sričių, išskyrus geležinkelių transportą.

Įgyvendinant 501 priemonę siekiama plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą, stiprinti ir paplatinti kelių dangą, įgyvendinti eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonės. 502 priemone siekiama plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą diegiant eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonės. 503 priemonė skirta geležinkelių sistemoms tobulinti, TEN-T geležinkelių linijų pralaidumui didinti, eismo saugai gerinti. 504 priemonė skirta eismo saugos ir saugumo užtikrinimui bei eismo informavimo ir srautų valdymo transporto sistemos TEN-T tinkle diegimui. Įgyvendinant 505 priemonę siekiama pagerinti jūrų transporto eismo sąlygas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste. 506 priemonė skirta skrydžių saugos ir aviacijos saugumui didinti, neigiamo poveikio aplinkai mažinimui. 507 priemonė skirta padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su TEN-T tinklu ir diegiant eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonės valstybinės reikšmės keliuose (regionų jungtyse su TEN-T tinklu), nepriklausančiuose TEN-T tinklui. Įgyvendinant 508 priemonę siekiama panaikinti vieno lygio automobilių kelių ar pėsčiųjų takų sankirtas su geležinkeliu, rekonstruoti dviejų lygių automobilių kelių ar pėsčiųjų takų sankirtas su geležinkeliu, pagerinti eismo saugą geležinkelio perėjose, pervažose ir jų prieigose. 509 priemone siekiama užtikrinti neigiamo poveikio aplinkai mažinimą geležinkeliuose. 510 priemonė skirta pagerinti laivybos sąlygas vidaus vandenyse. Įgyvendinant 511 priemonę siekiama plėtoti susisiekimą vietinės reikšmės keliais – gerinti šių kelių techninius parametrus ir diegti eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonės.

Atlikus interviu su valstybinių įstaigų, Centrinės projektų valdymo agentūros ir Susisiekimo ministerijos atstovais toliau pateikiami, atstovų nuomone, įgyvendinti svarbiausi transporto sektoriaus projektai 2014–2020 m. laikotarpiu. Kelių transporto sektoriuje išskirta Transeuropinio tinklo kelio E67 („Via Baltica“, Kaunas–Marijampolė) plėtra, valstybinės reikšmės magistralinio kelio A1 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas, valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 (Vilnius–Utena) rekonstravimas bei Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio plėtra. Geležinkelių transporto sektoriuje išskirtas ruožo Kena–N. Vilnia elektrifikavimas ir Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimas bei Lentvario geležinkelio pervažos rekonstravimas. Jūrų transporto sektoriuje išskirtas Malkų įlankos gilinimas iki 14,5 m gylis, vidaus vandenų transporto sektoriuje – TEN-T tinklo kelio E41 modernizavimas, o oro transporto sektoriuje – Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo tako bei signalinės žiburių sistemos rekonstravimas.

Veiksmų programos 6 prioriteto konkretus uždavinys „Padidinti šalies daugiarašės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“ atitinka Veiksmų programoje numatytą poreikį gerinti TEN-T tinklą Lietuvoje tiesiant reikiamas susisiekimo infrastruktūros jungtis su TEN-T ir trūkstamas grandis bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveiką užtikrinančią infrastruktūrą. Konkretaus uždavinio ir jo rodiklių įgyvendinimui įtakos turi ne vien tinkamai parinktos ir įgyvendintos veiklos, bet ir išoriniai veiksniai. Šio konkretaus uždavinio įgyvendinimui ir poveikiui matuoti numatyti 9 rodikliai.

Rezultato rodiklis „Vežta intermodalinių transporto vienetų, vnt.“ Vertinimo rengimo metu yra pasiektas ir viršytas 27 proc. rezultato rodiklis „Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose, km/val.“ yra pasiektas ir viršytas beveik 12 proc. Rezultato rodiklis „Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius, asmenys per metus“ Vertinimo rengimo metu nėra pasiektas. Pažymėtina, kad rodiklis nerodo mažėjimo ar didėjimo tendencijų ir kiekvienais metais jo reikšmė kinta. Rodikliui įtaką turi ne tik įgyvendinami projektai, bet ir išorės veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt. Atsižvelgiant į tai rodiklio reikšmę vertinti sudėtinga. Rezultato rodiklis „Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė“ Vertinimo rengimo metu nėra pasiektas. Pažymėtina, kad rodikliui įtaką daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir įvairūs veiksniai: oro sąlygos, eismo intensyvumas, todėl sudėtinga vertinti rodiklio pasiekiamumą 2023 m. pabaigoje.

Produkto rodiklis „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis, km“ Vertinimo rengimo metu nėra pasiektas. Rengiant Vertinimą kartu įtrauktas dar vienas projektas, kurį įgyvendinant bus modernizuotas IXB transporto koridoriui priklausantis 1520 mm pločio ir 321,1 km ilgio geležinkelio ruožas Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.), pritaikant jį elektrinės traukos traukinių eismui. Tokiu atveju įgyvendinus visus 6 projektus rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis sieks 448,11 km – Veiksmų programoje numatytas rodiklis būtų viršytas 32,2 proc. Vertinama, kad šis rodiklis iki 2023 m. pabaigos bus pasiektas. Produkto rodiklis „Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis, km“ Vertinimo rengimo metu nėra pasiektas. Įgyvendinus prie rodiklio įgyvendinimo prisidedančias priemones bus pasiekta 74 proc. Veiksmų programoje suplanuotos reikšmės. Atsižvelgiant į tai, kad rodiklio buvo siekiama tik viename projekte, kuris jau yra baigtas įgyvendinti, vertinama, kad rodiklis nebus pasiektas. Produkto rodiklis „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis, km“ Vertinimo rengimo metu sudaro 90 proc. ir nėra pasiektas. Įgyvendinus visas pasirašytas sutartis pasiekta rodiklio reikšmė turėtų būti 0,3 proc. didesnė, palyginti su Veiksmų programoje suplanuotąja. Vertinama, kad iki 2023 m. pabaigos rodiklis bus pasiektas. Produkto rodiklis „Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.“ Vertinimo rengimo metu pasiektas 67 proc. Nors rodiklis kol kas nėra pasiektas, tačiau įgyvendinus pasirašytas sutartis rodiklis bus pasiektas ir 67 proc. viršys Veiksmų programoje numatytą reikšmę. Produkto rodiklis „Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų plotas“ Vertinimo rengimo metu yra pasiektas 100 proc.

Kitas Vertinime aktualus Veiksmų programos 6 prioriteto konkretus uždavinys – „Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones“. Įgyvendinant šį uždavinį gerinami kelių techniniai parametrai,

didinamas jų pralaidumas ir greitis, užtikrinamas eismo saugumas. Uždavinio įgyvendinimas ir poveikis vertinami 7 rodikliais.

Rezultato rodiklis „Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius, asmenys per metus“ Vertinimo rengimo metu nėra pasiektas. Rezultato rodiklis „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas, tūkst. val.“ Vertinimo rengimo metu pasiektas 85 proc. Net ir įgyvendinus pasirašytas sutartis rodiklis nebus pasiektas. Rezultato rodiklis „Vidaus vandens transportu vežtų krovinių kiekis, tonos per metus“ Vertinimo rengimo metu buvo pasiektas ir viršytas 7 proc., palyginti su Veiksmų programoje numatyta reikšme.

Produkto rodiklis „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis, km“ Vertinimo rengimo metu pasiektas 80 proc. – Veiksmų programoje numatyta reikšmė kol kas nėra pasiekta. Įgyvendinus visas pasirašytas projektų sutartis pasiekta rodiklio reikšmė turėtų būti 10 proc. didesnė, palyginti su Veiksmų programoje numatyta reikšme. Produkto rodiklis „Bendras pagerinto ar naujai sukurtos vidaus vandens kelio ilgis, km“ Vertinimo rengimo metu nėra pasiektas. Įgyvendinus suplanuotas veiklas Veiksmų programoje numatyta rodiklio reikšmė – pagerinti ar naujai sukurti 20 km vidaus vandens kelio – turėtų būti pasiekta. Produkto rodiklis „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.“ Vertinimo rengimo metu pasiektas 97 proc. – kol kas Veiksmų programoje suplanuota reikšmė nėra pasiekta, tačiau įgyvendinus pasirašytas sutartis VP numatyta reikšmė turėtų būti viršyta 74 proc. Produkto rodiklis „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, iš kurių: geležinkelių pervažose, vnt.“ Vertinimo rengimo metu nėra pasiektas ir sudaro 33 proc. Veiksmų programoje numatytos pasiekti reikšmės. Įgyvendinus pasirašytas projektų sutartis geležinkelių pervažose turėtų būti įdiegta 10 saugų eismą gerinančių ir aplinkosaugos priemonių – tokiu atveju būtų viršyta Veiksmų programoje numatyta pasiekti reikšmė.

Vertinimo rengimo metu iš 16 rodiklių, skirtų Veiksmų programos konkrečių uždavinių įgyvendinimo ir poveikio matavimui, pasiekti: 3 rezultato ir 1 produkto rodiklis; planuojama, kad iki 2023 m. pabaigos bus pasiekti 7 produkto rodikliai; vertinama, kad nebus pasiekti 2 rezultato rodikliai; 3 rezultato rodiklių pasiekiamumą vertinti sudėtinga, kadangi rodikliams poveikį daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti išoriniai veiksniai.

Atliekant Vertinimą siekiama nustatyti, ar Veiksmų programoje numatytos problemos yra sprendžiamos įgyvendinant transporto sektoriaus projektus. Nustatytos šios problemos: prastesni transporto tinklų parametrai nei bendrai ES; nepakankama integracija į TEN-T tinklą; trūksta sąveikų tarp skirtingų transporto rūšių TEN-T tinkle; aplinkai draugiškų sprendimų trūkumas; aukšti avaringumo rodikliai keliuose, nesaugios geležinkelio pervažos; prasti kelių techniniai parametrai regionuose ir jų nulemtas nepakankamas verslo ir gyventojų mobilumas; nepakankamai išvystyta vidaus vandens kelių infrastruktūra. Galima teigti, kad 2014–2020 m. laikotarpio pradžioje identifikuotos problemos buvo sprendžiamos įgyvendinant intervencijas, tačiau dalis problemų yra pakankamai didelės apimties, todėl sprendimų poreikis išliks aktualus ir 2021–2027 m. laikotarpiu.

Transporto sektoriaus projektų įgyvendinimas prisideda kuriant ir kitas socialines ir ekonomines naudas, nukreiptas į visuomenę, viešojo ir privataus sektoriaus įmones bei šalies ekonomiką. Tai pasireiškia per laiko, kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų

taupymą, nelaimingų atsitikimų kelyje, triukšmo taršos ir oro taršos, anglies dioksido emisijos sumažėjimu bei vietovės patrauklumo namų ūkiams ir verslui padidėjimu.

Transporto sektoriuje įgyvendinamų projektų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda, išreikšta pinigine išraiška, yra akivaizdi. 2014–2020 m. laikotarpiu įgyvendinamų projektų sukuriama socialinės ir ekonominės naudos vertė siekia 3,43 mlrd. Eur. Tai kuria naudą visuomenei, šalies ekonomikai ir verslui, daro didelę įtaką transporto sektoriuje dirbančių asmenų, keleivių skaičiaus ir krovinių kiekio pokyčiams. Apibendrinus nustatyta, kad didžiausią socialinę ir ekonominę naudą – net 82,3 proc. bendrai sukuriama nauda – atneša kelionės laiko taupymas. Nemažai prisideda ir nelaimingų atsitikimų sumažėjimas (11,4 proc.), kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai (2,8 proc.) ir oro taršos sumažėjimas (2,4 proc.). Likusi 1,1 proc. dalis – triukšmo taršos, anglies dioksido emisijos sumažėjimas ir vietovės patrauklumo namų ūkiams ir verslui padidėjimas.

Remiantis Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodika, transporto sektoriaus projektų nauda vertinama nuo 25 metų iki 30 metų laikotarpiu. Socialinė ir ekonominė nauda nuo 2014 m. iki 2018 m. nėra vertinama, kadangi šiuo laikotarpiu didžioji dalis projektų yra įgyvendinami, skiriamos investicijos ir patiriamos išlaidos yra didesnės nei sukuriama nauda, o pajamos nėra generuojamos. Naudos augimas pastebimas nuo 2019 m., kai dalis projektų buvo užbaigti. Augimo tendencija išliks iki 2043 m. Šiuo laikotarpiu nauda padidės daugiau kaip 60 kartų – nuo 3,1 mln. Eur iki 199,12 mln. Eur.

Įvertinus pagal 11 priemonių įgyvendintų projektų finansinę vidinę grąžos normą nustatyta, kad visuose projektuose ji yra neigiama. Pažymėtina, kad dažniausiai viešieji ir didelės apimties projektai negeneruoja pajamų, tačiau tenkina viešąjį interesą, todėl aktualu įvertinti ne tik finansinius, tačiau ir ekonominius šių projektų rodiklius. Nors projektų finansinė vidutinė grąžos norma yra neigiama, tačiau jie įgyvendinami dėl teigiamos ekonominės vidinės grąžos normos.

Bendras kelių transporto TEN-T tinklo ilgis yra 2 650,36 km. Pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T kelių tinkle įgyvendinami projektai, kuriais rekonstruojami arba atnaujinami, tiesiami nauji keliai, diegiamos eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės. Bendras geležinkelių transporto TEN-T tinklo ilgis yra 2 015 km. Jame įgyvendinami projektai, kuriais vykdoma geležinkelių elektrifikacija, statomi antrieji geležinkelių keliai, diegiamos eismo ir aplinkosauginės priemonės. TEN-T tinklo vidaus vandenų keliai sudaro 278 km, o jūrų transporto sektoriuje pagrindiniam TEN-T tinklui priskiriamas Klaipėdos valstybinis jūrų uostas. TEN-T jūrų ir vidaus vandenų tinkluose įgyvendinami projektai, kuriais modernizuojama esama infrastruktūra, diegiamos eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės. Lietuvoje yra 3 oro uostai (Vilniaus, Kauno ir Palangos), iš kurių visi priklauso bendram TEN-T tinklui. Pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T tinkle įgyvendinami projektai, kuriais rekonstruojama arba atnaujinama esama oro uostų infrastruktūra, tiesiami nauji riedėjimo takai, diegiamos eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės.

Veiksmų programoje yra išskiriami 3 horizontalieji principai – darnus vystymasis, lygios galimybės ir nediskriminavimas bei moterų ir vyrų lygybė. Įvertinus horizontaliųjų principų laikymąsi nustatyta, kad pagal 6 priemones įgyvendinamais projektais siekiama darnaus



vystymosi principų, tačiau nė vienu projektu, įgyvendinamu pagal 11 priemonių, nebuvo prisidėta prie moterų ir vyrų lygybės principo (poveikis neutralus).

Net sklandžiai įgyvendinus projektus ir tikslingai panaudojus ES lėšas kyla sukurtos infrastruktūros funkcinio palaikymo, finansavimo ir nusidėvėjimo atkūrimo finansavimo problema, kurios ištakos – ES investicijų neįtraukimas į sąnaudas, o tai savo ruožtu lemia, kad į sąnaudas neįtraukiamas grįstas infrastruktūros mokestis (naudojimosi tarifas). Nors sukurta infrastruktūra kuria socialinę naudą, tačiau negeneruoja tiesioginių pajamų. Tokiu atveju pasibaigus infrastruktūros kūrimo projektui jos savininkas neturi papildomų lėšų įplaukų, kurias galėtų paskirti infrastruktūrai palaikyti. Projektų informacija jau dabar indikuoja, kad pajamų trūks išlaidoms ir reinvesticijoms, tad infrastruktūros priežiūros sąnaudoms padengti teks ieškoti alternatyvų ir tikriausiai tai gali būti mokesčių mokėtojų lėšos, tad galimai sumažės kitiems projektams ir transporto rūšims skiriamas finansavimas iš mokesčių mokėtojų.

Vertinant transporto sektoriuje įgyvendintų priemonių ir projektų suderinamumą su kituose ūkio sektoriuose įgyvendintomis priemonėmis ir projektais pastebima keletas priemonių suderinamumo atvejų. Pavyzdžiui, pagal Veiksmų programos 6 prioritetą vystomi vietiniai keliai, o pagal 4 prioritetą „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ modernizuojamas gatvių apšvietimas, tad taip prisidedama prie energijos vartojimo efektyvumo energetikos sektoriuje. Taip pat nustatytas suderinamumas ir su Veiksmų programos 2 prioritetu „Informacinės visuomenės skatinimas“, kuriuo buvo siekiama padidinti plačiajuosčių elektroninių ryšių tinklų infrastruktūros prieinamumą ir naudojimą. Vykdamas plačiajuosčio ryšio infrastruktūros plėtrą buvo siekiama atliekamus darbus derinti su kelių rekonstravimo projektais, kad rekonstruojant kelius būtų kartu klojami ir optiniai kabeliai, taip sumažinant sąnaudas dėl galimo jų pasidalijimo. Dubliavimosi atveju kituose ūkio sektoriuose nenustatyta.

Įvertinus 2014–2020 m. laikotarpį įgyvendintus projektus išskiriami Lietuvos transporto sektoriaus iššūkiai, aktualūs 2021–2027 m. laikotarpį. Šalyje nėra patvirtinta bendra susisiekimo sektoriaus strategija, kurioje būtų numatyta ilgalaikė šio sektoriaus vizija, tikslai, plėtros kryptys ir prioritetai. Nesant strateginio plano sektoriuje veikiantiems subjektams nėra pakankamai aišku, kaip siekiama susisiekimo sektoriaus plėtros. Lietuvoje trūksta geležinkelių jungčių šiaurės ir pietų kryptimis, reikia įgyvendinti geležinkelių elektrifikavimo darbus bei sektoriaus automatizaciją. Tačiau reikšmingiems geležinkelių plėtros projektams Lietuvoje trūksta lėšų. Numatoma, kad 2021–2027 m. laikotarpį Lietuvos geležinkelių projektams skiriamos lėšos bus mažesnės nei 2014–2020 m. finansavimo laikotarpiu. Vertinant transporto sektoriaus neigiamo poveikio aplinkai mažinimą ir krovinio transporto žalinimą ES lygiu prioritetas teikiamas geležinkeliams, tačiau Lietuvoje siekiama padidinti ir vidaus vandenų kelių panaudojimo galimybes. Visgi planuojamų investicijų nepakanka išspręsti aplinkosauginius iššūkius, taip pat pažymėtina, kad infrastruktūra ir jos priežiūrai skirta technika yra nusidėvėjusi, todėl reikalingos didelės investicijos. Jūrų uostų srityje nepakankamas uosto gylis vis dar išlieka pagrindinė problema, trukdanti priimti didesnius bei sunkesnius krovinius gabenančius laivus. Tai lemia ne tik mažesnius uosto pajėgumus, bet ir didesnę neigiamą poveikį aplinkai, nes negalint visiškai pakrauti laivų, jų turi atplaukti daugiau. Nors 2014–2020 m. finansavimo laikotarpiu eismo saugos priemonėms buvo

skiriama dėmesio, tačiau konkrečių eismo saugos priemonių diegimas nėra pakankamai pagrįstas statistinių duomenų analize. Taip pat nėra pakankamai aišku, kurios institucijos atsakomybė – atlikti analizę ir parinkti tinkamas priemones problemoms spręsti. ES lygio dokumentuose numatyta, kad transporto sektoriuje turėtų būti diegiamos inovacijos, leidžiančios užtikrinti duomenų sąveikumą. Tam svarbu panaudoti skaitmenizacijos teikiamas galimybes.

2021–2027 m. laikotarpiu turėtų būti ir toliau tobulinama skirtingų transporto rūšių sąveika skatinant skirtingų transporto sektorių bendradarbiavimą, o ne konkurenciją. Taip pat turėtų būti toliau diegiamos intelektinės transporto sistemos bei įgyvendinami papildomi projektai, susiję su skaitmenizacija ir dirbtinio intelekto panaudojimu. Remiantis priemonių palyginimu, ir toliau aktualus išliks taršos oro uostuose bei jūrų uoste mažinimas. Eismo saugumo priemonės buvo diegiamos ir įgyvendinant projektus pagal daugelį kitų priemonių. Ir toliau turėtų būti siekiama sumažinti žuvusiųjų keliuose rodiklį, prisidedant prie ES tikslo sumažinti sunkiai sužeistų ir žuvusiųjų keliuose skaičių 50 proc. iki 2030 m., o 2050 m. pasiekti arti 0 esantį žuvusiųjų skaičių. Be to, saugaus eismo priemonių diegimas kai kuriais atvejais prisideda ir prie bevariklio transporto naudojimo skatinimo.

2021–2027 m. finansavimo periodu labai svarbu užtikrinti skirtingų transporto rūšių integralumą. 2014–2020 m. laikotarpiu dalyje ruožų investicijos dubliavosi, nes jos buvo skiriamos ir geležinkelių, ir sausumos kelių, o kai kuriais atvejais – ir vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtrai ir tobulinimui. Vertinant transporto sektoriaus poreikius nacionaliniu lygiu, o ne tarp atskirų transporto šakų, būtų galima identifikuoti labiausiai verslo ir gyventojų poreikius atitinkančias transporto rūšis skirtingose atkarpose ir būtent joms skirti didžiausią finansavimą, likusią infrastruktūrą tik palaikant, bet jos neplečiant ir netobulinant.

## Įvadas

Remiantis 2021 m. vasario 10 d. pasirašyta sutartimi tarp Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos ir Smart Continent LT, UAB, atliekamas 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos (toliau – ir Veiksmų programos) prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas.

Vertinimo tikslas – nustatyti 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ investicijų poveikį, transporto srities tobulinimo kryptis ir priemones 2021–2027 m. finansavimo laikotarpiu.

Vertinimo uždaviniai:

1. Įvertinti 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių bei priemonių ir projektų tinkamumą ir pakankamumą.
2. Įvertinti ES fondų investicijų rezultatyvumą prioriteto / uždavinių, priemonių ir projektų lygiu atskiroms transporto rūšims.
3. Įvertinti transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų ES fondų investicijų poveikį atskiriems transporto sektoriams (kelių, geležinkelių, jūrų, oro ir vidaus vandens), visuomenei, ekonomikai, verslui (poveikis Lietuvos ūkio makroekonominiams rodikliams ir atitinkamiems 2014–2020 metų ES fondų investicijų veiksmų programos tikslų įgyvendinimą matuojantiems rodikliams).
4. Pateikti pasiūlymus dėl transporto sektoriaus tobulinimo priemonių 2021–2027 m. laikotarpiu.

Vertinimo išvados ir rekomendacijos bus naudojamos atsiskaityti už 2014–2020 m. ES investicijų panaudojimo rezultatus visuomenei ir Europos Komisijai, o taip pat išmoktos pamokos ir įgyta praktika leis tikslingiau pasirengti 2021–2027 m. finansavimo laikotarpio iššūkiams.

2014–2020 m. ES fondų investicijų lėšomis finansuojami / finansuoti Veiksmų programos 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ investiciniai prioritetai, uždaviniai ir priemonės:

- 6.1 investicinio prioriteto „Bendros Europos daugiarūšio transporto erdvės kūrimo rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą“ uždavinys:
  - 6.1.1. konkretaus uždavinio „Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“ priemonės:
    - 06.1.1-TID-V-501 „TEN-T kelių tinklo techninių parametru gerinimas ir pralaidumo didinimas“;
    - 06.1.1-TID-V-502 „Miestų aplinkkelių tiesimas“;
    - 06.1.1-TID-V-503 „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas“;

- 06.1.1-TID-V-504 „Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle“;
  - 06.1.1-TID-V-505 „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“;
  - 06.1.1-TID-V-506 „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“.
- 6.2.1. konkretaus uždavinio „Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones“ priemonės:
- 06.2.1-TID-V-507 „Regionų pasiekiamumo gerinimas“;
  - 06.2.1-TID-V-508 „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas“;
  - 06.2.1-TID-V-509 „Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose“;
  - 06.2.1-TID-V-510 „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“;
  - 06.2.1-TID-R-511 „Vietinių kelių vystymas“.

Analizuojant duomenis naudota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2021 m. balandžio 2 d. pateikta SFMIS informacija. Vertinime naudota metodologija pateikta 1 priede.

Vertinimas finansuojamas iš Europos socialinio fondo ir Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšų pagal 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 12 prioriteto „Techninė parama, skirta informuoti apie veiksmų programą ir jai vertinti“ priemonę Nr. 12.0.2-CPVA-V-203 „ES fondų investicijų vertinimas“.

# 1 2014–2020 metų ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių, priemonių ir projektų jiems pasiekti tinkamumo ir pakankamumo vertinimas

Šiame skyriuje analizuojamas 1 Vertinimo uždavinys – įvertinti 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių bei priemonių ir projektų jiems pasiekti tinkamumą ir pakankamumą. Vertinant uždavinį, atsakoma į šiuos klausimus:

1. Kokiais esminiais procesais, tendencijomis, pokyčiais Lietuvos transporto sektoriuje pasižymėjo analizuojamas 2014–2020 metų laikotarpis? Kokie buvo pagrindiniai veiksniai, turėję įtakos šiems pokyčiams?
2. Ar keitėsi ir kaip keitėsi investicijų poreikis ir tikslai? Ar tikslams, uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos priemonės ir lėšų skyrimo procedūros? Ar tikslams, uždaviniams pasiekti suplanuoti ir įgyvendinti tinkamiausi projektai? Ar nustatytos tinkamiausios remiamos veiklos transporto sektoriuje?
3. Ar įgyvendinti projektai (jų fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami nustatytiems prioriteto tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti?
4. Ar pagal nustatytus įgyvendinimo rodiklius transporto sektoriaus projektams skirtas pakankamas finansavimas? <sup>1</sup>

## 1.1 Kokiais esminiais procesais, tendencijomis, pokyčiais Lietuvos transporto sektoriuje pasižymėjo analizuojamas 2014–2020 metų laikotarpis? Kokie buvo pagrindiniai veiksniai, turėję įtakos šiems pokyčiams?

Šioje dalyje, remiantis nacionaliniais strateginiais dokumentais bei pagrindinių transporto rodiklių tendencijomis, identifikuojami pagrindiniai transporto sektoriaus pokyčiai 2014–2020 m. laikotarpiu ir juos nulėmę veiksniai.

### Dokumentų analizė

Esminiai procesai, tendencijos ir pokyčiai Lietuvos transporto sektoriuje 2014–2020 m. laikotarpiu yra nustatomi atsižvelgiant į tikslus, numatytus šiuose nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose:

- 2020 m. nacionalinė reformų darbotvarkė<sup>2</sup>;

<sup>1</sup> Klausimas analizuojamas kartu su 3 Vertinimo klausimu, analizė pateikiama 1.3. dalyje.

<sup>2</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. gegužės 13 d. nutarimas Nr. 498 „Dėl 2020 metų nacionalinės reformų darbotvarkės patvirtinimo“. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/5437c5d099d011eaa51db668f0092944?jfwid=92zt7rg2f>

- „Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“<sup>3</sup> ir 2014–2020 m. nacionalinės pažangos programa<sup>4</sup>;
- Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programa<sup>5</sup>;
- 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimas<sup>6</sup>.

**2020 m. nacionalinė reformų darbotvarkė** | Nacionalinė reformų darbotvarkė apibendrina svarbiausias vykdomas ir planuojamas struktūrines reformas siekiant kiekybinių strategijos „Europa 2020“ tikslų. Nacionalinė reformų darbotvarkė kiekvienais metais yra atnaujinama atsižvelgiant į Europos Tarybos rekomendacijas Lietuvai.

Vertinimui aktualiausios trys 2020 m. nacionalinėje reformų darbotvarkėje numatytos priemonės, skirtos Lietuvos su bendrąja Europos rinka gerinimui:

1. geležinkelių jungties „Rail Baltica“ plėtra;
2. automobilių kelių jungties „Via Baltica“ plėtra;
3. uostų, oro uostų ir susijusios infrastruktūros saugos, saugumo ir konkurencingumo užtikrinimas didinant jų pajėgumus.

Toliau pateiktoje lentelėje pateikiami 2020 m. nacionalinėje reformų darbotvarkėje numatyti rodikliai, susiję su transporto sektoriumi.

1 lentelė. ES Tarybos rekomendacijos Lietuvai įgyvendinimo priemonių plano rodikliai

Rodiklio pavadinimas		2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.
Kasmetis krovinių vežimas visų rūšių transportu, mln. t	planas	114,8	116,9	125,9	125,5	131,1
	faktas	136,6	146,5	157*	–	–
Krovinių krova uostuose, mln. t	planas	40	44	46	48	52
	faktas	43,2	46,6	46,3	–	–
Rekonstruota „Via Baltica“ kelio, km	planas	21,1	34,21	11,53	20,73	5,0
	faktas	10,7	34,21	11,53	–	–
Padidintas Lietuvos oro uostų keleivių aptarnavimo pralaidumo pajėgumas, mln. keleivių	planas	4,53	5,04	5,11	5,15	7,45
	faktas	5,2	6,2	6,5	–	–

\* – išankstiniais duomenimis

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis 2019–2020 m. ES Tarybos rekomendacijų Lietuvai įgyvendinimo priemonių plano įgyvendinimo ataskaita

2020 m. faktiniai duomenys dar nėra žinomi, tačiau remiantis 2019 m. rodikliais priemonės sėkmingai įgyvendinamos ir visos reikšmės pasiektos arba viršytos.

**„Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“ ir 2014–2020 m. nacionalinės pažangos programa** | „Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“ – pagrindinis planavimo

<sup>3</sup> Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. gegužės 15 d. nutarimas Nr. XI-1015 „Dėl Valstybės pažangos strategijos „Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“ patvirtinimo“. <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.425517>>

<sup>4</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. lapkričio 28 d. nutarimas Nr. 1482 „Dėl 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programos patvirtinimo“. <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.439028/asr>>

<sup>5</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimas Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos patvirtinimo“. <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.463278/asr>>

<sup>6</sup> UAB „Civitta“ 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimo galutinė ataskaita. <<https://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2007-2013-m-laikotarpio-es-strukturiniu-fondu-poveikio-transportui-vertinimas>>

dokumentas, kuriuo vadovaujantis priimami strateginiai sprendimai ir rengiami valstybės planai ar programos. „Lietuva 2030“ išskiriamos trys esminės pažangos sritys – visuomenė, ekonomika ir vystymasis. Siekiant pokyčių šiose srityse parengta 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programa, apimanti ne tik svarbiausias nacionalinės politikos nuostatas, išdėstytas „Lietuvos pažangos strategijoje „Lietuva 2030“, bet ir pagrindines ES politikos nuostatas, išdėstytas strategijoje „Europa 2020“.

Vertinimui aktualiausias 2014–2020 m. nacionalinės pažangos programos 3-iasis prioritetas „Ekonominiam augimui palanki aplinka“, kurio bendras tikslas – sukurti augimui ir konkurencingumui palankias aplinkos sąlygas. Siekiant šio tikslo numatoma kurti tvarią ir efektyvią ekonominę struktūrą. Toks poreikis grindžiamas tuo, kad dalis transporto infrastruktūros yra susidėvėjusi arba jos trūksta, stokojama įvairių rūšių transporto sąveikos. Plėtojant modernią transporto infrastruktūrą ir darnų judumą būtina plėtoti ir modernizuoti miestų gatvių tinklą ir mažinti grūstis; išplėtoti nepakankamas sausumos transporto jungtis su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų valstybių transporto tinklais; didinti Lietuvos konkurencingumą plėtojant jūrų ir vidaus vandenų transportą; gerinti Lietuvos pasiekiamumą oro transportu, plėtoti įvairių rūšių transporto sąveikai būtiną infrastruktūrą, diegti intelektines transporto sistemas ir paslaugas; diegti eismo, skrydžių, navigacijos saugos ir saugumo priemones kelių, geležinkelių, vandens, oro transporto sektoriuose; plėtoti pažangias eismo kontrolės sistemas. Šių veiksmų įgyvendinimui vertinti 2014–2020 m. nacionalinėje pažangos programoje numatyti rodikliai, kurie pateikiami toliau pateiktoje lentelėje.

2 lentelė. 2014–2020 m. nacionalinėje pažangos programos vertinimo kriterijai, aktualūs Vertinimui

Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Matavimo vienetai	2013 m.	2020 m. tikslas	2020 m. faktas
Kasmetis keleivių vežimas visų rūšių transportu	mln., keleivių	395	430	241
Kasmetinis krovinių vežimas visų rūšių transportu	mln., tonų	107,7	140	178
Žuvusiųjų keliuose skaičius	skaičius, per metus	297	150	175

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis 2014–2020 m. nacionaline pažangos programa

Atsižvelgiant į strategijoje numatytus tikslus ir faktinę situaciją 2020 m. galima teigti, kad buvo pasiektas tik kasmečio krovinių vežimo kiekio augimo tikslas, kuris buvo viršytas 38 mln. tonų. Kasmetis keleivių vežimo visų rūšių transportu rodiklis nepasiekė tikslinės reikšmės, tačiau tam įtakos galėjo turėti 2020 m. Lietuvoje prasidėjusi COVID-19 pandemija ir įvestas karantinas, apribojęs gyventojų keliavimą. Nepaisant mažesnio keleivių srauto, žuvusiųjų keliuose skaičiaus rodiklis nebuvo pasiektas.

**Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programa** | Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programa parengta atsižvelgiant į susisiekimo sektoriaus teikiamą įvairiapusę naudą valstybei, visuomenei ir šalies ūkiui. Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos strateginis tikslas – sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą.

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programoje numatyti siekiami pokyčiai geležinkelių, sausumos kelių, vandens kelių ir oro uostų infrastruktūros srityse. Remiantis 2020 m. metinėje Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos įgyvendinimo

ataskaitoje<sup>7</sup> pateiktais duomenimis, 35 rodikliai iš 71 jau yra įgyvendinti, kai kuriais atvejais siektos reikšmės viršytos 2–4 kartus. 8 rodiklių 2022 m. numatytos reikšmės dar nesiekia 50 proc., 5 iš šių atvejų pasiekta reikšmė yra 0, tačiau iki 2022 m. ir šie rodikliai turėtų būti pasiekti. Rodiklių įgyvendinimas yra glaudžiai susijęs su Veiksmų programos lėšomis ir projektais. Remiantis plėtros programos rodikliais ir jų įgyvendinimo progresu galima identifikuoti svarbiausius 2014–2020 m. laikotarpiu įvykusius pokyčius transporto srityje:

- auga krova Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, pradėta gerinti jūrų transporto sąveika su sausumos transportu uoste ir jo prieigose;
- tobulinama vidaus vandenų kelių infrastruktūra;
- dėl įgyvendintos geležinkelių ruožų rekonstrukcijos ir patobulinimų didėjo traukinių greitis, tiesiant naujus ruožus gerinamas vietinis ir tarptautinis susisiekimas;
- naujos skrydžių valdymo sistemos įrengimas, riedėjimo, kilimo ir tūpimo takų atnaujinimas lėmė pagerėjusį krovinių ir keleivių judumą oro transportu, sumažėjusią vidutinę vieno orlaivio manevravimo trukmę;
- 6-ioose valstybinės reikšmės keliuose nutiesti aplinkkeliai sudaro sąlygas mažinti neigiamą tranzitinių srautų poveikį miestų transporto sistemoms;
- įdiegtos saugumo priemonės, įrengtos saugumo ir triukšmo slopinimo sienelės prisideda prie žuvusiųjų keliuose skaičiaus bei neigiamo poveikio aplinkai ir žmonių sveikatai mažinimo.

**2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimas** | Šio *ex-post* vertinimo tikslas – nustatyti Lietuvos transporto sektoriaus įsisavintų lėšų panaudojimo efektyvumą ir rezultatyvumą, investicijų tvarumą ir tęstinumą bei jų poveikį. *Ex-post* vertinimas taip pat skirtas tinkamai atsiskaityti už 2007–2013 m. lėšų panaudojimą ir patobulinti 2014–2020 m. ES fondų paramos investavimą transporto sektoriuje.

*Ex-post* vertinimo ataskaitoje buvo pateiktos 3 rekomendacijos ES paramą valdančioms ir projektus įgyvendinančioms įstaigoms / institucijoms. Atsižvelgus į jas papildomai įvertinama, ar 2014–2020 m. laikotarpiu siūlomos rekomendacijos buvo įgyvendintos:

1. Ateityje siūloma įtraukti Transporto investicijų direkciją (dabar – VI Centrinė projektų valdymo agentūra) į transporto sektoriaus projektų planavimą strateginių sprendimų priėmimo / programų rengimo etapais | Remiantis interviu su CPVA atstovais medžiaga įstaiga yra įtraukiama į planavimo procesą ir jame dalyvauja, tačiau tai nėra formalizuotas procesas, o pats įtraukimas galėtų būti didesnis ir gilesnis.
2. Siūloma įvertinti esamą vidaus vandenų transporto situaciją ir prireikus analizuoti plėtros perspektyvas | 2020 m. spalio 28 d. buvo sudaryta sutartis dėl Ilgalaikės laivybos Nemunu atnaujinimo programos (studijos) parengimo. Studijoje atliekama keleivių (turistų) ir krovinių judėjimo poreikio Lietuvos Respublikos teritorijoje vidaus vandenų keliais analizė; esamos vidaus vandenų transporto infrastruktūros būklės, jos naudojimo galimybių ir šios infrastruktūros plėtros poreikio analizė;

<sup>7</sup> Informaciją 2021-06-04 pateikė Susisiekimo ministerija.

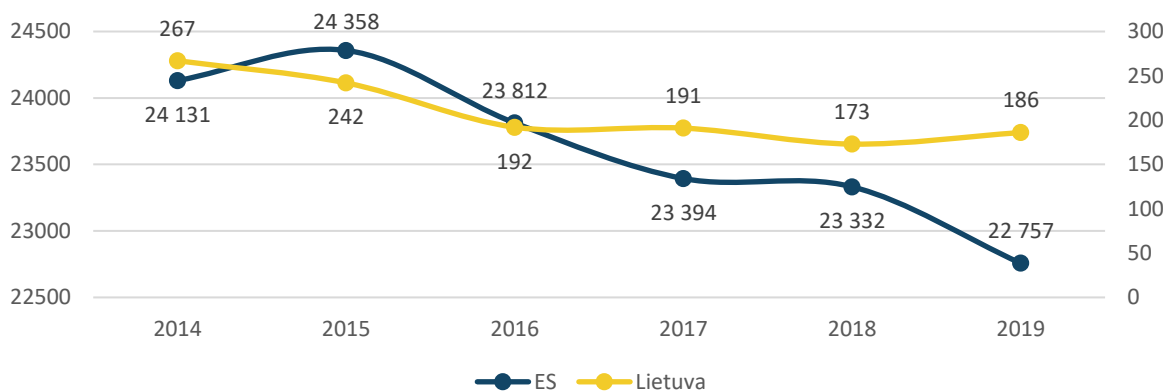


krovinių ir keleivių vežimo vidaus vandenų transporto priemonėmis ir kitomis (sausumos) transporto priemonėmis lyginamoji analizė; vidaus vandenų transporto teisinio reguliavimo analizė; socialinio-ekonominio efekto įvertinimas. Galutinis studijos rezultatas – parengtas darnios, nenuostolingos, konkurencingos keleivinio (turistinio) ir krovinių vandens transporto sistemos sukūrimo planas.

3. Susisiekimo ministerijai patobulinti automobilių kelių sektoriaus investicijoms ir priežiūrai reikalingų lėšų surinkimą | Remiantis Susisiekimo ministerijos duomenimis<sup>8</sup>, Lietuva rengiasi pereiti prie pažangios europinės kelių rinkliavos (angl. *e-tolling*) sistemos, kuri atitiks ES principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“. Nuo 2023 m. ši sistema bus taikoma apmokestinant šalies valstybinės reikšmės keliais važiuojančias krovines transporto priemones ir autobusus. Tai numatyta Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo pakeitimuose<sup>9</sup>.

### Lietuvos ir ES transporto rodiklių palyginimas

Lietuvoje pagrindinių transporto rodiklių dinamika skyrėsi nuo bendros situacijos ES valstybėse. Toliau pateiktame paveiksle pavaizduotos žuvusiųjų keliuose skaičių tendencijos.



1 paveikslas. Žuvusiųjų keliuose skaičius Lietuvoje ir ES 2014–2019 m.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Eurostato duomenimis

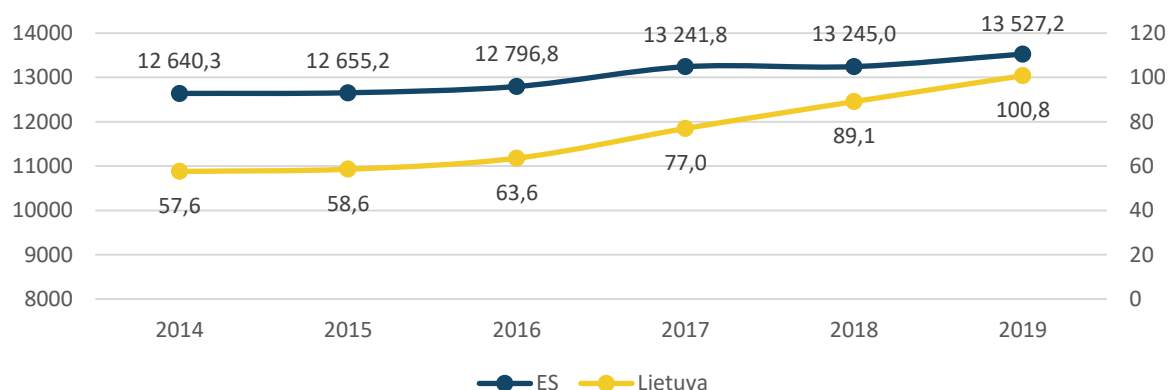
ES analizuojamuoju laikotarpiu žuvusiųjų skaičius keliuose sumažėjo 5,7 proc., o Lietuvoje – 30,3 proc. Lietuvoje tokį sumažėjimą galima argumentuoti įgyvendintais projektais, kurie susiję su TEN-T tinklo ir vietinės reikšmės kelių techninių parametru gerinimu, papildomų jungčių įrengimu ir vieno lygio sankirtų naikinimu. Papildomai poveikį daro ne tik infrastruktūrinių projektų įgyvendinimas, tačiau ir gyventojų švietimas saugaus eismo klausimais.

Tiek ES, tiek ir Lietuvoje vežtų krovinių kiekis kelių transportu nuo 2014 m. iki 2019 m. augo – ES 7 proc., o Lietuvoje beveik dvigubai. Tokiam sparčiam augimui įtakos galėjo turėti TEN-T tinklo kelių plėtra ir rekonstravimas, papildomų tinklo jungčių įrengimas, vieno lygio

<sup>8</sup> Lietuvoje įvedama europinė kelių rinkliavos sistema pagal principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“. <<https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/lietuvoje-ivedama-europine-keliu-rinkliavos-sistema-pagal-principus-naudotojas-moka-ir-tersejas-moka>>

<sup>9</sup> Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo įstatymas. <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/6dbb23e024df11eb8c97e01ffe050e1c?jfwid=32ocqtacx>>

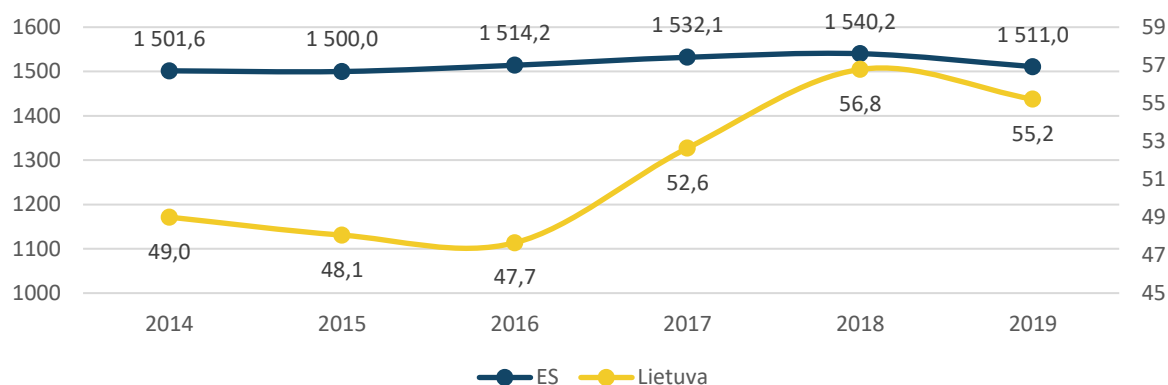
sankryžų su geležinkeliu naikinimas, kitų transporto rūšių infrastruktūros modernizavimas (žr. toliau pateiktą paveikslą).



2 paveikslas. Kelių transportu vežtų krovinių kiekis Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. tonų

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Eurostato duomenimis

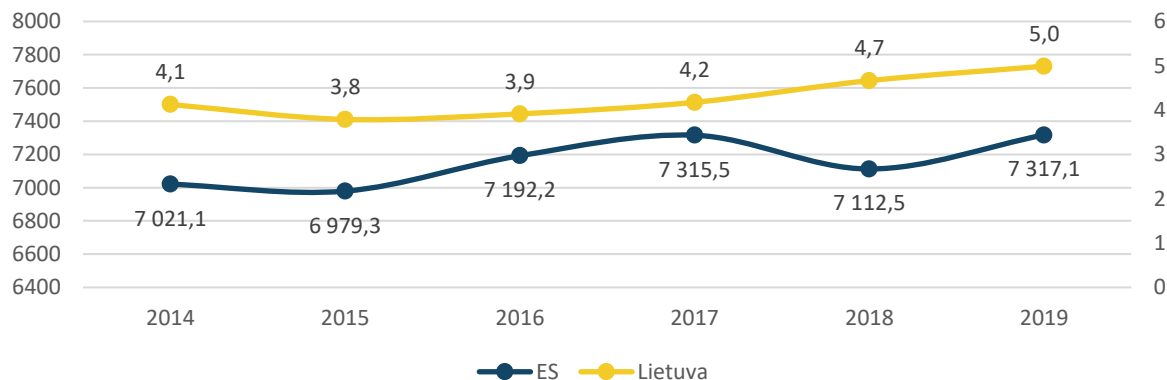
Dėl geležinkelių transporte įrengiamų antrųjų geležinkelių kelių, vykdomos elektrifikacijos ir naikinamų vieno lygio sankryžų, dėl kurių didėja traukinių pralaidumas, Lietuvoje vežtų krovinių kiekis 2014–2019 m. laikotarpiu išaugo 12,6 proc. ES geležinkelių transportu vežtų krovinių kiekis analizuojamuoju laikotarpiu išliko pastovus (žr. toliau pateiktą paveikslą).



3 paveikslas. Geležinkelių transportu vežtų krovinių kiekis Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. tonų

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Eurostato duomenimis

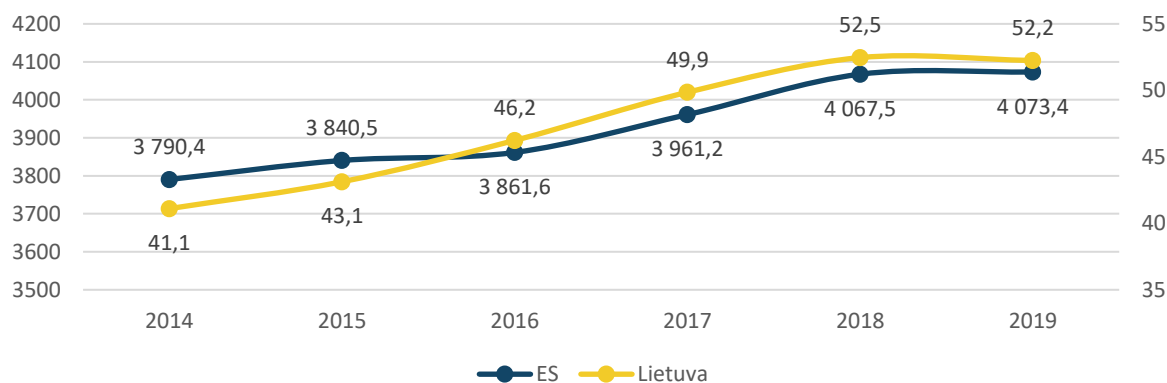
Gerinant geležinkelių transporto infrastruktūros techninius parametrus, dėl kurių didėja keleivinių traukinių greitis, ir naikinant vieno lygio sankryžas, dėl kurių didėja traukinių pralaidumas, vežtų keleivių skaičius Lietuvoje nuo 2014 m. iki 2019 m. išaugo beveik 22 proc. ES vežtų keleivių skaičius padidėjo 4,2 proc. (žr. toliau pateiktą paveikslą).



4 paveikslas. Geležinkelių transportu vežtų keleivių skaičius Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Eurostato duomenimis

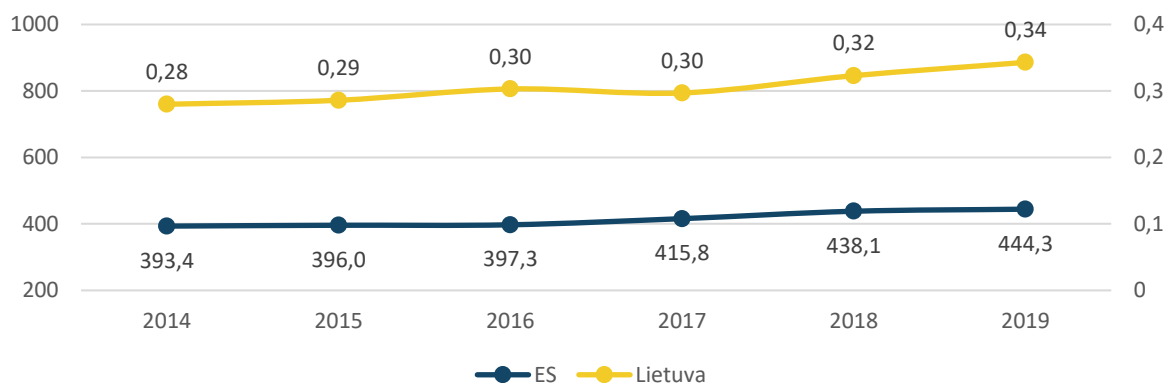
Analizuojamuoju laikotarpiu ES jūrų transportu vežtų krovinių kiekis padidėjo 7,5 proc., o Lietuvoje – 27 proc. (žr. toliau pateiktą paveikslą). Prie krovinių kiekio augimo galėjo prisidėti įgyvendintas Malkų įlankos gilavimo projektas, taip pat vis dar įgyvendinamas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilavimo projektas.



5 paveikslas. Jūrų transportu vežtų krovinių kiekis Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. tonų

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Eurostato duomenimis

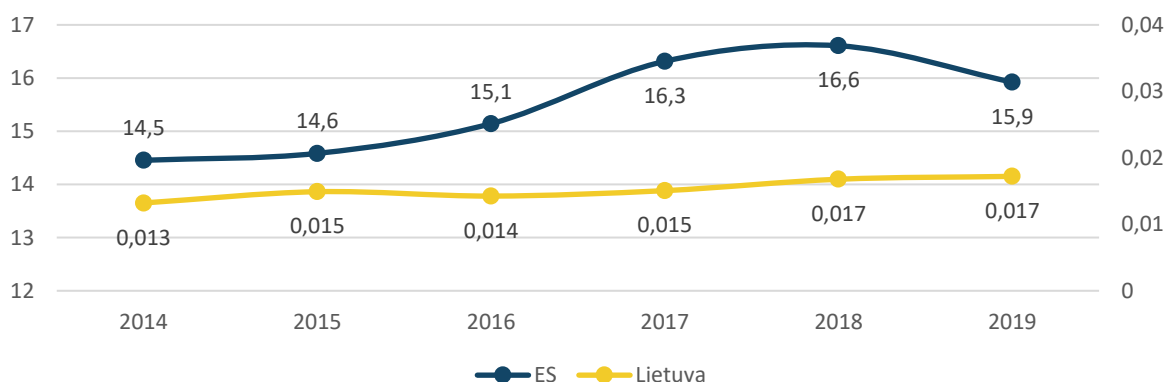
21,4 proc. padidėjusiam vežtų keleivių skaičiui Lietuvoje 2014–2019 m. laikotarpiu įtakos galėjo turėti Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste atliekami infrastruktūros modernizavimo darbai (Malkų įlankos gilavimas ir uosto laivybos kanalo gilavimas). ES keleivių skaičius analizuojamuoju laikotarpiu išaugo 12,9 proc. (žr. toliau pateiktą paveikslą).



6 paveikslas. Jūrų transportu vežtų keleivių skaičius Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Eurostato duomenimis

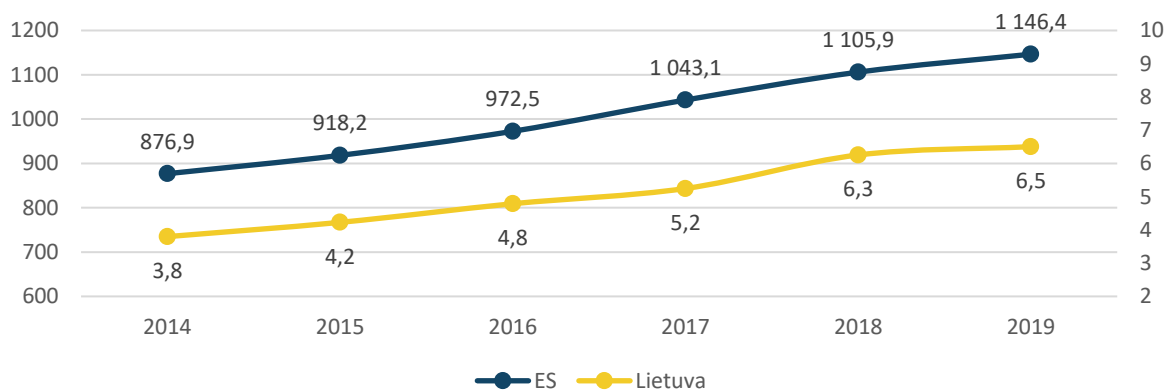
Analizuojant oro transportu vežtų krovinių kiekio pokyčius nustatyta, kad ES vežtų krovinių skaičius padidėjo 9,7 proc., o Lietuvoje – 30,7 proc. Nors Europos kontekste toks padidėjimas nėra ryškus, tačiau krovinių kiekio padidėjimui įtakos galėjo turėti ir Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo tako rekonstravimas bei riedėjimo takų statyba ir rekonstravimas (žr. toliau pateiktą paveikslą).



7 paveikslas. Oro transportu vežtų krovinių kiekis Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln. tonų

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Eurostato duomenimis

2014–2019 m. laikotarpiu ES oro transportu vežtų keleivių skaičius išaugo 30,7 proc., o Lietuvoje – daugiau nei 70 proc. Keleivių skaičiaus augimui nemažą įtaką galėjo turėti oro transporto sektoriuje įgyvendinti projektai: Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo tako, riedėjimo takų statyba ir rekonstravimas, šiaurinio perono rekonstravimas ir plėtimas (žr. toliau pateiktą paveikslą).



8 paveikslas. Oro transportu vežtų keleivių skaičius Lietuvoje ir ES 2014–2019 m., mln.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Eurostato duomenimis

Apibendrinus galima teigti, kad vienas svarbiausių veiksnių, lėmusių pokyčius transporto sektoriuje 2014–2020 m. laikotarpiu, buvo Veiksmų programos įgyvendinimas. Įgyvendinti projektai leido modernizuoti esamą infrastruktūrą ir vykdyti jos plėtrą, o tai didelę įtaką turėjo:

- transporto sektoriaus įmonėms, nes buvo sudarytos sąlygos skirtingų transporto rūšių sąveikai, dėl to visuose transporto sektoriuose augo vežtų krovinių kiekiai ir keleivių skaičius;
- gyventojams, nes infrastruktūros rekonstrukcijos metu buvo įgyvendinti projektai, susiję su triukšmo taršos mažinimu, gyventojų saugumo didinimu ir susisiekimo gerinimu;
- aplinkai, nes buvo įgyvendinamos priemonės, leidžiančios mažinti aplinkos taršą ir neigiamą poveikį jai.

Ateityje turėtų būti vykdomi tolesni infrastruktūros modernizavimo ir plėtros darbai, kurie sudarytų sąlygas efektyviau išnaudoti sukurtą infrastruktūrą ir dar labiau mažinti neigiamą poveikį aplinkai ir gyventojams.

## 1.2 Ar keitėsi ir kaip keitėsi investicijų poreikis ir tikslai? Ar tikslams, uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos priemonės ir lėšų skyrimo procedūros? Ar tikslams, uždaviniams pasiekti suplanuoti ir įgyvendinti tinkamiausi projektai? Ar nustatytos tinkamiausios remiamos veiklos transporto sektoriuje?

Įgyvendinant VP 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūra“ su transporto sektoriumi susijusius investicinius prioritetus buvo siekiama plėtoti ir modernizuoti transporto jungtis su TEN-T, skiriant daugiau dėmesio saugaus eismo užtikrinimui; plėtoti ir modernizuoti daugiaryšę transporto infrastruktūrą ir skatinti darnų judumą; plėtoti pažangią, naujovišką ir visiškai tarpusavyje susietą transporto infrastruktūrą; gerinti judumo sąlygas ir efektyviau valdyti judumo paklausą, plėtoti įvairių rūšių sąveikai būtiną infrastruktūrą. Šių tikslų siekimas išliko aktualus visu laikotarpiu ir jie nekito. Tikslų įgyvendinimui VP numatyti du uždaviniai:

1. padidinti šalies daugiaryšės susisiekimo sistemos ir TEN-T sąveiką;
2. padidinti judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones.

Siekiant nustatyti, ar VP numatytiems tikslams ir uždaviniams pasiekti suplanuotos tinkamos priemonės, atlikta intervencijų logikos analizė (žr. 2 priedą). Nustatyta, kad įgyvendinant PFSA numatytas veiklas sukurti rezultatai prisideda prie iššūkių, identifikuojamų programavimo laikotarpio pradžioje, sprendimo. Nustatytiems tikslams ir uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos veiklos, nes kelių, geležinkelių, jūrų, vidaus vandenų ir oro transporto sektoriuose įgyvendinti projektai sprendžia VP išgrynintas problemas. Atrenkant projektus galima rizika – finansuoti projektus, kurių planuojami pasiekti rodikliai ir sukuriama pridėtinė vertė nėra tinkamai pagrįsta. Tokiu atveju įgyvendinimo metu gali paaiškėti, kad dalies veiklų nėra galimybių įgyvendinti arba joms nėra poreikio – tai lemtų VP numatytų rodiklių nepasiekiamumą.

<b>Kelių transporto infrastruktūros projektai</b>	
06.1.1-TID-V-502 priemonės „Miestų aplinkkelių tiesimas“ projektas „Transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio III etapas“	
<p>Trumpai:                      Projekto įgyvendintoja – Vilniaus miesto savivaldybės administracija                      Projekto išlaidos – 91 755 414,25 Eur                      Skirtas finansavimas – 81 662 169,55 Eur                      Finansavimo forma – negrąžinamoji subsidija                      Finansavimo intensyvumas – 89 proc.</p>	<p>Projekto metu Vilniaus miesto vakarinėje dalyje tiesiama transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus miesto aplinkkelis (III etapas). Projekto įgyvendinimas prisideda prie transporto situacijos Vilniuje gerinimo, miestas pravažiuojamas greičiau ir patogiau. Projektas sudaro sąlygas nukreipti tranzitinius automobilius, įskaitant krovininius, nuo centro, geriau patekti iš priemiesčių, arti miesto esančių gyvenviečių ir gyvenamųjų zonų šiaurės vakarų dalyje į pramoninę pietinę zoną ir pramoninę gyvenamąją rytinę zoną, sumažinti eismo grūstis vakarinėje miesto dalyje bei centre, sumažinti eismo įvykių skaičių, kelių transporto priemonių išlaidas, neigiamą poveikį aplinkai Vilniaus mieste bei šiltnamio efektą.</p> <p>Įgyvendinus projektą bendrai naujai nutiestų kelių (TEN-T tinkle) ilgis – 5,16 km, planuota, kad TEN-T tinkle sugaištas kelionių laikas sieks 0,83 mln. val., faktiškai pasiekta reikšmė – 1,49 mln. val. Nutiesta kelio atkarpa sudaro sąlygas didesniai kelio pralaidumui ir eismo intensyvumui, todėl rodiklis yra viršytas.</p> <p>Įgyvendinus projektą išsprendžiamos VP numatytos problemos: trūkstamų TEN-T tinklo grandžių ar jungčių tiesimas, patogios Vilniaus miesto kelių transporto sistemos jungties su TEN-T tinklu suformavimas, pralaidumo didinimas, eismo įvykių, triukšmo ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimas.</p>
06.2.1-TID-V-507 priemonės „Regionų pasiekiamumo gerinimas“ projektas „Valstybinės reikšmės krašto ir rajoninių kelių rekonstravimas. II etapas“	
<p>Trumpai:                      Projekto įgyvendintoja – VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija                      Projekto išlaidos – 33 126 743,98 Eur                      Skirtas finansavimas – 18 382 276,94 Eur                      Finansavimo forma – negrąžinamoji subsidija                      Finansavimo intensyvumas – 56 proc.</p>	<p>Projekto metu plėtojamas ir tobulinamas krašto bei rajoninių kelių tinklas, stiprinama ir platinama kelių danga, įgyvendinamos eismo saugos ir aplinkosaugos priemonės. Įgyvendinant projektą darbai vykdomi keturiuose Lietuvos regionuose: Šiaurės regione (kelias Nr. 144 Jonava–Kėdainiai–Šeduva 76,40–90,058 km), Telšių regione (kelias Nr. 164 Mažeikiai–Plungė–Tauragė 48,0–58,1 km), Vilniaus regione (kelias Nr. 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė 41,95–45,177 km) ir Kauno regione (kelias Nr. 141 Kaunas–Jurbarkas–Šilutė–Klaipėda 18,00–22,70 km). Planuojama, kad atlikus kelių ruožų rekonstrukciją pagerės vietinių miestų gyventojų</p>

	<p>susisiekimo sąlygos, sumažės laiko gaišatis ir padidės eismo sauga kelyje.</p> <p>Įgyvendinus projektą bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis – 30,53 km, planuota, kad sugaištas kelionių laikas sieks 570 tūkst. val., o faktiškai pasiekta reikšmė – 592,76 tūkst. val.</p> <p>Projekto įgyvendinimas sprendžia VP numatytas infrastruktūros techninių parametru ir pralaidumo problemas, nes automobilių skaičiaus augimas ir didėjantis žmonių mobilumas kelia vis daugiau problemų.</p>
<p>06.2.1-TID-R-511 priemonės „Vietinių kelių vystymas“ projektas „Aleksoto gatvių rekonstravimas (Kalvarijos g., Vyčio Kryžiaus g., K. Sprangausko g., J. Petruičio g., J. Čapliko g., J. Pabrėžos g., Vilties g.)“</p>	
<p>Trumpai: Projekto įgyvendintoja – Kauno miesto savivaldybės administracija Projekto išlaidos – 10 251 779,36 Eur Skirtas finansavimas – 3 472 611,43 Eur Finansavimo forma – negrąžinamoji subsidija Finansavimo intensyvumas – 34 proc.</p>	<p>Projekto metu plėtojamas susisiekimas vietinės reikšmės keliais Kauno mieste, gerinami šių kelių techniniai parametrai ir diegiamos eismo saugos priemonės. Projektas įgyvendinamas Kaune, Aleksoto gatvėse: Kalvarijos g., Vyčio Kryžiaus g., K. Sprangausko g., J. Petruičio g., J. Čapliko g., J. Pabrėžos g., Vilties g. Šiuo projektu planuojama pagerinti susisiekimo sąlygas Kauno miesto gyventojams, užtikrinti patogesnę gyvenamosios aplinkos pasiekiamumą ir padidinti eismo saugumo lygį gatvėse.</p> <p>Įgyvendinus projektą bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis sieks 9,68 km, kai vidutiniškai savivaldybėse rekonstruojama iki 2 km kelių. Taip pat bus įdiegtos 7 saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės.</p> <p>Projekto įgyvendinimas gerina susisiekimo sąlygas tarp miesto objektų ir išorinių kelių, nes gatvės yra neasfaltuotos ir duobėtos, o jas atnaujinus bus užtikrinamas susisiekimas su pagrindinėmis šalies magistralėmis. Taip pat tai užtikrina sąlygas patogesniai gyvenamosios aplinkos pasiekiamumui, nes mažinami transporto srautai, dėl kurių mažėja ir sugaištas laikas eismo spūstyse, mažėja oro užterštumas. Projektas sprendžia VP numatytas infrastruktūros techninių parametru ir pralaidumo problemas.</p>
<p>06.2.1-TID-R-511 priemonės „Vietinių kelių vystymas“ projektas „Vietinių kelių techninių parametru ir eismo saugos gerinimas Panevėžio rajone“</p>	
<p>Trumpai: Projekto įgyvendintoja – Panevėžio rajono savivaldybės administracija Projekto išlaidos – 1 385 472,00 Eur Skirtas finansavimas – 1 182 279,00 Eur Finansavimo forma – negrąžinamoji subsidija Finansavimo intensyvumas – 85 proc.</p>	<p>Projekto metu gerinami vietinių kelių tinklo atkarpų techniniai parametrai ir eismo sauga Panevėžio rajone. Projektu planuojama įdiegti eismo saugos priemones ir rekonstruoti vietinės reikšmės kelius Paliūniškio, Mickiemės, Skaistgirių, Molainių, Bernatonių, Pašilių II, Velželio, Vyčių kaimų ir Krekenavos miestelio keliuose (gatvėse).</p> <p>Įgyvendinus projektą bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis – 5,08 km, o įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės – 40 vnt.</p> <p>Projekto įgyvendinimas sudaro sąlygas didinti įvardytų kaimų ir miestelio gyventojų integraciją į regiono centrus dėl pagerėjusių susisiekimo sąlygų, nes pagrindinės sprendžiamos problemos buvo susijusios su nepatogia esama infrastruktūra, susidėvėjusia kelio danga ir žvyro dangos atkarpomis. Projektas taip pat gerina Panevėžio rajone esančių miestelio gyventojų gyvenamąją aplinką, nes nebuvo užtikrintos patogios pėsčiųjų ir dviratinkų eismo sąlygos, kilo didelė eismo įvykių rizika. Projektas sprendžia VP numatytas infrastruktūros techninių parametru ir pralaidumo didinimo problemas.</p>

### Geležinkelių transporto infrastruktūros projektai

06.1.1-TID-V-503 priemonės „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas“ projektas „Ruožo Kena-N. Vilnia elektrifikavimas“

#### Trumpai:

Projekto įgyvendintoja – AB „LTG Infra“  
Projekto išlaidos – 26 708 313,79 Eur  
Skirtas finansavimas – 22 702 066,72 Eur  
Finansavimo forma – negrąžinamoji subsidija  
Finansavimo intensyvumas – 85 proc.

Projekto metu elektrifikuojamas geležinkelių ruožas Naujoji Vilnia–Kena. Planuojama, kad įgyvendinus projektą būtų sudarytos prielaidos pereiti nuo iškastinio kuro prie atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo geležinkelių transporto sektoriuje, sumažinti poveikį aplinkai ir padidinti geležinkelių transporto patrauklumą keleiviams, kroviniams vežti naudojant aplinką tausojančias priemones. Būtų mažinami keleivių bei krovinių kelionės laiko kaštai, sumažėtų dėl oro taršos ir triukšmo lygio išaugę kaštai.

Įgyvendinus projektą bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis – 28,62 km, planuota, kad vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose sieks 85,60 km/val., o faktiškai pasiekta reikšmė – 95,62 km/val.

Projekto įgyvendinimas mažina neigiamą poveikį aplinkai, nes sudaromos sąlygos pereiti nuo iškastinio kuro prie atsinaujinančių energijos išteklių, pavyzdžiui, elektrinių traukinių naudojimo geležinkelių transporto sektoriuje, didina krovinių ir keleivių judėjimą geležinkeliu transportu, nes didėja patrauklumas vežant keleivius ir krovinius bei pasirengiama vykdyti traukinių eismą 160 km/val. greičiu. Taip pat tai gerina ES transeuropinio transporto tinklo pagrindinio tinklo koridorius ir jų jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu, nes elektrifikuotų geležinkelių kelių yra itin mažai (7 proc.), o elektrifikacija yra viena iš TEN-T plėtros gairių nuostatų bei plėtoja skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą. Tam įtakos turi ir 11,7 proc. didesnis, nei buvo planuota, vidutinis keleivinio traukinio greitis TEN-T geležinkelių ruožuose. Projektas sprendžia VP numatytus iššūkius: geležinkelių infrastruktūros atnaujinimą ir tobulinimą, neigiamo poveikio aplinkai mažinimą, patrauklumo keleiviams ir krovinių vežimui didinimą.

06.1.1-TID-V-503 priemonės „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas“ projektas „Antrojo kelio statyba ruože Telšiai-Lieplaukė“

#### Trumpai:

Projekto įgyvendintoja – AB „LTG Infra“  
Projekto išlaidos – 48 941 683,75 Eur  
Skirtas finansavimas – 41 600 431,19 Eur  
Finansavimo forma – negrąžinamoji subsidija  
Finansavimo intensyvumas – 79 proc.

Projekto metu statomas antrasis geležinkelių kelias ruože Telšiai–Lieplaukė (17,22 km). Planuojama, kad šis projektas prisidės prie IX B koridoriaus pralaidumo didinimo naikinant siaurąsias geležinkelio vietas. Esamo ruožo infrastruktūros pajėgumai neatitinka augančių krovinių srautų, esamas vienkelis geležinkelis yra senas, nusidėvėjęs, gyventojai neigiamai veikiami geležinkelio eismo keliamo triukšmo, būtina rekonstruoti pavojingą vieno lygio sankryžą.

Įgyvendinus projektą bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelių TEN-T tinkle linijų ilgis vietoje planuotų 17,22 km – 18,70 km.

Projekto įgyvendinimas užtikrina sąlygas saugesniam traukinių ir automobilių eismui, didinamas geležinkelių transporto ruožo pralaidumas, nes šia atkarpa juda vieni didžiausių krovinių srautai į ir iš Klaipėdos uosto, didinamas geležinkelio transporto patrauklumas vežant keleivius bei krovinius. Projektas sprendžia VP numatytus iššūkius: geležinkelių infrastruktūros atnaujinimą ir tobulinimą, antrųjų kelių, gerinančių linijų pralaidumą, statybą.

06.2.1-TID-V-508 priemonės „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas“ projektas „Dviejų lygių sankirtų su geležinkeliu Marijampolės miesto Gedimino ir Aušros gatvėse rekonstravimas“



<p><b>Trumpai:</b>                  Projekto įgyvendintoja – Marijampolės savivaldybės administracija                  Projekto išlaidos – 15 363 141,67 Eur                  Skirtas finansavimas – 11 194 151,07 Eur                  Finansavimo forma – negražinamoji subsidija                  Finansavimo intensyvumas – 73 proc.</p>	<p>Projekto metu panaikinama geležinkelio ir kelio vieno lygio sankirta įrengiant geležinkelio viaduką (Gedimino gatvės dalies rekonstravimas ir sankryžos rekonstravimas, Aušros ir Geležinkelio gatvių rekonstravimas įrengiant transporto viaduką Geležinkelio gatvėje ir iškasą Aušros gatvėje). Planuojama, kad bus sudarytos sąlygos nepertraukiamam automobilių ir traukinių eismo judėjimui bei bus didinama eismo sauga ir gyventojų saugumas.</p> <p>Įgyvendinus projektą įdiegtos 2 saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės. Šios priemonės sudaro 67 proc. visų įdiegtų priemonių arba 20 proc. visų planuojamų įdiegti priemonių.</p> <p>Projekto įgyvendinimas leidžia padidinti greičio ir patogumo kriterijų TEN-T geležinkelių tinkle, pagal kurį Lietuva atsilieka kitų šalių kontekste, didina traukinių pralaidumą, eismo saugą, nes sankryžose fiksuojama palyginti daug eismo įvykių, ir gyventojų saugumą. Projektas sprendžia VP numatytus iššūkius: eismo saugą ir gyventojų saugumą.</p>
--	---

06.2.1-TID-V-509 priemonės „Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose“ projektas „Geležinkelių transporto aplinkos apsaugos priemonių (triukšmą slopinančių priemonių) diegimas Šiaulių miesto savivaldybėje“

<p><b>Trumpai:</b>                  Projekto įgyvendintoja – AB „LTG Infra“                  Projekto išlaidos – 2 764 746,92 Eur                  Skirtas finansavimas – 1 849 464,41 Eur                  Finansavimo forma – negražinamoji subsidija                  Finansavimo intensyvumas – 67 proc.</p>	<p>Projekto metu įrengiamos triukšmo mažinimo sienutės, kad būtų užtikrinti leidžiami triukšmo lygiai šalia geležinkelio linijos Šiauliuose esančiuose gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje. Siekiama pagerinti asmenų gyvenimo sąlygas Šiaulių m. Žaliūkų g. ir Margių g. aplinkoje.</p> <p>Įgyvendinus projektą įdiegta saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės – 2 vnt. Šios priemonės sudaro 33 proc. planuojamų įgyvendinti priemonių.</p> <p>Projekto įgyvendinimas užtikrina greta esančių gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje mažinamą triukšmo lygį, nes tai turi neigiamą įtaką gyventojų sveikatos būklei ir gyvenimo kokybei, sumažina neigiamą poveikį aplinkai ir užtikrina sklandų ir saugų keleivių judėjimą, nes siekiama sumažinti galimų žūčių skaičių geležinkelio ruože Šiaulių miesto teritorijoje. Projektas sprendžia VP numatytus iššūkius: neigiamo poveikio aplinkai mažinimą, eismo saugą ir gyventojų saugumą.</p>
--	--

### Jūrų transporto infrastruktūros projektai

06.1.1-TID-V-505 priemonės „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ projektas „Malkų įlankos gilinimas iki 14,5 m, įskaitant gamtosauginės krantosaugos sienutės įrengimą“

<p><b>Trumpai:</b>                  Projekto įgyvendintoja – VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija                  Projekto išlaidos – 33 147 092,13 Eur                  Skirtas finansavimas – 28 175 028,31 Eur                  Finansavimo forma – negražinamoji subsidija                  Finansavimo intensyvumas – 85 proc.</p>	<p>Projekto metu gerinamos jūrų transporto eismo sąlygos uosto Malkų įlankoje didinant laivybos saugumą ir įdiegiamos priemonės, saugosiančios Smeltės botaninį draustinį nuo uosto infrastruktūros plėtros ir intensyvėjančios uosto veiklos Malkų įlankoje neigiamo poveikio.</p> <p>Įgyvendinus projektą jūrų uoste įdiegtos 2 saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, kurios sudaro 100 proc. visų įgyvendintų priemonių arba 40 proc. visų planuojamų įgyvendinti priemonių.</p> <p>Projekto įgyvendinimas pirmiausia sprendžia Malkų įlankos gylio problemą, nes tai neleidžia užtikrinti tinkamų ir saugių didžiųjų laivų navigavimo įlankoje sąlygų. Projektas taip pat prisideda prie neigiamo poveikio aplinkai mažinimo. Ši problema kyla dėl intensyvėjančios laivybos. Direkcijos atstovų teigimu, įlankos gilinimas didina Klaipėdos uosto konkurencingumą Europos ir pasaulio lygiu, nes</p>
---	---

daugumos uostų gylis siekia 14,5 m. ar daugiau. Įlankos gilinimas uostą paverčia prieinamu naujiems laivams bei keleivių ir krovinių srautams, o tai lemia pigesnę didelių siuntų siuntimą, gerina jūrų transporto eksporto sąlygas ir kuria papildomą pridėtinę vertę valstybei. Projektas sprendžia VP numatytus iššūkius: eismo saugą, neigiamo poveikio aplinkai mažinimą ir uosto konkurencingumą.

### Vidaus vandenų transporto infrastruktūros projektai

06.2.1-TID-V-510 priemonės „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“ projektas „TEN-T tinklo kelio E41 modernizavimas“

Trumpai:  
Projekto įgyvendintoja – VĮ Vidaus vandens kelių direkcija  
Projekto išlaidos – 23 261 121,00 Eur  
Skirtas finansavimas – 23 261 121,00 Eur  
Finansavimo forma – negrąžinamoji subsidija  
Finansavimo intensyvumas – 100 proc.

Projekto metu gerinamos laivybos sąlygos TEN-T tinklo vidaus vandenų kelyje E41. Projektas prisideda ir prie laivybos konkurencingumo didinimo. 2014–2020 m. laikotarpiu tai buvo vienintelis suplanuotas ir dar įgyvendinamas projektas vidaus vandenų transporto sektoriuje.

Įgyvendinus projektą planuojama, kad bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenų kelio ilgis sieks 20 km, o vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis TEN-T tinklo E41 kelyje sieks 100 tūkst. tonų per metus.

Projekto įgyvendinimas pirmiausia sudaro tinkamas laivybai sąlygas tarptautinės reikšmės kelyje E41, nes dabartinės sąlygos neatitinka vidaus vandenų kelių naudotojų poreikių. Direkcijos atstovų teigimu, projektas sudaro sąlygas nemažą dalį krovinių perkelti iš kelių transporto į vidaus vandenų transportą, o tai mažina neigiamą poveikį aplinkai, triukšmo taršą, eismo spūstis ir avaringumą. Projektas sprendžia VP numatytus iššūkius: infrastruktūros modernizavimą, saugos ir aplinkosauginių parametru didinimą.

### Oro transporto infrastruktūros projektai

06.1.1-TID-V-506 priemonės „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“ projektas „Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo tako bei signalinės žiburių sistemos rekonstravimas, gerinant skrydžio saugos sąlygas“

Trumpai:  
Projekto įgyvendintoja – VĮ Lietuvos oro uostai  
Projekto išlaidos – 21 198 273,72 Eur  
Skirtas finansavimas – 10 493 144,00 Eur  
Finansavimo forma – negrąžinamoji subsidija  
Finansavimo intensyvumas – 49 proc.

Projekto metu siekiama pagerinti skrydžių saugą ir aviacijos saugumą Vilniaus oro uoste, todėl rekonstruojamas Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo takas bei signalinės žiburių sistemos.

Įgyvendinant projektą įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų plotas 2,2 proc. viršijo sutartyje planuojamą rodiklio reikšmę, t. y. vietoje planuoto 172,3 tūkst. m<sup>2</sup> buvo rekonstruota 176,2 tūkst. m<sup>2</sup>.

Projekto įgyvendinimas gerina oro uostų infrastruktūrą, nes kilimo ir tūpimo takai yra asfalto dangos, kuri yra susidėvėjusi, vietomis yra įtrūkimų, skersinių plyšių. Neatlikus šių darbų oro uosto veikla būtų apribota, nes takas būtų neatitikęs saugos reikalavimų, nebūtų leista priimti ir aptarnauti dalies orlaivių. LOU atstovo teigimu, projektas užtikrina eismo saugumą Vilniaus oro uoste ir mažina aviacinę taršą, nes padidinamas orlaivių manevringumas ir sutrumpinamas riedėjimo laikas oro uosto teritorijoje, gerina socialinę aplinką netoli oro uosto esančiose gyvenvietėse ir mažina neigiamą poveikį aplinkai, nes įrengta lietaus vandens surinkimo sistema mažina teršalų pateikimo į aplinką kiekį. Šis projektas atkreipė ir užsienio žiniasklaidos dėmesį, kadangi pagrindinio šalies oro uosto su vienu orlaivių kilimo ir tūpimo taku uždarymas ir jo veiklos perkėlimas į kitą šalies oro uostą dėl atliekamų rekonstrukcijos darbų yra

pirmasis pasaulio istorijoje. Projektas sprendžia VP numatytus iššūkius: infrastruktūros modernizavimą, aviacinės taršos mažinimą ir eismo saugą.

Įgyvendinant priemones projektai finansuoti taikant negražinamosios subsidijos principą, įpareigojant projekto vykdytoją padengti dalį projekto įgyvendinimui reikalingos sumos arba skiriant 100 proc.<sup>10</sup> tinkamų finansuoti išlaidų finansavimą.

- Kelių transporto sektoriuje negaunant finansinės subsidijos didelės apimties projektai nebūtų įgyvendinami arba būtų mažesnės apimties, nes projektai neturi finansinio atsiperkamumo, todėl ateityje gali atsirasti palūkanų našta, kuri ribos galimybes plėsti ir rekonstruoti tinklą. Net 28 savivaldybės vietinės reikšmės projektų nebūtų įgyvendinusios, jei nebūtų skirta parama, o 18 savivaldybių būtų įgyvendinusios mažesnės apimties projektus, t. y. siekusios mažesnių rodiklių reikšmių, nei gavus negražinamąją subsidiją.
- Geležinkelių transporto sektoriuje be paramos nebūtų nieko daroma, nes projektai yra labai dideli ir brangūs, o infrastruktūra – vieša, negeneruojanti pajamų.
- Jūrų transporto sektoriuje projektai yra finansiškai nuostolingi, todėl nebūtų svarstoma juos įgyvendinti negaunant negražinamų subsidijų. Nors gauti paskolas yra galimybė, tačiau KVJUD yra iškelti finansinės grąžos reikalavimai, todėl nėra įgyvendinami projektai, kurie atitolintų įstaigą nuo keliamų lūkesčių.
- Vidaus vandenų transporto sektoriuje infrastruktūriniai projektai taip pat negeneruoja jokių pajamų, todėl imant paskolas būtų įgyvendinami tie projektai, kurie galėtų generuoti pajamas, iš kurių būtų galima grąžinti paskolas.
- Oro transporto sektoriuje negražinama subsidija yra vienintelis būdas įgyvendinti projektus, kadangi kitu atveju projektų apimtys būtų žymiai mažesnės, o oro uostai prarastų konkurencingumą, nes visos kainos išaugtų.

Apibendrinus, visuose transporto sektoriuose negražinamosios subsidijos yra tinkamiausia finansavimo forma, kadangi įgyvendinami projektai yra didelės apimties, kuria pridėtinę vertę visai valstybei, tačiau daugeliu atvejų negeneruoja pajamų. Be negražinamosios subsidijos dalis projektų būtų įgyvendinti, tačiau ne tokių apimčių ir ne tokiais tempais. Kitu atveju valstybė susisiekiimo požiūriu būtų nebepatraukli verslo subjektams ir turistams, gyventojai patirtų nuostolių dėl prastesnių techninių infrastruktūros parametrų ir sugaišto kelionei laiko, nebūtų mažinamas neigiamas poveikis aplinkai ar didinamas konkurencingumas kitų šalių atžvilgiu.

Veiksmų programos laikotarpio pradžioje Vertinime analizuojamų priemonių įgyvendinimui buvo numatyta skirti 989,6 mln. Eur<sup>11</sup>, besibaigiant laikotarpiui suma buvo beveik 1 proc. didesnė, palyginti su pradine. Šiuo laikotarpiu buvo atliekami priemonėms numatyto finansavimo pakeitimai, pateikiami toliau pateiktoje lentelėje.

<sup>10</sup> 100 proc. tinkamų finansuoti išlaidų finansavimas numatytas įgyvendinant priemonę Nr. 06.2.1-TID-V-510 „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“.

<sup>11</sup> Remiantis priemonių finansavimo sąlygų aprašų pradinėmis versijomis.

3 lentelė. Investicijų poreikio pakeitimai

Nr.	Priemonės kodas	Priemonės pavadinimas	Pirmoje PFSA redakcijoje numatyta skirti lėšų suma, Eur	Naujausioje PFSA redakcijoje numatyta skirti lėšų suma, Eur	Pokytis, proc.
1.	06.1.1-TID-V-501	TEN-T kelių tinklo techninių parametrų gerinimas ir pralaidumo didinimas	205 775 168,00	244 069 243,00	18,6
2.	06.1.1-TID-V-502	Miestų aplinkkelių tiesimas	84 775 979,00	84 775 979,00	-
3.	06.1.1-TID-V-503	TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas	289 434 781,00	320 434 781,00	10,7
4.	06.1.1-TID-V-504	Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle	48 945 783,00	8 871 511,00	-81,9
5.	06.1.1-TID-V-505	Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste	93 677 595,00	93 677 595,00	-
6.	06.1.1-TID-V-506	Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose	40 546 803,00	26 124 671,00	-35,6
7.	06.2.1-TID-V-507	Regionų pasiekiamumo gerinimas	67 047 034,00	67 047 034,00	-
8.	06.2.1-TID-V-508	Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas	40 546 803,00	47 488 525,00	17,1
9.	06.2.1-TID-V-509	Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose	20 400 532,00	12 912 032,00	-36,7
10.	06.2.1-TID-V-510	Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas	30 989 342,00	23 261 121,00	-24,9
11.	06.2.1-TID-R-511	Vietinių kelių vystymas	67 493 394,00	67 493 394,00	-
<b>Iš viso:</b>			<b>989 633 214,00</b>	<b>996 155 886,00</b>	<b>0,7</b>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis PFSA

Daugiausiai lėšų suplanuota skirti TEN-T kelių tinklo plėtojimui ir tobulinimui, kelių dangos stiprinimui ir platinimui, eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonių įgyvendinimui (priemonė 06.1.1-TID-V-501) bei geležinkelių sistemos tobulinimui, TEN-T geležinkelių linijų pralaidumo didinimui, eismo saugos gerinimui (priemonė 06.1.1-TID-V-503). Šioms priemonėms, remiantis naujausiomis PFSA redakcijomis, numatyta skirti 565,5 mln. Eur (14 proc. daugiau, palyginti su pradinėmis PFSA numatytomis lėšomis) arba 57 proc. visoms Vertinime analizuojamoms priemonėms numatyto finansavimo.

Apibendrinus, vertinama, kad numatytiems tikslams ir uždaviniams pasiekti priemonės ir veiklos tinkamos, nes kelių, geležinkelių, jūrų, vidaus vandenų ir oro transporto sektoriuose įgyvendinti projektai sprendžia VP išgrynintas problemas.

Visuose transporto sektoriuose negrąžinamosios subsidijos yra tinkamiausia finansavimo forma, kadangi įgyvendinami projektai yra didelės apimties, kuria pridėtinę vertę visai valstybei, tačiau daugeliu atvejų negeneruoja pajamų. Be negrąžinamosios subsidijos dalis projektų būtų įgyvendinti, tačiau ne tokių apimčių ir ne tokiais tempais.

### 1.3 Ar įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami nustatytiems prioriteto tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti? Ar pagal nustatytus įgyvendinimo rodiklius transporto sektoriaus projektams skirtas pakankamas finansavimas?

Šioje dalyje pateikiama informacija apie projektus, kurie buvo įgyvendinti siekiant 6 prioriteto investicinių prioritetų tikslų ir VP numatytų produkto rodiklių, įvertintas fizinės ir finansinės projektų apimtys tinkamumas tikslams pasiekti.

#### 6.1 investicinis prioritetas „Bendros Europos daugiarašio transporto erdvės kūrimo rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą“

Investiciniu prioritetu siekiama padidinti Lietuvos daugiarašės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką. Įvertinti, ar tikslas pasiektas, numatyti 5 produkto rodikliai:

- 1. Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis** – 339 km 2023 m. pabaigoje. Prie rodiklio siekimo prisideda 503 priemonė, kurios įgyvendinimui numatyta skirti 320,4 mln. Eur. Vertinimo rengimo metu įgyvendinami 5 projektai, kuriuos pabaigus rekonstruotas arba atnaujintas geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis sieks 127,01 km. Vertinimo rengimo metu vertinamas dar vienas projektas, kurį įgyvendinant bus modernizuotas IXB transporto koridoriui priklausantis 1520 mm pločio ir 321,1 km ilgio geležinkelio ruožas Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.), pritaikant jį elektrinės traukos traukinių eismui. Tokiu atveju įgyvendinus visus 6 projektus rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis sieks 448,11 km – VP numatytas rodiklis būtų viršytas 32,2 proc. Tokiam rezultatui sukurti prašoma 321,7 mln. Eur – 0,4 proc. daugiau, palyginti su priemonei numatytu finansavimu. Pasinaudojus priemonei skirtu finansavimu rodiklis bus trečdaliu viršytas, tačiau tam, kad pasiektų tokius rezultatus, projektų vykdytojas dalį projektų įgyvendins pasinaudodamas mažesniu priemonės intensyvumu (žr. toliau pateiktą lentelę).

4 lentelė. Investicijų poreikio pakeitimai

Projekto pavadinimas	Projektų išlaidų suma, Eur	Finansavimas, Eur	Intensyvumas, proc.
503 priemonė (didžiausia galima projekto finansuojamoji dalis sudaro 85 proc. visų tinkamų finansuoti projekto išlaidų)			
Ruožo Kena–N. Vilnia elektrifikavimas	26 708 313,79	22 702 066,72	85,00
Antrojo kelio statyba ruože Telšiai–Lieplaukė	48 941 683,75	41 600 431,19	85,00
IXB koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Pušynas–Paneriai antrojo kelio statyba	27 818 111,06	23 645 394,4	85,00
Antrojo kelio ruože Livintai–Gaižiūnai statyba	56 491 625,62	28 789 061,28	50,96
Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimas	49 488 780,49	38 889 318,72	78,58
Ruožo Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.) elektrifikavimas	337 253 945,76	166 086 695,84	49,25
<b>Iš viso:</b>	<b>546 702 460,47</b>	<b>321 71 2968,15</b>	<b>-</b>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Atsižvelgiant į tai vertinama, kad rodikliui pasiekti planuotas skirti **finansavimas nepakankamas**.

<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 320,4 mln. Eur	Prašoma: 321,7 mln. Eur	Skirtumas: +0,4 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 339 km	Bus pasiekta: 448,11 km	Skirtumas: +32,2 proc.

2. **Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis** – 7 km 2023 m. pabaigoje. Šio rodiklio siekimas buvo planuojamas įgyvendinant 501 priemonę (2 km) ir 502 priemonę (5 km). 501 priemonėje nebuvo projektų, kurių metu būtų tiesiami nauji keliai TEN-T tinkle, todėl planuojama teikti siūlymą sumažinti siektiną reikšmę su VP keitimu<sup>12</sup>. 502 priemonės įgyvendinimui buvo planuota skirti 84,8 mln. Eur, didžiausia galima projekto finansuojamoji dalis – 89 proc. visų tinkamų finansuoti projekto išlaidų. Pagal šią priemonę įgyvendintas vienas projektas, kuriam skirta 84,1 mln. Eur, o naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis – 5,16 km. Nors 6.1 investicinio prioriteto rodiklis nebuvo pasiektas visos apimties, tačiau skiriamas finansavimas neturėjo tam įtakos. Atsižvelgiant į tai, kad pagal 502 priemonę įgyvendintam projektui skirtas finansavimas buvo 0,8 proc. mažesnis, nei priemonei suplanuotas, o pasiektas rodiklis 3,2 proc. didesnis, palyginti su siekiama reikšme, vertinama, kad rodikliui pasiekti numatytas **finansavimas pakankamas**.

<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 84,8 mln. Eur	Prašoma: 84,1 mln. Eur	Skirtumas: -0,8 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 5 km	Bus pasiekta: 5,16 km	Skirtumas: +3,2 proc.

3. **Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis** – 99 km 2023 m. pabaigoje. Rodiklio įgyvendinimo siekiama projektais, rengiamais pagal 501 priemonę. Priemonės įgyvendinimui numatyta skirti 244,1 mln. Eur. Šiuo konkrečiu rodikliu siekiama įgyvendinant 9 projektus iš 13. Bendras šiems projektams skirtas finansavimas siekia 224,7 mln. Eur, planuojama pasiekti rodiklio reikšmė – 99,29 km. Rodikliui pasiekti skirtas **finansavimas pakankamas**, tačiau svarbu pažymėti, kad finansavimas buvo padidintas 38,3 mln. Eur, palyginti su pradine planuota skirti suma. Nepadidinus finansavimo, tikėtina, rodiklis nebūtų pasiektas.

<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 244,1 mln. Eur	Prašoma: 224,7 mln. Eur	Skirtumas: -7,9 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 99 km	Bus pasiekta: 99,29 km	Skirtumas: +0,3 proc.

4. **Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės** – 3 vnt. 2023 m. pabaigoje. rodikliu siekiama įgyvendinti 505 priemonę, kuriai numatyta skirti 93,7 mln. Eur. Įgyvendinant projektus planuojama įdiegti 5 jūrų uoste saugų eismą gerinančias ir aplinkosaugos priemones – tokiu atveju rodiklis būtų viršytas 66,7 proc., skirtas finansavimas – 0,6 proc. didesnis, palyginti su planuota skirti suma. Nors finansavimas viršytas, tačiau atsižvelgiant į tai, kad siekta rodiklio reikšmė taipogi viršyta, vertinama, kad **finansavimas pakankamas**.

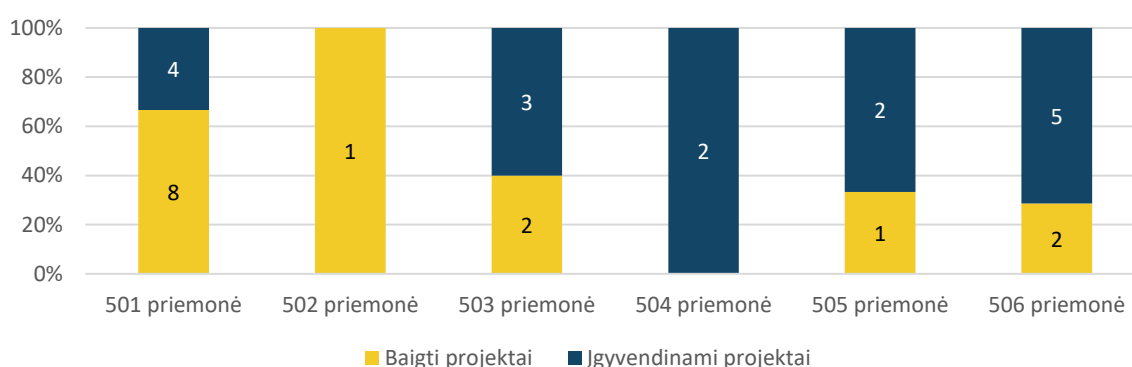
<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 93,7 mln. Eur	Prašoma: 94,3 mln. Eur	Skirtumas: +0,6 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 3 vnt.	Bus pasiekta: 5 vnt.	Skirtumas: +66,7 proc.

<sup>12</sup> 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 2019 m. įgyvendinimo ataskaita. <<https://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programos-2019-m-igyvendinimo-ataskaita>>

5. **Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų plotas** – 176 167 m<sup>2</sup> 2023 m. pabaigoje. Rodiklio siekiama įgyvendinant vieną projektą pagal 506 priemonę, kuriai planuota skirti 26,1 mln. Eur. Pažymėtina, kad ši suma buvo 36 proc. mažesnė, palyginti su VP laikotarpio pradžioje planuota skirti suma. Projektui taikomas finansavimo intensyvumas siekė 49,5 proc. – iš 21,2 mln. Eur projektų išlaidų sumos buvo finansuota 10,5 mln. Eur. Atsižvelgiant į tai, kad planuotas rodiklis buvo pasiektas su skirtu finansavimu, vertinama, kad **finansavimas pakankamas**.

<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 26,1 mln. Eur	Prašoma: 10,5 mln. Eur	Skirtumas: -59,8 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 176 167 m <sup>2</sup>	Bus pasiekta: 176 167 m <sup>2</sup>	Skirtumas: 0 proc.

Toliau pateiktame paveiksle pateikiamas prie investicinio prioriteto prisidedančių priemonių įgyvendinimo lygis.



9 paveikslas. Priemonių, prisidedančių prie 6.1 investicinio prioriteto „Bendros Europos daugiarūšio transporto erdvės kūrimo rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą“, įgyvendinimo lygis

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Šio investicinio prioriteto priemonių projektus įgyvendino arba vis dar įgyvendina valstybinės įmonės ir savivaldybės: VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija (501 priemonė, 504 priemonė), VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (501 priemonė, 503 priemonė), Vilniaus miesto savivaldybės administracija (502 priemonė), AB „LTG Infra“ (503 priemonė), AB „Lietuvos geležinkelių infrastruktūra“ (503 priemonė), VĮ Lietuvos oro uostai (506 priemonė). Siekiant šio investicinio prioriteto tikslų įgyvendinami 4 didelės apimties projektai:

1. Pagal 501 priemonę VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija įgyvendino projektą „Transeuropinio tinklo kelio E67 („Via Baltica“) plėtra. Ruožo Kaunas–Marijampolė plėtra. I etapas. Kelio A5 ruožo 45,15 iki 56,83 km rekonstravimas“. Įgyvendinus projektą bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis – 11,64 km. Projektas Vertinimo rengimo metu yra baigtas.
2. Pagal 502 priemonę Vilniaus miesto savivaldybės administracija įgyvendino projektą „Transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio III etapas“. Projekto metu naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis – 5,16 km. Projektas Vertinimo rengimo metu yra baigtas.
3. Pagal 503 priemonę AB „LTG Infra“ įgyvendina projektą „Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai“. Projekto įgyvendinimo metu planuojama bendrai rekonstruoti

arba atnaujinti 23,93 km geležinkelio TEN-T tinkle linijų. Projektas Vertinimo rengimo metu yra įgyvendinamas.

4. Pagal 505 priemonę VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija įgyvendina projektą „Bangolaužių (molų) rekonstravimas ir gamtosauginių priemonių įgyvendinimas“. Projekto įgyvendinimo metu planuojama jūrų uoste įdiegti 2 saugų eismą gerinančias ir aplinkosaugos priemones. Projektas Vertinimo rengimo metu yra įgyvendinamas.

Planuojama, kad pabaigus įgyvendinti visus projektus investicinio prioriteto produkto rodikliai bus pasiekti (išskyrus rodiklį, susijusį su bendru naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgiu, tačiau su VP pakeitimu bus siekiama sumažinti rodiklio reikšmę). Nors geležinkelių sektoriuje dalis projektų turėjo būti įgyvendinami esant mažesniai finansavimui, tačiau vertinant bendrai galima teigti, kad skirtas finansavimas yra pakankamas rodikliams pasiekti. Pasiekti investicinio prioriteto rezultato rodikliai plačiau apžvelgti 2.4. dalyje.

## 6.2 investicinis prioritetas „Regionų judumo didinimas prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiaryšio transporto mazgus“

Investiciniu prioritetu siekiama padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones. Vertinant, ar pasiektas šis tikslas, numatyti 4 produkto rodikliai:

1. **Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis** – 201 km iki 2023 m. pabaigos. Rodiklio siekiama įgyvendinant 507 priemonę (107 km) ir 511 priemonę (94 km). Bendrai šioms priemonėms įgyvendinti planuota skirti 134,5 mln. Eur. Pagal abi priemones rodiklio siekiama įgyvendinant 95 projektus, jiems skirta 131,3 mln. Eur. Įgyvendinus visus projektus numatoma bendrai rekonstruoti ar atnaujinti 221,98 km kelių. Vertinama, kad **finansavimas pakankamas** siekiant investicinio prioriteto rodiklio.

<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 134,5 mln. Eur	Prašoma: 131,3 mln. Eur	Skirtumas: -2,4 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 201 km	Bus pasiekta: 221,98 km	Skirtumas: +10,4 proc.

2. **Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandens kelio ilgis** – 20 km iki 2023 m. Rodiklio siekiama įgyvendinant vieną projektą pagal 510 priemonę. Priemonei numatyta skirti 23,3 mln. Eur – 25 proc. mažiau, nei buvo planuota skirti finansavimo laikotarpio pradžioje. Įgyvendinamam projektui skirta visa priemonei numatyta suma – 23,3 mln. Eur. Projekto pabaigoje bus pagerinta ar naujai sukurta 20 km vidaus vandens kelio. Vertinama, kad rodikliui pasiekti numatytas **finansavimas pakankamas**.

<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 23,3 mln. Eur	Prašoma: 23,3 mln. Eur	Skirtumas: 0 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 20 km	Bus pasiekta: 20 km	Skirtumas: 0 proc.

3. **Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės** – 173 vnt. iki 2023 m. pabaigos. Pagal 507, 508, 509 ir 511 priemones kelių ir geležinkelių transporto sektoriuose iš viso įgyvendinami 96 projektai, kuriuos pabaigus bus įdiegta 301 saugų eismą gerinanti ir aplinkosaugos priemonė. Bendrai priemonėms finansuoti numatyta skirti 194,9 mln. Eur, o projektams, kuriais siekiama šio konkretaus rodiklio – 118,7



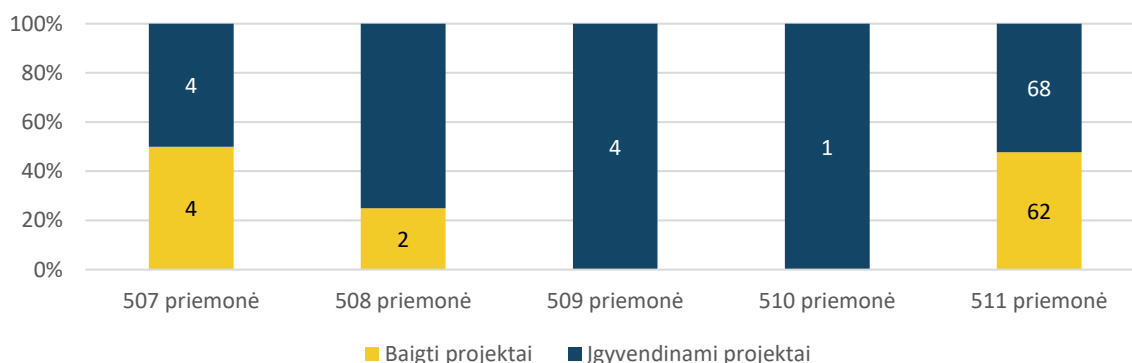
mln. Eur. Atsižvelgiant į didelį skirtumą tarp planuotos pasiekti rodiklio reikšmės ir sutartyse numatytos, planuojama VP numatytą pasiekti reikšmę padidinti<sup>13</sup>. Vertinant, ar rodiklis pasiektas ir lėšų panaudojimą **finansavimas pakankamas**.

<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 194,9 mln. Eur	Prašoma: 118,7 mln. Eur	Skirtumas: -39,1 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 173 vnt.	Bus pasiekta: 301 vnt.	Skirtumas: +74,0 proc.

4. Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, iš kurių geležinkelių pervažose – 9 vnt. iki 2023 m. Rodiklio siekiama įgyvendinant 508 priemonę, kuriai numatyta skirti 47,5 mln. Eur. Pažymėtina, kad lėšų suma padidinta 17 proc., palyginus su VP įgyvendinimo pradžioje priemonei planuota skirti suma. Pagal priemonę įgyvendinami 8 projektai, kuriems skirta 47,1 mln. Eur. Įgyvendinus projektus geležinkelių pervažose bus įdiegta 10 saugų eismą gerinančių ir aplinkosaugos priemonių. Vertinama, kad rodikliui pasiekti numatytas **finansavimas pakankamas**.

<b>Finansavimas</b>	Planuota skirti: 47,5 mln. Eur	Prašoma: 47,1 mln. Eur	Skirtumas: -0,8 proc.
<b>Rodiklis</b>	Planuota pasiekti: 9 vnt.	Bus pasiekta: 10 vnt.	Skirtumas: +11,1 proc.

Toliau pateiktame paveiksle pateikiamas prie investicinio prioriteto pridedamų priemonių įgyvendinimo lygis.



10 paveikslas. Priemonių, pridedamų prie 6.2 investicinio prioriteto „Regionų judumo didinimas prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiarūšio transporto mazgus“, įgyvendinimo lygis

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Šio investicinio prioriteto priemones įgyvendina šios institucijos ir įstaigos: VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija (507 priemonė, 508 priemonė), AB „LTG Infra“ (508 priemonė, 509 priemonė), VĮ Vidaus vandens kelių direkcija (510 priemonė), savivaldybių administracijos (508 priemonė, 511 priemonė). Pagal šio investicinio prioriteto priemones didelės apimties projektai nebuvo įgyvendinami. Įgyvendinus priemones ir projektus visi šio investicinio prioriteto produkto rodikliai bus pasiekti ir viršyti. Rezultato rodiklių apžvalga pateikiama 2.4. dalyje.

<sup>13</sup> 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 2019 m. įgyvendinimo ataskaita. <<https://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programos-2019-m-igyvendinimo-ataskaita>>

Atsižvelgiant į investicinių prioritetų tikslus ir apžvelgtą projektų indėlį jų siekiant galima teigti, kad visi projektai yra aktualūs siekiant įgyvendinti 6 prioriteto tikslus ir uždavinius, be to, dauguma įgyvendinamų projektų yra tiesiogiai susiję su pasiektais 6.1 ir 6.2 investicinių prioritetų produkto rodikliais (išskyrus pagal 504 priemonę įgyvendinamus projektus, kadangi pagal šią priemonę kuriami produkto rodikliai nėra įtraukti į VP produkto rodiklius).

Suplanuotų projektų fizinė apimtis buvo pakankama nagrinėjamiems tikslams pasiekti, finansavimo apimtys buvo pakankamos daugelyje sričių, išskyrus geležinkelių transportą.

## 2 ES fondų investicijų prioriteto, uždavinių, priemonių ir projektų rezultatyvumo vertinimas atskiroms transporto rūšims

Šiame skyriuje analizuojamas 2 Vertinimo uždavinys – įvertinti ES fondų investicijų prioriteto / uždavinių, priemonių ir projektų rezultatyvumą atskiroms transporto rūšims. Vertinant uždavinį, atsakoma į šiuos klausimus:

1. Ar nustatyti tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis? Ar tomis pačiomis sąnaudomis buvo galima pasiekti geresnių rezultatų? Jeigu taip, tai identifikuoti juos. Kas lėmė tokį pasiekiamumo lygį (pagrindiniai sėkmės vidiniai ir išoriniai veiksniai ir kliūtys / problemos)?
2. Ar buvo pasiekta tai, kas planuota? Kokios priežastys projektų ir priemonių lygiu lėmė, kad rodikliai buvo pasiekti / nepasiekti?
3. Kokių svarbiausių rezultatų pasiekta transporto sektoriuje, įgyvendinant Veiksmų programos 6 prioriteta „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“?
4. Koks Veiksmų programos 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ uždavinių, rodiklių pasiekimo laipsnis (rezultatyvumas)? Kodėl?
5. Ar intervencijos leido spręsti laikotarpio pradžioje identifikuotas problemas? Ar pasiekti rezultatai ir poveikis atitinka tikslinių grupių poreikius ir interesus?

### 2.1 Ar nustatyti tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis? Ar tomis pačiomis sąnaudomis buvo galima pasiekti geresnių rezultatų? Jeigu taip, tai identifikuoti juos. Kas lėmė tokį pasiekiamumo lygį?

Šioje dalyje nagrinėjamos galimybės numatytus tikslus ir uždavinius pasiekti patiriant mažesnes sąnaudas, mažesne apimtimi ar mažesniu finansavimu.

1.3. dalyje, remiantis pasiektais rodikliais, buvo vertinti tikslų ir rodiklių pasiekiamumo lygiai, be to, buvo vertinta, ar finansų pakanka tikslams ir rodikliams pasiekti. Buvo įvertinta, kad galutinis projektų finansavimas buvo arba pakankamas, arba per mažas, kad būtų pasiekti numatyti tikslai. Kai kuriais atvejais projektų, kuriuose siekiama tų pačių rodiklių, finansavimas reikšmingai skiriasi.

Pavyzdžiui, 511 priemonės projektuose, kuriuose buvo siekiama įdiegti 1 saugų eismą gerinančią ir aplinkosaugos priemonę, projekto išlaidų suma svyravo nuo 42 tūkst. iki 674 tūkst. Eur. Tačiau projektuose buvo diegiamos visiškai skirtingos priemonės: vienu projektu buvo įrengiama šviesoforų įranga, o kitu – žiedinė sankryža Ukmergėje, kartu įrengiant ir perėjas, šaligatvius, nuotekų tinklus ir kt. Panaši ir kitų nagrinėtų priemonių situacija –

projektai negali būti lyginami vien pagal nutiestų ir atnaujintų kilometrų ar įrengtų saugumo priemonių skaičių, nes skiriasi gatvių pločiai, projektų specifika ir pan.

Remiantis interviu medžiaga galima teigti, kad 2014–2020 m. laikotarpiu buvo įgyvendinti projektai, kurių finansavimas arba apimtis buvo mažesnė, nei iš pradžių numatyta, tačiau tikslai vis tiek buvo pasiekti. Mažesnėmis sąnaudomis, nei iš anksto suplanuota, buvo įgyvendinti jūrų uosto projektai (505 priemonė), tačiau tai yra išskirtinė sritis, kurioje dažniausiai dirba užsienio rangovai, dėl rangovų nekonkuruojama ir įgyvendinant geležinkelių ar sausumos kelių projektus. Projektai Vilniaus oro uoste taip pat buvo įgyvendinti patiriant mažesnes sąnaudas, nei iš anksto planuota, taigi sumažėjęs finansavimas nepakeitė projektų apimties ir siekiamų rodiklių. Tuo tarpu įgyvendinant likusius projektus neretai iškyla problema, kad tarp pradinio planavimo ir konkursų paskelbimo kainos rinkoje spėja išaugti, be to, jei vienu metu skelbiama daug konkursų, tai irgi turi įtakos kainų augimui arba projektai vėluojami įgyvendinti, jei visi rangovai būna užimti. Taigi, galima teigti, kad dauguma 2014–2020 m. laikotarpio projektų galėjo būti įgyvendinti mažesnėmis sąnaudomis, jei dalis konkursų būtų paskelbti anksčiau ir skirtingų projektų vykdytojai susiderintų savo konkursų skelbimo grafikus, taip palaikant konkurencingas kainas.

Jeigu įmanoma, projektų apimtis būna sumažinama pradėjus juos įgyvendinti, pvz., įgyvendinant projektą 06.1.1-TID-V-505-01-0002 „Bangolaužių (molų) rekonstravimas ir gamtosauginių priemonių įgyvendinimas“ ir atlikus SPAV procedūras buvo nustatyta, kad vienos iš Kuršių Nerijos krantosaugos sienučių nereikia sustiprinti, taigi projekto apimtis sumažinta. Projekto apimtis, ypač tiesiamų ir atnaujinamų kilometrų skaičius, gali pakisti ir dėl to, kad planuojant dar nebūna parengti techniniai projektai, pokyčiai galimi ir įgyvendinimo etape, tad beveik visais atvejais tikėtinos nedidelės paklaidos. Taigi, daroma prielaida, kad papildomai projektų apimtys negalėjo būti sumažintos.

Projektuose taip pat nenustatytos galimybės reikšmingai sumažinti finansavimo intensyvumą – vykdomi projektai paprastai yra labai didelės apimties arba neatneša juos įgyvendinančioms įstaigoms ir institucijoms papildomų pajamų, todėl projektų įgyvendinimui būtina ES parama ir pakankamai aukštas finansavimo intensyvumas.

Atlikus vertinimą galima teigti, kad dauguma 2014–2020 m. laikotarpio projektų galėjo būti įgyvendinti mažesnėmis sąnaudomis, jei dalis konkursų būtų paskelbti anksčiau ir skirtingi projektų vykdytojai susiderintų savo konkursų skelbimo grafikus, taip palaikant konkurencingas kainas.

Nors kai kuriais atvejais projektų, kuriais siekiama tų pačių rodiklių, finansavimas reikšmingai skiriasi, tačiau projektų lyginimas nėra tikslingas, nes skiriasi įgyvendinamos veiklos ir techniniai parametrai.

Vertinama, kad projekto apimtis gali pakisti, tikėtinos nedidelės paklaidos, todėl papildomai projektų apimtys negalėjo būti sumažintos.

## 2.2 Ar buvo pasiekta tai, kas buvo planuota? Kokios priežastys projektų ir priemonių lygiu lėmė pasiektus / nepasiektus rodiklius?

Šioje dalyje pateikiama priemonių analizė, jų rezultatyvumas lyginant faktines reikšmes su PFSA bei projektų vykdytojų sutartyse numatytais reikšmėmis. Toliau pateikiama rodiklių reikšmių legenda.

	Rodiklio reikšmė jau pasiekta		Rodiklio reikšmė dar nepasiekta, bet įgyvendinus projektus, tikėtina, bus pasiekta		Rodiklio reikšmė nepasiekta ir, tikėtina, nebus pasiekta		Vertinimo rengimo metu sudėtinga nustatyti rodiklio (ne)pasiekimą
--	-------------------------------	--	--	--	--	--	---

Įgyvendinant **501 priemonę** „TEN-T kelių tinklo techninių parametrų gerinimas ir pralaidumo didinimas“ buvo siekiama plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą, stiprinti ir platinti kelių dangą, įgyvendinti eismo saugos ir aplinkosaugos priemonės. 501 priemonės įgyvendinimas matuojamas 7 rodikliais, iš kurių 5 rodikliai yra produkto tipo, 2 – rezultato (žr. toliau pateiktą lentelę). Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis dėl priemonės įgyvendinimo, nė vienas rodiklis nebuvo pasiekęs PIP numatytų reikšmių.

5 lentelė. 501 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius	asmenys per metus	37	-	40
Rezultato	Sugaištas kelionių automobilių keliais TEN-T tinkle laikas	mln. val.	8,0	3,37	2,24
Produkto	Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis	km	2	-	-
Produkto	Bendras naujai nutiestų kelių ilgis	km	2	-	-
Produkto	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis	km	99	99,29	89,59
Produkto	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis	km	99	99,29	89,59
Produkto	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	skaičius	24	24	15

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Pagal priemonę įgyvendinama 12 projektų, iš kurių 9 jau pabaigti. Įgyvendinus projektus produkto rodikliai turėtų būti pasiekti, išskyrus rodiklius „Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis“ ir „Bendras naujai nutiestų kelių ilgis“. Remiantis PFSA, šie rodikliai nebuvo privalomi ir įgyvendinamuose projektuose jų nebuvo siekiama.

Vertinimo rengimo metu rezultato rodiklis „Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius“ nėra pasiektas, tačiau šiam rodikliui poveikį daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt.

Kito rezultato rodiklio „Sugaištas kelionių automobilių keliais TEN-T tinkle laikas“ siekiama reikšmė – 8 mln. val. Pasirašytose sutartyse įgyvendinus projektus planuojama, kad sugaištas laikas bus dvigubai mažesnis, palyginti su PIP numatyta reikšme. Tokiu atveju rezultato rodiklis turėtų būti pasiektas.

**502 priemonė** „Miestų aplinkkelių tiesimas“ siekiama plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą diegiant eismo saugos ir aplinkosaugos priemones. Priemonės produkto rodikliai „Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis“ ir „Bendras naujai nutiestų kelių ilgis“ jau yra pasiekti ir viršyti – įgyvendinus projektą nutiesta 5,16 km, t. y. 3 proc. daugiau, nei buvo planuota (žr. toliau pateiktą lentelę). Nežymus rodiklio skirtumas susidaro dėl skirtingos matavimo metodikos – rengiant techninius projektus ir numatant statinio rodiklius projektuotojai gatves matuoja per ištisinę liniją, įvairūs posūkiai, įvažiavimai ant / nuo viaduko yra neįskaičiuojami arba skaičiuojami preliminariai. Rengiant kadastrines bylas vertinamas faktinis projekto įgyvendinimas, o tai lemia pasiektų reikšmių skirtumus nuo planuotų.

6 lentelė. 502 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Sugaištas kelionių automobilių keliais TEN-T tinkle laikas	mln. val.	1,3	0,83	1,49
Produkto	Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis	km	5	5,38	5,16
Produkto	Bendras naujai nutiestų kelių ilgis	km	5	5,38	5,16

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

502 priemonė buvo siekiama, kad sugaištas kelionių automobilių keliais TEN-T tinkle laikas sumažėtų iki 1,3 mln. val., pasirašytoje projekto sutartyje šis siekis buvo dar ambicingesnis – 0,83 mln. val. Reikšmė nebuvo pasiekta, įgyvendinus projektą sugaištas kelionių automobilių keliais TEN-T tinkle laikas siekė 1,49 mln. val. Pažymėtina, kad laiko sąnaudos skaičiuojamos pagal formulę<sup>14</sup>, kurioje rodiklio dydis priklauso nuo eismo intensyvumo, nes vidutinis greitis ir rekonstruoto ar nutiesto kelio ilgis yra konstanta. Tokiu būdu, skaičiuojant pagal formulę, kuo didesnis intensyvumas, tuo didesnė pasiekta rodiklio reikšmė. Pažymėtina, kad šiuo rodikliu siekiama sumažinti kelionės laiką, todėl projekto vykdytojas, norėdamas įgyvendinti suplanuotus rodiklius, turėtų riboti transporto srautą naujai nutiestame kelio ruože, nes priešingu atveju suplanuota reikšmė bus viršyta ir laikoma nepasiekta. Įgyvendinus projektą pagal 502 priemonę nutiesta kelio atkarpa sudaro sąlygas didesniajam kelio pralaidumui ir eismo intensyvumui, todėl skaičiuojant rodiklį pagal nustatytą formulę projekte pasiekta didesnė reikšmė, nei planuota.

**503 priemonė** „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas“ skirta geležinkelių sistemoms tobulinti, TEN-T geležinkelių linijų pralaidumui didinti, eismo saugai gerinti. Priemonės įgyvendinimui vertinti numatyti 4 rodikliai, iš kurių 2 yra produkto rodikliai, kiti 2 – rezultato (žr. toliau pateiktą lentelę). Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, produkto rodikliai nebuvo pasiekti. Pažymėtina, kad produkto rodiklio „Geležinkelių, kuriuose įrengta ar patobulinta signalizacijos sistema (įskaitant ERTMS), ilgis“ įgyvendinamais projektais nebuvo siekiama. Dėl nepakankamo finansavimo (žr. 1.3 skyrių) įgyvendinti ne visi projektai – signalizacijos

<sup>14</sup> Sugaištas kelionės automobilių keliais TEN-T tinkle laikas skaičiuojamas pagal formulę  $N * L * 365 / V * 1000000$ , kur: N – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (aut./parą); V – vidutinis kelionės greitis (km/val.); L – rekonstruoto ar nutiesto kelio ruožo ilgis (km).

sistemų įrengimas ar tobulinimas nebuvo identifikuotas kaip prioritetinga veikla. Pagal priemonę siekiama, kad produkto rodiklio „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis“ reikšmė būtų 339 km. Sudarytose projektų sutartyse siekiama reikšmė dvigubai mažesnė, palyginti su PIP – 127,01 km. Šio rodiklio siekiama įgyvendinant 5 projektus, iš kurių šiuo metu 2 jau yra baigti. Vertinimo rengimo metu vertinamas dar vienas projektas, kurį įgyvendinant bus modernizuotas IXB transporto koridoriui priklausantis 1520 mm pločio ir 321,1 km ilgio geležinkelio ruožas Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.), pritaikant jį elektrinės traukos traukinių eismui. Tokiu atveju įgyvendinus visus 6 projektus rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis sieks 448,11 km – VP numatytas rodiklis būtų viršytas 32,2 proc. Įgyvendinus visus projektus PIP numatyta reikšmė bus viršyta.

7 lentelė. 503 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Vežta intermodalinių transporto vienetų	skaičius	78 863	-	100 406,00
Rezultato	Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose	km/val.	85,60	85,60	95,62
Produkto	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis	km	339	127,01	47,32
Produkto	Geležinkelių, kuriuose įrengta ar patobulinta signalizacijos sistema (įskaitant ERTMS), ilgis	km	7,1	-	-

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Vertinimo rengimo metu abu rezultato rodikliai pasiekti ir viršyti. Rezultato rodiklio „Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose“ siekta tik viename projekte, sudarytoje sutartyje planuota reikšmė sutapo su PIP numatyta – 85,6 km/val., tačiau po projekto įgyvendinimo siekta reikšmė viršyta beveik 12 proc., t. y. 95,62 km/val. Kol kas šis rezultato rodiklis skaičiuojamas tik rekonstruotiems ruožams, kurie Vertinimo metu siekė 47,32 km iš suplanuotų 339 km. Rodiklio reikšmė turėtų keistis, kai bus įskaičiuotas ruožas Kaišiadorys–Radviliškis–Klaipėda su visomis jame esančiomis stotimis ir kitais infrastruktūros elementais, turinčiais įtakos greičiui. Antruoju rezultato rodikliu matuojamas vežtų intermodalinių transporto vienetų kiekis. Planuota, kad 2023 m. pabaigoje šio rodiklio reikšmė siektų 78 863 vnt., tačiau, remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, rodiklis jau buvo viršytas 27 proc. (100 406 vnt.).

**504 priemonė** „Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle“ skirta eismo saugai ir saugumui užtikrinti bei eismo informavimo ir srautų valdymo transporto sistemai TEN-T tinkle diegti. Priemonei įgyvendinti ir poveikiui matuoti numatytas 1 produkto rodiklis ir 1 rezultato rodiklis (žr. toliau pateiktą lentelę). Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, produkto rodiklis dar nebuvo pasiektas, bet įgyvendinus abu patvirtintus projektus PIP bei sutartyse numatyta reikšmė bus pasiekta, t. y. bus įdiegtos 4 intelektinės transporto sistemos.

8 lentelė. 504 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius	asmens per metus	37	-	40
Produkto	Įdiegtos intelektinės transporto sistemos	skaičius	4	4	0

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Įgyvendinama priemonė turėtų prisidėti prie žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose mažinimo (rezultato rodiklis). Siekiama, kad 2023 m. pabaigoje šio rodiklio reikšmė būtų ne didesnė kaip 37 asmenys. Vertinimo rengimo metu rodiklis siekė 40 asmenų per metus. Pažymėtina, kad šiam rodikliui įtaką daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt.

Įgyvendinant **505 priemonę** „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ siekiama pagerinti jūrų transporto eismo sąlygas. Priemonės įgyvendinimui bei poveikiui matuoti numatyti 2 produkto ir 2 rezultato rodikliai (žr. toliau pateiktą lentelę). Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, pagal priemonę įgyvendinami 3 projektai, iš kurių vienas jau baigtas. Įgyvendinus šiuos projektus planuojama jūrų uoste įdiegti 5 saugų eismą gerinančias ir aplinkosaugos priemones (produkto rodiklis) – tokiu atveju 67 proc. būtų viršytas PIP numatytas rodiklis (3 vnt.).

9 lentelė. 505 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Jūrų laivų avarijų ir jūrinių incidentų skaičius	skaičius per metus	7	-	9
Rezultato	Vidutinė jūrų uoste aptarnautų laivų bendroji talpa	tūkst. t	8,60	-	9,86
Produkto	Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	skaičius	3	5	2
Produkto	Įsigytos žemsiurbės	skaičius	1	-	-

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Kitas priemonės rodiklis – „Įsigytos žemsiurbės – 1 vnt.“, remiantis interviu medžiaga, nebus įgyvendintas. Nė vienu įgyvendinamu projektu šio rodiklio nėra siekiama. Priemonės galima pareiškėja – VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija – nurodė, kad finansinio laikotarpio pradžioje buvo numatyta įgyvendinti projektą, kurio metu būtų įsigyta žemsiurbė, tačiau priemonei skirtas finansavimas buvo mažesnis, palyginti su poreikiu, todėl pareiškėja pirmenybę teikė planuotiems projektams ir šiuo laikotarpiu numatė įgyvendinti tuos, kurie, pareiškėjos nuomone, buvo svarbiausi, geriausiai tenkino ekonominius-socialinius poreikius ir ES keliamus reikalavimus.

Rezultato rodiklis „Jūrų laivų avarijų ir jūrinių incidentų skaičius, vnt. / per metus“ Vertinimo rengimo metu dar nebuvo pasiektas, tačiau rezultato rodiklio (ne)pasiekimą vertinti sudėtinga, kadangi tam įtaką turi ir kiti veiksniai: oro sąlygos, eismo intensyvumas.



Antrojo rezultato rodiklio „Vidutinė jūrų uoste aptarnautų laivų bendroji talpa, tūkst. t“ Vertinimo rengimo metu pasiekta reikšmė, remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, PIP planuotą reikšmę viršijo 15 proc. ir siekė 9,86 tūkst. t. Nors įgyvendinami projektai sudaro sąlygas aptarnauti didesnės talpos laivus, tačiau šiam rodikliui įtaką daro ir geopolitinė situacija, dėl kurios galėtų sumažėti į uostą atplaukiančių laivų kiekis ir 2023 m. rodiklio reikšmė nebūtų pasiekta.

**506 priemonė** „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“ skirta skrydžių saugos ir aviacijos saugumui gerinti, mažinti neigiamą poveikį aplinkai. Įgyvendinant priemonę siekiama 2 produkto rodiklių ir 1 rezultato (žr. toliau pateiktą lentelę). Rodiklių siekiama įgyvendinant 7 projektus, iš kurių 2 jau baigti. Pabaigus vieną projektą iš dviejų buvo pasiekta PIP numatyto produkto „Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uostų kietųjų dangų plotas“ rodiklio reikšmė – 176 167 m<sup>2</sup>. Likusiais 6 projektais siekiama produkto rodiklio „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.“. Vertinimo rengimo metu įdiegta 1 priemonė iš PIP suplanuotų 4, tačiau įgyvendinus projektus iš viso planuojama įdiegti 6 saugų eismą gerinančias ir aplinkosaugos priemones – PIP numatytas rodiklis bus viršytas 50 proc.

10 lentelė. 506 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė	minutės	12	-	15,10
Produkto	Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uostų kietųjų dangų plotas	kvadratiniai metrai	176 167,00	172 310,00	176 167,00
Produkto	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	skaičius	4	6	1

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Priemonės poveikiui matuoti numatytas rezultato rodiklis – „Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė, min.“. Siekiama manevravimo laiką sumažinti nuo 16 min. iki 12 min. 2023 m. pabaigoje. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, manevravimo laikas jau yra sumažėjęs iki 15,10 min., tačiau nepakankamas, kad būtų pasiekta PIP numatyta reikšmė. Pažymėtina, kad rezultato rodikliui įtaką daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir oro sąlygos, eismo intensyvumas, todėl sudėtinga vertinti galimybes pasiekti rodiklį 2023 m. pabaigoje.

**507 priemonė** „Regionų pasiekiamumo gerinimas“ skirta padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su TEN-T tinklu ir diegiant eismo saugos ir aplinkosaugos priemones valstybinės reikšmės keliuose (regionų jungtyse su TEN-T tinklu), nepriklausančiuose TEN-T tinklui. Priemonei įgyvendinti ir poveikiui matuoti numatyti 5 rodikliai: 3 produkto ir 2 rezultato (žr. toliau pateiktą lentelę). Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, pagal sudarytas sutartis visi produkto rodikliai iki 2023 m. pabaigos bus pasiekti ir / arba viršyti. Šiuo metu šiek tiek viršyta rodiklio „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis, km“ reikšmė – 107,41 km (PIP numatyta – 107 km.). Iš 6 projektų, prisidedančių prie šio rodiklio, 2 vis dar yra įgyvendinami. Juos įgyvendinus PIP numatyta reikšmė turėtų būti viršyta 16 proc. ir siekti 124,09 km.

11 lentelė. 507 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius	asmens per metus	113	-	144
Rezultato	Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T keliuos) laikas	tūkst. val.	660	1 848,97	1 817,80
Produkto	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis	km	107	124,09	107,41
Produkto	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	skaičius	15	17	1
Produkto	Įdiegtos intelektinės transporto sistemos	skaičius	1	1	0

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Produkto rodikliai „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.“ ir „Įdiegtos intelektinės transporto sistemos, vnt.“ Vertinimo rengimo metu nebuvo pasiekti, tačiau į šiuos rodiklius orientuoti projektai vis dar yra įgyvendinami ir iki programavimo laikotarpio pabaigos turėtų būti pasiekti.

Priemonės poveikis matuojamas žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose asmenų skaičiumi ir sugaištu kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T keliuos) laiku. Rezultato rodiklis, susijęs su žuvusiųjų asmenų skaičiumi, kol kas nėra pasiektas, bet, kaip nurodyta anksčiau, rodikliui įtaką turi ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt.

Rezultato rodiklio, susijusio su sugaištu laiku, pasiekta reikšmė beveik 3 kartus didesnė, nei nurodyta PIP, rodiklis vertinamas kaip nepasiektas. Tačiau kaip nurodyta 502 priemonės pasiektų rodiklių analizėje, laiko sąnaudos skaičiuojamos pagal formulę, kurioje rodiklio dydis priklauso nuo eismo intensyvumo, nes vidutinis greitis ir rekonstruoto ar nutiesto kelio ilgis yra konstanta. Tokiu būdu, skaičiuojant pagal formulę, kuo didesnis intensyvumas, tuo didesnė pasiekta rodiklio reikšmė ir rodiklis laikomas nepasiektu. Norint pasiekti rodiklį atnaujintuose ar rekonstruotuose keliuose turėtų būti taikomi eismo ribojimai, kadangi įgyvendintos veiklos sudaro sąlygas kelių pralaidumui ir didesniai intensyvumui.

Įgyvendinant **508 priemonę** „Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas“ siekiama panaikinti vieno lygio automobilių kelio ar pėsčiųjų tako sankirtas su geležinkeliu, rekonstruoti dviejų lygių automobilių kelio ar pėsčiųjų tako sankirtas su geležinkeliu, pagerinti eismo saugą geležinkelio perėjose, pervažose ir jų prieigose. Priemonės įgyvendinimas vertinamas įdiegtų saugų eismą gerinančių ir aplinkosaugos priemonių skaičiumi, poveikis – geležinkelio pervažose žuvusiųjų ir sužeistų asmenų skaičiumi (žr. toliau pateiktą lentelę). Įdiegus sutartyse numatytas saugų eismą gerinančias ir aplinkosaugos priemones PIP numatytas rodiklis (9 vnt.) būtų viršytas 11 proc., t. y. būtų įdiegta 10 priemonių. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, 3 priemonės jau yra įdiegtos, likusios priemonės bus įdiegtos, kai bus pabaigti šiuo metu įgyvendinami 6 iš 8 projektų, prisidedančių prie rodiklio.

12 lentelė. 508 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Žuvusiųjų ir sužeistųjų geležinkelio pervažose skaičius	asmenys per metus	4	-	0
Produkto	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, iš kurių: geležinkelio pervažose	skaičius	9	10	3
Produkto	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	skaičius	9	10	3

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Įgyvendinus 508 priemonės veiklas tikimasi žuvusiųjų ir sužeistųjų geležinkelio pervažose skaičių sumažinti bent iki 4 asmenų per metus. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, šiuo metu rodiklio reikšmė – 0 asmenų per metus. Pažymėtina, kad priemonės poveikis stipriai koreliuoja su pagal priemone sukurtais produkto rodikliais.

**509 priemonė** „Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose“ siekiama užtikrinti neigiamo poveikio aplinkai mažinimą geležinkeliuose. Priemonės vertinimui numatyta po vieną produkto ir rezultato rodiklį (žr. toliau pateiktą lentelę). Įgyvendinus pasirašytas sutartis produkto rodiklio „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.“ reikšmė bus pasiekta ir 20 proc. viršys PIP numatytą reikšmę. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, produkto rodiklio reikšmė yra 0, tačiau visi 4 šio rodiklio siekiantys projektai vis dar yra įgyvendinami.

13 lentelė. 509 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Triukšmo prevencijos zonose gyvenančių gyventojų, veikiamų triukšmo, dalies sumažėjimas	procentai	66,5	-	100
Produkto	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	skaičius	5	6	0

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Priemonės poveikis siejamas su triukšmo prevencijos zonose gyvenančių gyventojų, veikiamų triukšmo, dalies sumažėjimu. PIP nurodyta siekiama reikšmė – 66,5 proc., remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, rezultato rodiklio reikšmė jau siekia 100 proc., tačiau pažymėtina, kad gyventojų, veikiamų triukšmo, dalies sumažėjimą lemia ne tik įgyvendinamos priemonės, bet ir geležinkelių elektrifikacija ir riedmenų atnaujinimas.

**510 priemonė** „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“ skirta pagerinti laivybos sąlygas vidaus vandenyse. Priemonės įgyvendinimas ir poveikis matuojami 4 rodikliais: 2 produkto ir 2 rezultato (žr. toliau pateiktą lentelę).

14 lentelė. 510 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis	tonos / metai	1 106 700	-	1 189 600

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Produkto	Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenių kelio ilgis	km	20	20	0
Produkto	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	skaičius	1	-	-
Rezultato	Vidaus vandenių transportu vežtų krovinių kiekis TEN-T tinklo E41 kelyje	tonos / metai	100 000	100 000	0

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Pagal priemonę įgyvendinamas vienas projektas, kuriuo siekiama vieno iš dviejų numatytų produkto rodiklių – „Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenių kelio ilgis, km“. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, projektas yra įgyvendinamas ir jį įgyvendinus turėtų būti pasiekta pasirašytoje sutartyje numatyta rodiklio reikšmė, kuri atitinka ir PIP numatyta reikšmę, t. y. būtų pagerinta ar naujai sukurta 20 km vidaus vandenių kelio. Pagerinus ar naujai sukūrus vidaus vandenių kelią būtų sudarytos geresnės sąlygos krovinių gabenimui vidaus vandenių transportu. Planuojama, kad įgyvendinus projektą vidaus vandenių transportu vežtų krovinių kiekis TEN-T tinklo E-41 kelyje (rezultato rodiklis) sieks 100 tūkst. t per metus. Kitas rezultato rodiklis „Vidaus vandenių transportu vežtų krovinių kiekis, t / metai“ matuoja bendrą vidaus vandenių transportu vežtų krovinių kiekį. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, PIP planuota reikšmė (1 106 700 t per metus) pasiekta ir viršyta 7 proc. Pažymėtina, kad šį rezultato rodiklį veikia ne tik įgyvendinamas projektas, bet ir kiti veiksniai: pakankamas krovininis transportas, verslo susidomėjimas tokiu krovinių vežimo būdu, prielankų pritaikymas.

Įgyvendinant **511 priemonę** „Vietinių kelių vystymas“ siekiama plėtoti susisiekimą vietinės reikšmės keliais – gerinti šių kelių techninius parametrus ir diegti eismo saugos ir aplinkosaugos priemones. Priemonei vertinti numatyti 3 produkto ir 1 rezultato rodiklis (žr. toliau pateiktą lentelę).

15 lentelė. 511 priemonės rodiklių suvestinė

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Rodiklio matavimo vienetai	PIP nurodyta siektina reikšmė (2023 m. gruodžio 31 d.)	Sutartyje planuojama pasiekti stebėsenos rodiklio reikšmė	Per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė
Rezultato	Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius	asmens / metai	113	-	144
Produkto	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis	km	94	97,89	53,73
Produkto	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	skaičius	138	268	164
Produkto	Bendras naujai nutiestų kelių ilgis	km	3	8,95	6,09

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Priemonei įgyvendinti pasirašyta 130 sutarčių. Įgyvendinant šias sutartis planuojama viršyti visų produktų rodiklių reikšmes, numatytas PIP. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, 1 iš 3 produktų rodiklių jau viršijo PIP numatytą reikšmę, baigus įgyvendinti projektus visi produkto rodikliai bus pasiekti. PIP numatyta, kad produkto rodiklis „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis, km“ įgyvendinus priemonę siektų 94 km 2023 m. pabaigoje. Pasirašytose sutartyse numatyta pasiekti reikšmė yra 4 proc. didesnė, palyginti su

numatyta PIP. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, Vertinimo rengimo metu pasiekta 57 proc. produkto rodiklio reikšmės. PIP suplanuota, kad įgyvendinant priemonę turėtų būti naujai nutiesta 3 km kelio – pasirašytose sutartyse ši reikšmė beveik 3 kartus didesnė ir siekia 8,95 km. Vertinimo rengimo metu nutiesta 6,09 km. Trečiuoju produkto rodikliu vertinamas įdiegtų saugų eismą gerinančių ir aplinkosaugos priemonių skaičius. Planuota, kad 2023 m. pabaigoje šis skaičius turėtų siekti bent 138 vnt., tačiau jau Vertinimo rengimo metu šis rodiklis yra viršytas 19 proc., o įgyvendinus visus suplanuotus projektus rodiklis bus viršytas beveik du kartus (268 vnt.). Įgyvendinant priemonę siekiama sumažinti žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose asmenų skaičių bei sugaištą kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T) laiką. Žuvusiųjų skaičius Vertinimo rengimo metu buvo 27 proc. mažesnis, palyginti su pradine reikšme 2013 m. (197 asm. per metus), 2023 m. pabaigoje siekiama, kad ši reikšmė būtų ne didesnė kaip 113 asmenų per metus. Pažymėtina, kad rodikliui įtaką turi ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt.

Apibendrinus atliktą priemonių analizę ir priemonių rezultatyvumą nustatyta, kad 11-os priemonių projektais 26 siekiamos rodiklio reikšmės jau pasiektos arba bus pasiektos įgyvendinus projektus.


7 rodiklio reikšmės nėra ir, tikėtina, nebus pasiektos. Dažniausiai rodiklių reikšmės nepasiektos, nes nėra įtrauktos į projektus, o tam įtakos daugiausiai turėjo finansavimo sumažinimas, lyginant su finansavimo laikotarpio pradžioje planuotomis apimtimis.




Vertinimo rengimo metu sudėtinga nustatyti 8 rodiklio reikšmių (ne)pasiekimą. Rezultato rodikliui „Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius“ poveikį daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt. Pažymėtina, kad siekiant rezultato rodiklio „Sugaištas kelionių automobilių keliais TEN-T tinkle laikas“ laiko sąnaudos skaičiuojamos pagal formulę, kurioje rodiklio dydis priklauso nuo eismo intensyvumo, todėl kuo jis intensyvesnis, tuo pasiekta rodiklio reikšmė didesnė.

## 2.3 Kokių svarbiausių rezultatų pasiekta transporto sektoriuje pagal Veiksmų programos 6 prioriteta „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“?

Šioje dalyje vertinami svarbiausi rezultatai, kurių pasiekta transporto sektoriuje 2014–2020 m. laikotarpiu. Išskiriami kelių, geležinkelių, jūrų, vidaus vandenių ir oro transporto sektoriuose įgyvendinti projektai.

16 lentelė. Rezultatų sąrašas pagal transporto rūšis

Transporto sektorius	Priemonės kodas	Projekto pavadinimas
	06.1.1-TID-V-501	Transeuropinio tinklo kelio E262 (Kaunas–Zarasai–Daugpilis) plėtra
		Transeuropinio tinklo kelio E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga) plėtra
		Transeuropinio tinklo kelio E67 („Via Baltica“, Kaunas–Marijampolė) plėtra

Transporto sektorius	Priemonės kodas	Projekto pavadinimas
		Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas
		Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A1 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas
		Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 (Vilnius–Utena) rekonstravimas
	06.1.1-TID-V-502	Transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio plėtra
	06.1.1-TID-V-504	Dinaminis eismo valdymas „Via Baltica“ ir IXB koridoriuje
		Krašto kelio Nr. 102 Vilnius–Švenčionys–Zarasai rekonstravimas
		Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 106 Naujoji Vilnia–Rudamina–Vaidotai rekonstravimas
	06.2.1-TID-V-507	Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 145 Kėdainiai–Šėta–Ukmergė rekonstravimas
		Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 150 Šiauliai–Pakruojis–Pasvalys rekonstravimas
		Ruožo Kena–N. Vilnia elektrifikavimas
	Antrojo kelio statyba ruože Telšiai–Lieplaukė	
06.1.1-TID-V-503	IXB koridorius Vilniaus aplinkkelio Pušynas–Paneriai antrojo kelio statyba	
	Antrojo kelio statyba ruože Livintai–Gaižiūnai	
	Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimas	
06.2.1-TID-V-508	Dviejų lygių sankirtų su geležinkeliu Marijampolės mieste rekonstravimas	
	Tulinio viaduko po geležinkeliu Plungės mieste įrengimas	
	Viaduko virš geležinkelio Mažeikių mieste įrengimas	
	Lentvario geležinkelio pervažos rekonstravimas	
06.2.1-TID-V-509	Geležinkelių transporto aplinkos apsaugos priemonių diegimas Mažeikių rajono, Šiaulių miesto ir Radviliškio rajono savivaldybėse	
	06.1.1-TID-V-505	Malkų įlankos gilinimas iki 14,5 m gylio
		Bangolaužių (molų) rekonstravimas
		Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilinimas iki 15 m
	06.2.1-TID-V-510	TEN-T tinklo kelio E41 modernizavimas
	06.1.1-TID-V-506	Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo tako bei signalinės žiburių sistemos rekonstravimas
		Vilniaus oro uosto triukšmo monitoringo sistemos modernizavimas
		Šiaurinio perono rekonstravimas ir plėtimas

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Atlikus interviu su valstybinių įstaigų, Centrinės projektų valdymo agentūros ir Susisiekimo ministerijos atstovais toliau pateikiami, atstovų nuomone, įgyvendinti svarbiausi transporto sektoriaus projektai 2014–2020 m. laikotarpiu.

### Kelių transportas

- Transeuropinio tinklo kelio E67 („Via Baltica“, Kaunas–Marijampolė) plėtra

Įgyvendinus projektą prisidedama prie efektyvaus susisiekimo tarp Baltijos ir Vakarų bei Centrinės Europos šalių, maršruto patrauklumo Lietuvos bei užsienio šalių eismo dalyviams didinimo, Kauno apskrities gyventojų susisiekimo su apskrities centru Marijampole gerinimo, kaimiškų vietovių gyventojų susisiekimo su rajonų centrais bei juose esančiomis pagrindinėmis aptarnaujančiomis institucijomis gerinimo, Baltijos jūros regioninės plėtros skatinimo, automobilių transporto spūščių Europos kelių tinkle mažinimo, transporto paslaugų kokybės gerinimo, vežimo laiko trumpinimo, keleivių ir krovinių srauto didinimo.

- Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A1 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas

Įgyvendinus projektą prisidedama prie valstybinės reikšmės kelių plėtros, priežiūros ir saugaus eismo valstybės politikos, Lietuvos ir tarptautinio tranzito eismo gerinimo, aplinkiniuose miestuose, gyvenvietėse ir kaimuose gyvenančių žmonių susisiekimo gerinimo, laiko sąnaudų mažinimo, eismo saugos kelyje didinimo, spartesnio regionų vystymosi.

- Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 (Vilnius–Utena) rekonstravimas

Įgyvendinus projektą prisidedama prie greito ir tiesioginio susisiekimo užtikrinimo tarp Varšuvos ir Vilniaus bei trijų gretimų apskričių centrų – Vilniaus, Alytaus ir Utenos, aplinkiniuose miestuose ir kaimuose gyvenančių žmonių susisiekimo, infrastruktūros sąlygų gerinimo patraukliame ir vaizdingame Rytų Lietuvos regione.

- Transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio plėtra

Įgyvendinus projektą sprendžiamos VP numatytos problemos, kaip, pavyzdžiui, trūkstamų TEN-T tinklo grandžių ar jungčių tiesimas, patogios Vilniaus miesto kelių transporto sistemos jungties su TEN-T tinklu formavimas, pralaidumo didinimas, eismo įvykių, triukšmo ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimas.

### **Geležinkelių transportas**

- Ruožo Kena– N. Vilnia elektrifikavimas ir Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimas

Įgyvendinus projektus prisidedama prie aplinkos taršos ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, krovinių ir keleivių judėjimo geležinkelių transportu didinimo, ES transeuropinio transporto tinklo koridorių ir jų jungčių su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu gerinimo, skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumo plėtojimo, tranzitinių vežimų konkurencingumo sąlygų gerinimo.

- Lentvario geležinkelio pervažos rekonstravimas

Įgyvendinus projektą prisidedama prie saugesnių susisiekimo sąlygų valstybinės reikšmės keliais užtikrinimo, efektyvaus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymo, priežiūros, atnaujinimo ir plėtros, su geležinkelių infrastruktūros naudojimu susijusių paslaugų patrauklumo klientams didinimo.

### **Jūrų transportas**

- Malkų įlankos gilinimas iki 14,5 m gylio

Nustatyta, kad dėl Malkų įlankos gylis kyla gana didelių problemų, nes neužtikrinamos tinkamos ir saugios didžiųjų laivų navigavimo įlankoje sąlygos. Įgyvendinus projektą prisidedama prie neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, Klaipėdos uosto konkurencingumo Europos ir pasaulio lygiu didinimo, eksporto sąlygų gerinimo, uosto prieinamumo naujiems laivams bei keleivių ir krovinių srautams didinimo.

### Vidaus vandens transportas

- TEN-T tinklo kelio E41 modernizavimas

Įgyvendinus projektą prisidedama prie tinkamų laivybai sąlygų tarptautinės reikšmės kelyje E41 sudarymo, nes dabartinės sąlygos neatitinka vidaus vandens kelių naudotojų poreikių, iki prasidedant projektui neužtikrinamos sąlygos perkelti krovinius iš kelių transporto į vidaus vandens transportą, nustatytas neigiamas poveikis aplinkai, triukšmo tarša, eismo spūstys ir avaringumas.

### Oro transportas

- Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo tako bei signalinės žiburių sistemos rekonstravimas

Buvo nustatyta, kad kilimo ir tūpimo tako dangą susidėvėjusi, vietomis buvo įtrūkių ir skersinių plyšių. Neatlikus šių darbų oro uosto veikla būtų apribota, nebūtų galimybių priimti ir aptarnauti dalies orlaivių, nes takas būtų neatitikęs saugos reikalavimų. Įgyvendinant projektą prisidedama prie eismo saugumo Vilniaus oro uoste didinimo, aviacinės taršos mažinimo, socialinės aplinkos netoli oro uosto esančiose gyvenvietėse gerinimo ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimo.

Atsižvelgus į interviu su suinteresuotomis šalimis medžiagą vertinama, kad kelių transporto sektoriuje pagrindiniais rezultatais laikoma transeuropinio tinklo kelio E67 („Via Baltica“) plėtra prisidedant prie efektyvaus susisiekimo tarp Baltijos ir Vakarų bei Centrinės Europos šalių, Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio plėtra, kuria užtikrinamas trūkstančių TEN-T tinklo grandžių ar jungčių tiesimas ir pralaidumo didinimas, valstybinės reikšmės magistralinių kelių (A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ir A14 Vilnius–Utena) rekonstravimas, kuris gerina Lietuvos ir tarptautinio tranzito eismą, didina eismo saugą kelyje, prisideda prie spartesnio regionų vystymosi.

Geležinkelių transporto sektoriuje pagrindiniais rezultatais laikomas ruožo Kena–N. Vilnia elektrifikavimas ir Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimas, nes įgyvendinus projektus prisidedama prie aplinkos taršos ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, krovinių ir keleivių judėjimo geležinkelių transportu didinimo, skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumo plėtojimo. Taip pat svarbus ir Lentvario geležinkelio pervažos rekonstravimas, nes projektu prisidedama prie saugesnių susisiekimo sąlygų valstybinės reikšmės keliais užtikrinimo, efektyvaus viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymo, priežiūros, atnaujinimo ir plėtos.

Jūrų transporto sektoriuje Malkų įlankos gilinimas laikomas esminiu įgyvendintu projektu, nes dėl nepakankamo įlankos gylis nebuvo užtikrintos tinkamos ir saugios didžiųjų laivų navigavimo įlankoje sąlygos. Įgyvendinus projektą prisidedama prie neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, Klaipėdos uosto konkurencingumo Europos ir pasaulio lygiu didinimo, eksporto sąlygų gerinimo, uosto prieinamumo naujiems laivams bei keleivių ir krovinių srautams didinimo. Modernizavus vidaus vandens TEN-T tinklo kelią E41 prisidedama prie



tinkamų laivybai sąlygų sudarymo, sąlygų perkeltant krovinius iš kelių transporto į vidaus vandenių transportą užtikrinimo, neigiamo poveikio aplinkai ir triukšmo taršos mažinimo.

Oro transporto sektoriuje vertinama, kad Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo tako bei signalinės žiburių sistemos rekonstravimas laikomas pagrindiniu rezultatu, nes projekto įgyvendinimas prisideda prie eismo saugumo Vilniaus oro uoste didinimo, aviacinės taršos mažinimo, socialinės aplinkos netoli oro uosto esančiose gyvenvietėse gerinimo ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimo.

## 2.4 Koks Veiksmų programos 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ nustatytų uždavinių, rodiklių pasiekimo laipsnis (rezultatyvumas)? Kodėl?

Šioje dalyje vertinamas VP numatytų uždavinių, rodiklių rezultatyvumas lyginant faktines reikšmes su VP bei projektų vykdytojų sutartyse numatytais reikšmėmis. Toliau pateikiama rodiklių reikšmių legenda.

	Rodiklio reikšmė jau pasiekta		Rodiklio reikšmė dar nepasiekta, bet įgyvendinus projektus, tikėtina, bus pasiekta		Rodiklio reikšmė nepasiekta ir, tikėtina, nebus pasiekta		Vertinimo rengimo metu sudėtinga nustatyti rodiklio (ne)pasiekimą
--	-------------------------------	--	--	--	--	--	---

VP 6 prioriteto **konkretus uždavinys „Padidinti šalies daugiarašės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“** atitinka VP numatytą poreikį gerinti TEN-T tinklą Lietuvoje tiesiant reikiamas susisiekimo infrastruktūros jungtis su TEN-T ir trūkstamas grandis bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveiką užtikrinančią infrastruktūrą. Konkretaus uždavinio ir jo rodiklių įgyvendinimui įtaką turi ne tik tinkamai parinktos ir įgyvendintos veiklos, bet ir išoriniai veiksniai. Šio konkretaus uždavinio įgyvendinimui ir poveikiui matuoti numatyti 9 rodikliai (žr. toliau pateiktą lentelę).

17 lentelė. Veiksmų programos 1 konkretaus uždavinio rodiklių suvestinė

Rodiklio pavadinimas	Pradinė reikšmė	Siektinga reikšmė (2023 m.)	Sutartyse numatyta pasiekti reikšmė	Pasiekta reikšmė (2021 m. balandžio mėn.)	
				Reikšmė	Proc. siektinos reikšmės
<b>SaF specialieji programos rezultato rodikliai</b>					
Vežta intermodalinių transporto vienetų, vnt.	75 107 (2012 m.)	78 863	-	100 406	127,3 proc.
Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose, km/val.	80 (2013 m.)	85,6	85,6	95,6	111,7 proc.
Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius, asmenys per metus	59 (2013 m.)	37	-	40	92,5 proc.
Vidutinė 1 orlaivio manevravimo <sup>15</sup> trukmė	16 (2013 m.)	12	-	15,1	79,5 proc.
<b>SaF bendrieji ir specialieji programos produkto rodikliai</b>					

<sup>15</sup> Riedėjimas kilti ir riedėjimas į aikštelę nutūpus.

Rodiklio pavadinimas	Pradinė reikšmė	Siekstina reikšmė (2023 m.)	Sutartyse numatyta pasiekti reikšmė	Pasiekta reikšmė (2021 m. balandžio mėn.)	
				Reikšmė	Proc. siektinos reikšmės
Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis, km	-	339	127,01	47,32	14,0 proc.
Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis, km	-	7	5,38	5,16	73,7 proc.
Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis, km	-	99	99,29	89,59	90,5 proc.
Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.	-	3	5	2	66,7 proc.
Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų plotas, m <sup>2</sup>	-	176 167	172 310	176 167	100 proc.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

- Rezultato rodiklis „**Vežta intermodalinių transporto vienetų, vnt.**“ Vertinimo rengimo metu **yra pasiektas ir viršytas 27 proc.** Tam įtakos turėjo ankstesniu laikotarpiu įgyvendinti projektai (įrengti intermodaliniai terminalai) bei šiuo laikotarpiu elektrifikuojami geležinkelių ruožai, sudarantys sąlygas išnaudoti efektyvias jungtis su Vilniaus ir Kauno intermodaliniais terminalais, Malkų įlankos gilinimas, sudarantis sąlygas jūrų uoste aptarnauti didesnius laivus. Šiuo laikotarpiu įgyvendinami projektai taip pat užtikrina intermodalinių terminalų apkrovą ir teigiamą krovos rodiklių dinamiką<sup>16</sup>.
- Rezultato rodiklis „**Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose, km/val.**“ Vertinimo rengimo metu **yra pasiektas ir viršytas beveik 12 proc.** Pažymėtina, kad rezultato rodiklis skaičiuojamas tik Vertinimo metu rekonstruotiems ruožams: 47,32 km iš suplanuotų 339 km. Rodiklio reikšmė turėtų keistis, kai bus įskaičiuotas ruožas Kaišiadorys–Radviliškis–Klaipėda ir visos jame esančios stotys bei kiti infrastruktūros elementai, turintys įtakos greičiui.
- Rezultato rodiklis „**Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius, asmenys per metus**“ Vertinimo rengimo metu **nėra pasiektas.** Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, šis rodiklis – 40 asmenų per metus. Palyginti su pradine reikšme 2013 m. (59 asmenys per metus), rodiklis 33 proc. mažesnis, tačiau dar nesiekia planuotos reikšmės (2023 m. pabaigoje 37 asmenys per metus). Pažymėtina, kad rodiklis nerodo mažėjimo ar didėjimo tendencijų ir kiekvienais metais jo reikšmė svyruoja<sup>17</sup>. Rodikliui įtaką turi ne tik įgyvendinami projektai, bet ir išoriniai veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt. Atsižvelgiant į tai vertinti, ar rodiklio reikšmė pasiekta, sudėtinga.

<sup>16</sup> Investicijų projektas „Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimas“.

<sup>17</sup> 2013 m. – 59, 2014 m. – 18, 2015 m. – 31, 2016 m. – 47, 2017 m. – 57, 2018 m. – 34, Vertinimo rengimo metu – 40 asmenų per metus.

- Rezultato rodiklis „**Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė**“ Vertinimo rengimo metu **nėra pasiektas**. Palyginti su pradine reikšme (2013 m. – 16 min.), manevravimo laikas yra sumažėjęs iki 15,1 min., tačiau sumažėjimas yra nepakankamas, kad būtų pasiekta VP numatyta reikšmė – 12 min. 2023 m. Pažymėtina, kad rodikliui įtaką daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti veiksniai, kaip, pavyzdžiui, oro sąlygos, eismo intensyvumas, todėl sudėtinga vertinti, ar rodiklis bus pasiektas 2023 m. pabaigoje.
- Produkto rodiklis „**Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis, km**“ Vertinimo rengimo metu **nėra pasiektas**. Pasirašytose sutartyse numatyta pasiekti reikšmė sudaro 37 proc. Vertinimu rengimo metu vertinamas ir dar vienas projektas, kurį įgyvendinant bus modernizuotas IXB transporto koridoriui priklausantis 1520 mm pločio ir 321,1 km ilgio geležinkelio ruožas Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.), pritaikant jį elektrinės traukos traukinių eismui. Tokiu atveju įgyvendinus visus 6 projektus rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis sieks 448,11 km – VP numatytas rodiklis būtų viršytas 32,2 proc. Vertinama, kad šis rodiklis iki 2023 m. pabaigos bus pasiektas.
- Produkto rodiklis „**Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis, km**“ Vertinimo rengimo metu **nėra pasiektas**. Įgyvendinus prie rodiklio priemones bus pasiekta 74 proc. VP suplanuotos reikšmės. Atsižvelgiant į tai, kad rodiklio siekiama tik vienu projektu, kuris jau yra baigtas įgyvendinti, vertinama, kad rodiklis nebus pasiektas.
- Produkto rodiklis „**Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis, km**“ Vertinimo rengimo metu pasiektas 90 proc., taigi, **nėra pasiektas**. Įgyvendinus visas pasirašytas sutartis rodiklio reikšmė turėtų būti 0,3 proc. didesnė, palyginti su VP suplanuota reikšme. Vertinama, kad iki 2023 m. pabaigos rodiklis bus pasiektas.
- Produkto rodiklis „**Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.**“ Vertinimo rengimo metu siekia 67 proc. Nors rodiklis kol kas **nėra pasiektas**, tačiau įgyvendinus pasirašytas sutartis rodiklis, tikėtina, 67 proc. viršys VP numatytą reikšmę.
- Produkto rodiklis „**Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų plotas**“ Vertinimo rengimo metu **yra pasiektas** 100 proc.

Kitas Vertinime aktualus VP 6 prioriteto konkretus uždavinys – „**Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones**“. Įgyvendinant šį uždavinį gerinami kelių techniniai parametrai, didinamas jų pralaidumas ir greitis, užtikrinamas eismo saugumas. Uždavinio įgyvendinimas ir poveikis vertinamas 7 rodikliais (žr. toliau pateiktą lentelę).

18 lentelė. Veiksmų programos 2 konkretaus uždavinio rodiklių suvestinė

Rodiklio pavadinimas	Pradinė reikšmė	Siektina reikšmė (2023 m.)	Sutartyse numatyta pasiekti reikšmė	Pasiekta reikšmė (2021 m. balandžio mėn.)	
				Reikšmė	Proc. siektinos reikšmės
ERPF specialieji programos rezultato rodikliai					
Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius, asmenys per metus	197 (2013 m.)	113	-	144	78,5 proc.
Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas, tūkst. val.	1 610 (2013 m.)	1 550	1 849	1 818	85,3 proc.
Vidaus vandenų transportu vežtų krovininių kiekių, tonos per metus	1 076 700 (2013 m.)	1 106 700	-	1 189 600	107,5 proc.
ERPF bendrieji ir specialieji programos produkto rodikliai					
Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis, km	-	201	221,98	161,14	80,2 proc.
Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenų kelio ilgis, km	-	20	20	0	0 proc.
Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.	-	173	301	167	96,5 proc.
Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, iš kurių: geležinkelių pervažose, vnt.	-	9	10	3	33,3 proc.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

- Rezultato rodiklis „**Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius, asmenys per metus**“ Vertinimo rengimo metu **nėra pasiektas**. Remiantis 2021 m. balandžio mėn. SFMIS duomenimis, pasiekta rodiklio reikšmė yra 27 proc. mažesnė, palyginti su pradine reikšme 2013 m. (197 asmenys per metus), tačiau rodiklis yra pasiekęs 78 proc. siektinos reikšmės. Rodikliui įtaką turi ne tik įgyvendinami projektai, bet ir tokie išoriniai veiksniai, kaip įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt. Atsižvelgiant į tai, rodiklio pasiektą reikšmę vertinti sudėtinga.
- Rezultato rodiklis „**Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas, tūkst. val.**“ Vertinimo rengimo metu įgyvendintas 85 proc. Net ir įgyvendinus pasirašytas sutartis rodiklis **nebus pasiektas**. Tačiau pažymėtina, kad laiko sąnaudos skaičiuojamos pagal formulę<sup>18</sup>, kurioje rodiklio dydis priklauso nuo eismo intensyvumo, nes vidutinis greitis ir rekonstruoto ar nutiesto kelio ilgis yra konstanta. Tokiu būdu, skaičiuojant pagal formulę, kuo didesnis intensyvumas, tuo didesnė pasiekta rodiklio reikšmė. Pažymėtina, kad šiuo rodikliu siekiama sumažinti kelionės laiką, todėl projekto vykdytojai, vadovaudamiesi suplanuotais projekto rodikliais, turėtų riboti transporto srautą naujai nutiestame ar rekonstruotame kelio ruože, nes priešingu atveju suplanuota reikšmė bus viršyta ir laikoma nepasiekta. Įgyvendinus projektus nutiesta ar rekonstruota kelio atkarpa sudaro sąlygas didesniai kelio pralaidumui ir eismo intensyvumui, todėl skaičiuojant rodiklį pagal nustatytą formulę

<sup>18</sup> Sugaištas kelionės automobilių keliais TEN-T tinkle laikas skaičiuojamas pagal formulę  $N * L * 365 / V * 1000000$ , kur: N – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (aut./parą); V – vidutinis kelionės greitis (km/val.); L – rekonstruoto ar nutiesto kelio ruožo ilgis (km).

projektuose pasiekama didesnė reikšmė, nei planuota. Vertinama, kad rodiklis nebus pasiektas.

- Rezultato rodiklis „**Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis, tonos per metus**“ Vertinimo rengimo metu **buvo pasiektas ir viršytas 7 proc.**, palyginti su VP numatyta reikšme. Pažymėtina, kad rezultato rodikliui įgyvendinamas projektas poveikio neturi – įgyvendinant projektą kol kas jokie produkto rodikliai nėra sukurti, tačiau planuotas rezultatas jau pasiektas. Rezultato rodikliui poveikį daro pakankamas krovinio transporto kiekis, verslo susidomėjimas tokiu krovinių vežimo būdu, prieplaukų pritaikymas.
- Produkto rodiklis „**Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis, km**“ Vertinimo rengimo metu įgyvendintas 80 proc. – VP numatyta reikšmė kol kas **nėra pasiekta**. Įgyvendinus visas pasirašytas projektų sutartis rodiklio reikšmė turėtų būti 10 proc. didesnė, palyginti su VP numatyta reikšme.
- Produkto rodiklis „**Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenų kelio ilgis, km**“ Vertinimo rengimo metu **nėra pasiektas**. Šio rodiklio siekia vienas projektas, kurio veiklos pradėtos įgyvendinti 2020 m. rugsėjo mėn., o projektą planuojama užbaigti 2023 m. liepos mėn. Įgyvendinus suplanuotas veiklas VP numatyta rodiklio reikšmė – pagerinti ar naujai sukurti 20 km vidaus vandenų kelio – turėtų būti pasiekta.
- Produkto rodiklis „**Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, vnt.**“ Vertinimo rengimo metu pasiektas 97 proc. – kol kas VP suplanuota reikšmė **nėra pasiekta**, tačiau įgyvendinus pasirašytas sutartis VP numatyta reikšmė turėtų viršyti 74 proc.
- Produkto rodiklis „**Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, iš kurių: geležinkelių pervažose, vnt.**“ Vertinimo rengimo metu **nėra pasiektas** ir sudaro 33 proc. VP numatytos bendros reikšmės. Įgyvendinus pasirašytas projektų sutartis geležinkelių pervažose turėtų būti įdiegta 10 saugų eismą gerinančių ir aplinkosaugos priemonių – tokiu atveju būtų viršyta VP numatyta pasiekti reikšmė (9 vnt.).

Vertinimo rengimo metu iš 16 rodiklių, skirtų VP konkrečių uždavinių „Padidinti šalies daugiaryšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“ ir „Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones“ įgyvendinimo ir poveikio matavimui, pasiekti 3 rezultato ir 1 produkto rodiklis; planuojama, kad iki 2023 m. pabaigos bus pasiekti 7 produkto rodikliai; vertinama, kad nebus pasiekti 2 rezultato rodikliai; 3 rezultato rodiklių pasiekiamumą vertinti sudėtinga, kadangi rodikliams poveikį daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti išoriniai veiksniai.

Vertinant 6.1 investicinio prioriteto rezultato rodiklius nustatyta, kad pusės iš jų reikšmės jau yra pasiektos. Pažymėtina, kad rezultato rodikliui „Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius, asmenys per metus“ įtaką turi ne tik įgyvendinami projektai, bet ir išorės veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt., todėl tai, ar rodiklio reikšmė pasiekta, vertinti sudėtinga. Rezultato rodikliui „Vidutinė 1 orlaivio

manevravimo trukmė“ įtaką daro ne tik įgyvendinami projektai, bet ir oro sąlygos, eismo intensyvumas, todėl sudėtinga vertinti, ar rodiklis 2023 m. pabaigoje bus pasiektas.

4 iš 5 6.1 investicinio prioriteto produkto rodiklių jau yra pasiekti arba bus pasiekti įgyvendinus projektus. Atsižvelgiant į tai, kad rodiklio „Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis, km“ siekiama tik vienu projektu, kuris jau baigtas įgyvendinti, vertinama, kad rodiklis nebus pasiektas.

6.2 investicinio prioriteto rezultato rodikliai yra labai skirtingi, nes vieno rodiklio reikšmės yra jau pasiektos, o likusių dviejų rodiklių reikšmės sudėtinga įvertinti, nes rezultato rodikliui „Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius, asmenys per metus“ įtakos turi išoriniai veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt. Rezultato rodiklį „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas, tūkst. val.“ vertinti sudėtinga, nes laiko sąnaudos skaičiuojamos pagal formulę, kurioje rodiklio dydis priklauso nuo eismo intensyvumo, todėl kuo didesnis intensyvumas, tuo didesnė pasiekta rodiklio reikšmė. Tačiau šio investicinio prioriteto produkto rodikliai bus pasiekti įgyvendinus numatytus projektus.

## 2.5 Kaip intervencijos prisidėjo prie laikotarpio pradžioje identifikuotų problemų sprendimo? Ar pasiekti rezultatai ir poveikis atitinka tikslinių grupių poreikius ir interesus?

Šioje dalyje nagrinėjama informacija apie pagrindines transporto sektoriaus problemas, identifikuotas prasidedant 2014–2020 m. programavimo laikotarpiui, įgyvendintų intervencijų poveikį problemų sprendimui bei VP įgyvendinimo naudą patenkinant tikslinių grupių poreikius.

VP buvo identifikuotos pagrindinės transporto sektoriaus problemos, kurių sprendimui numatytos priemonės 6.1 investiciniame prioritete „Bendros Europos daugiarūšio transporto erdvės kūrimo rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą“ ir 6.2 investiciniame prioritete „Regionų judumo didinimas prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiarūšio transporto mazgus“. 2014–2020 m. laikotarpio jau baigtos ir vis dar įgyvendinamos intervencijos prisideda ir prisidės prie problemų sprendimo, taigi toliau pateiktoje lentelėje pateikiama informacija apie identifikuotas problemas ir įgyvendintų intervencijų įtaką problemų sprendimui.

19 lentelė. 2014–2020 m. programavimo laikotarpio pradžioje identifikuotos transporto sektoriaus problemos ir jų sprendimas 2014–2020 m. laikotarpio intervencijomis

Nr.	Problema	Intervencijų įtaka problemos sprendimui
1.	Prastesni transporto tinklų parametrai nei bendrai ES	2014–2020 m. laikotarpiu vykdomais projektais prisidėta prie transporto tinklų parametru gerinimo: plėtojamas ir rekonstruojamas kelių TEN-T tinklas, įrengiamos papildomos jungtys, didinamas krašto ir rajoninių kelių, padengtų asfalto danga, ilgis, diegiamos intelektinės transporto sistemos, didinama dvikelių geležinkelių dalis, vykdoma geležinkelių elektrifikacija, gilinamas jūrų uostas ir modernizuojama vidaus vandenų infrastruktūra, rekonstruojamas oro uosto kilimo ir tūpimo takas.
2.	Nepakankama integracija į TEN-T Kelių transporto sektoriuje Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio įrengimas tinklą (trūksta grandžių ir jungčių, prisideda prie trūkstamų tinklo jungčių mažinimo ir pralaidumo didinimo, mažas pralaidumas, prasti dvikelių geležinkelių statyba didina geležinkelių transporto pralaidumą infrastruktūros techniniai parametrai, Vilnius–Klaipėda kryptimi, o TEN-T tinklo ir vietinės reikšmės kelių trūksta geležinkelio linijų pietų–šiaurės rekonstravimas gerina infrastruktūros techninius parametrus. 2014–2020 m. kryptimis)	

Nr.	Problema	Intervencijų įtaka problemos sprendimui
		laikotarpiu nebuvo įgyvendinti projektai, susiję su trūkstančių geležinkelių linijų pietų–šiaurės kryptimis, todėl investicijų poreikis išlieka aktualus.
3.	Trūksta sąveikų tarp skirtingų transporto rūšių TEN-T tinkle (nepakanka intermodalinio transporto terminalų, neišnaudojamas geležinkelio potencialas)	Įgyvendinus geležinkelių transporto elektrifikaciją ir įrengus trūkstančius dvikelius geležinkelių sudaromos galimybės sukurti efektyvias jungtis su ankstesniu laikotarpiu įrengtais Vilniaus ir Kauno intermodaliniais terminalais. Malkų įlankos gilinimas sudaro sąlygas jūrų uoste aptarnauti didesnius laivus, o vidaus vandenų kelių modernizavimas sudaro tinkamas sąlygas tarptautinei laivybai. Gerinant kelių ir geležinkelių infrastruktūrą didinama skirtingų transporto rūšių sąveika, nes sudaromos galimybės dalį krovinių iš kelių transporto perkelti į geležinkelių ar vidaus vandenų transportą.
4.	Aplinkai draugiškų sprendimų trūkumas (nedidelė elektrifikuoto geležinkelio dalis, dėl nepakankamo gylio dideliems laivams priimti uoste dideli mažesnės grimzlės laivų srautai, ilgas orlaivių manevravimo laikas oro uostuose, intensyvus eismas kelia oro taršą)	Įgyvendinus geležinkelio elektrifikacijos projektus sumažės kuro sąnaudos, šimtais tūkstančių tonų sumažės aplinkos tarša, reikšmingai išsaugos elektrifikuoto geležinkelio dalis, dalis kelių eismo bus perkeliama į gylis dideliems laivams priimti jūrų geležinkelių. Jūrų uosto gilinimo darbai leis priimti daugiau krovinių uoste dideli mažesnės grimzlės laivų gabenančių laivų. Tai leis sumažinti eismo intensyvumą ir taršą. Oro uoste įgyvendinami projektai prisidės prie orlaivių manevravimo laiko sumažinimo, o kartu – ir prie išmetamos taršos sumažėjimo. Taigi, numatytos intervencijos reikšmingai prisidėjo prie problemų sprendimo.
5.	Aukšti avaringumo rodikliai keliuose, nesaugios geležinkelio pervažos	Kelių ir geležinkelių transporto sektoriuje įgyvendinant dalį projektų diegiamos saugaus eismo priemonės: pėsčiųjų takai ir viadukai, pėsčiųjų apsauginės tvorelės, triukšmą mažinančios sienelės, tuneliniai viadukai po geležinkeliu, eismo reguliavimo priemonės. Be to, eliminuojamos vieno lygio sankirtos. Tai leis sumažinti metinį keliuose žuvusių ar sužeistų asmenų skaičių.
6.	Prasti kelių techniniai parametrai regionuose, to nepakankamas verslo ir gyventojų mobilumas	Įgyvendinta daugiau nei 100 projektų, kuriuose gerinami vietinių kelių parametrai: rekonstruojami vietinės reikšmės keliai ir miestų gatvės, tiesiami nauji keliai, diegiamos eismo saugumo priemonės, taigi didinamas regiono gyventojų ir verslo mobilumas, gerinama eismo sauga ir gyventojų saugumas.
7.	Nepakankamai išvystyta vandenų kelių infrastruktūra	Modernizuojamas E41 kelias sukurs sąlygas laivybai daugiau nei 20 km Nemuno atkarpoje, leis gabenti daugiau krovinių vidaus vandenų keliais, tačiau investicijų poreikis išlieka aktualus.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis VP duomenimis

Remiantis pateiktoje lentelėje nurodyta informacija galima teigti, kad 2014–2020 m. laikotarpio pradžioje identifikuotos problemos buvo sprendžiamos įgyvendinant intervencijas, tačiau dalis problemų yra pakankamai didelės, todėl sprendimų poreikis išliks aktualus ir 2021–2027 m. laikotarpiu.

Jau įgyvendintų ir dar vykdomų projektų aprašymuose buvo numatomos projektų tikslinės grupės. Įgyvendinant sausumos **kelių** renovavimo arba naujų kelių įrengimo projektus pagrindinės tikslinės grupės buvo Lietuvos bei užsienio gyventojai – rekonstruojamo ar tiesiamo kelio eismo dalyviai, kelius prižiūrinčios įstaigos, pagalbos tarnybos.

Siekama, kad šios tikslinės grupės pajustų projektų įgyvendinimo naudą sumažėjus spūstims, kelionės laikui, triukšmo ir oro taršai, eismo įvykių rizikai. Atsižvelgus į 1.2. dalyje pateikiamą informaciją apie skirtingose transporto srityse įgyvendinamus projektus ir į 1.3. dalyje pateikiamą informaciją apie pasiektus rodiklius galima teigti, kad projektai ir jų rezultatai atitiko tikslinių grupių poreikius.

Įgyvendinant **geležinkelių** projektus vertinami ekspeditorių, siuntėjų bei keleivių poreikiai gauti aukštesnės kokybės paslaugas, greičiau pasiekti kelionės tikslą arba nugabenti siuntinius. Be to, atsižvelgta į gyventojus, kurie gyvena šalia geležinkelio tinklo ir kuriems nepatogumų kelia triukšmas, bei pėsčiuosius, turinčius kirsti geležinkelio sankirtas. Atsižvelgus į tai, kad projektuose įrengtos papildomos triukšmo sienutės mažina neigiamą poveikį gyventojams, įrengiami viadukai arba požeminės perėjos didina pėsčiųjų saugumą, o geležinkelio elektrifikacija bei antrųjų kelių tiesimas leidžia patogiau planuoti krovinių ir

keleivių srautus bei išvystyti didesnę greitį, galima teigti, kad rezultatai geležinkelių sektoriuje atitinka nagrinėjamų tikslinių grupių poreikius.

**Jūrų uosto** projektuose kaip tikslinės grupės buvo įvardintos uoste veikiančios įmonės, Klaipėdos miesto savivaldybė, Klaipėdos miesto bendruomenės, laivų ir krovinių savininkai, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, Lietuvos gyventojai. Įvertinta, kad šių tikslinių grupių poreikiai apima saugią laivybą, mažesnę taršą, socialinių ir ekonominių sąlygų gerinimą Klaipėdos mieste bei užtikrinamus gamtosauginius reikalavimus. Įgyvendinus projektus sudaromos galimybės laivybos uoste plėtrai, pagerinama Malkų įlankos akvatorijos ekologinė būklė, sudaromos sąlygos taršai mažinti. Taigi, jau pasiekti ir dar siekiami rezultatai atitinka tikslinių grupių poreikius.

Įgyvendinant projektus **vidaus vandens transporte** krovinių ir keleivių vežėjai bei vidaus vandens transporto savininkai ir naudotojai buvo įvardyti kaip tikslinės projekto grupės. E41 kelio naudotojams svarbu, kad būtų užtikrintos tinkamos laivybai sąlygos, t. y., būtų išlaikyti nustatyti kiekybiniai (navigacijos trukmė, eksploatuojamų valstybinės reikšmės vidaus vandens kelių ilgis) ir kokybiniai (gylis, plotis, posūkio spindulys) kelio parametrai. Be to, modernizavus kelią ženkliai sumažės priklausomybė nuo neigiamų gamtinių sąlygų, pavyzdžiui, sausros. Krovinių vidaus vandens transportu vežėjų tikslas – kuo efektyviau išnaudoti vidaus vandens transportą, vienu reisų pervežant kuo didesnę krovinių kiekį, o tai leistų jiems konkuruoti su krovinių vežimu sausumos keliais. Didėjant vežamų krovinių kiekiui, didėja ir laivo grimzlė, todėl nuolat išlaikyti kelio kokybinius parametrus yra gyvybiškai svarbu sėkmingam krovinių laivybos vystymui.

Įgyvendinant projektus **oro uosto** infrastruktūrai tobulinti identifikuotos šios tikslinės grupės: Vilniaus oro uosto keleiviai, Vilniaus oro uoste skrydžius vykdančios vežėjai, Vilniaus miesto gyventojai, patenkantys į viršnorminės nakties triukšmo zoną. Šioms tikslinėms grupėms svarbu, kad būtų užtikrinamas jų saugumas oro uosto teritorijoje, būtų mažinamas triukšmas ir oro tarša, padidėtų orlaivių manevravimo greitis ir galimybės. Visi šie tikslinių grupių poreikiai yra patenkinami įgyvendinant projektus, kuriuose rekonstruojami kilimo / tūpimo takai, užtikrinama infrastruktūros atitiktis reikalavimams, įdiegiamos saugų eismą gerinančios ir aplinkosauginės priemonės.

Apibendrinus, nustatyta, kad visuose transporto sektoriuose įgyvendinti projektai sprendė ne tik Veiksmų programoje identifikuotas problemas, kaip, pavyzdžiui, trūkstančių TEN-T tinklo grandžių ar jungčių tiesimą, infrastruktūros techninių parametrų gerinimą, pralaidumo didinimą, eismo įvykių, triukšmo ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimą, eismo saugos ir gyventojų saugumo didinimą.

Taip pat prisidedama ir prie kitų tikslų siekimo ir aktualių problemų sprendimo: susisiekimo sąlygų tarp miesto objektų ir išorinių kelių gerinimo, patogesnės gyvenamosios aplinkos pasiekiamumo didinimo ir socialinės aplinkos gerinimo, kaimų ir miestelių gyventojų integracijos į regiono centrus, patrauklumo keleiviams ir krovinių vežimui ir jūrų uosto konkurencingumo didinimo.

2014–2020 m. laikotarpiu nebuvo įgyvendinti projektai, susiję su trūkstančiomis geležinkelių linijomis pietų–šiaurės kryptimis, todėl investicijų poreikis išlieka aktualus ir 2021–2027 m. laikotarpiu. Buvo identifikuota, kad nepakankamai išvystyta vidaus vandens kelių infrastruktūra, o 2014–2020 m. laikotarpiu buvo modernizuojama daugiau nei 20 km



E41 kelio atkarpa, tačiau investicijų poreikis išlieka aktualus ir naujuoju finansavimo laikotarpiu.

Vertinama, kad visų rūšių transporto sektoriuose įgyvendinant projektus pagal 6-ą Veiksmų programos prioritetą buvo atsižvelgta į nustatytų tikslinių grupių poreikius.

### 3 Transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų ES fondų investicijų poveikio atskiroms transporto rūšims, visuomenei, ekonomikai ir verslui vertinimas

Šiame skyriuje pateikiamas 3 Vertinimo uždavinys – įvertinti transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų ES fondų investicijų poveikį atskiroms transporto rūšims (kelių, geležinkelių, jūrų, oro ir vidaus vandenų), visuomenei, ekonomikai, verslui (poveikis Lietuvos ūkio makroekonominiais rodikliais ir atitinkamiems 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos tikslų įgyvendinimą matuojantiems rodikliais). Vertinant uždavinį atsakoma į šiuos klausimus:

1. Kokie yra ilgalaikiai transporto sektoriaus projektų, įgyvendintų ES fondų investicijų lėšomis, socialiniai ir ekonominiai padariniai?
2. Kokią naudą šie padariniai teikia visuomenei, ekonomikai ir verslui? Kokia yra investicijų grąža, poveikis nedarbo lygio pokyčiui, keleivių ir krovinių skaičiaus dinamikai kiekviename transporto sektoriuje?
3. Kaip įgyvendintais projektai prisidėta prie transeuropinių transporto tinklų plėtros?
4. Kokią įtaką investuotos lėšos turi horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui?
5. Ar investicijų poveikis bus tvarus ir ar pasiekti pokyčiai išliks ateityje?
6. Kaip ES fondų investicijos prisidėjo / papildė / nulėmė pokyčius kituose ūkio sektoriuose (suderinamumo, papildomumo, dubliavimo aspektais)?

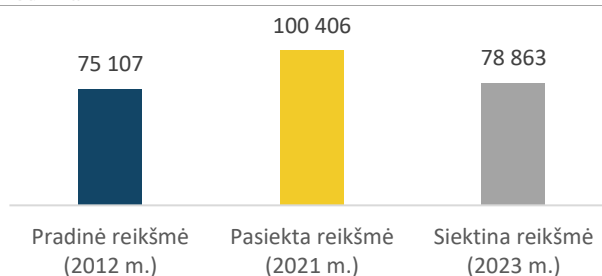
#### 3.1 Kokie ilgalaikiai transporto sektoriaus projektų, įgyvendintų ES fondų investicijų lėšomis, socialiniai ir ekonominiai padariniai?

Transporto sektoriuje įgyvendinant projektus, sprendžiančius Veiksmų programoje identifikuotas problemas, siekiama rezultato rodiklių, kurie atspindi socialinius ir ekonominius pokyčius sektoriuje. Detali šių rodiklių analizė pateikta 2.4. dalyje.

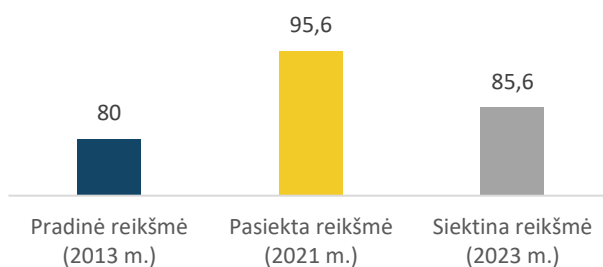
6.1 investicinio prioriteto **konkrečiu uždaviniu „Padidinti šalies daugiarašės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“** buvo siekiama 4 rezultato rodiklių (žr. toliau pateiktą lentelę).

20 lentelė. 6.1 investicinio prioriteto siekiamo rezultato rodikliai

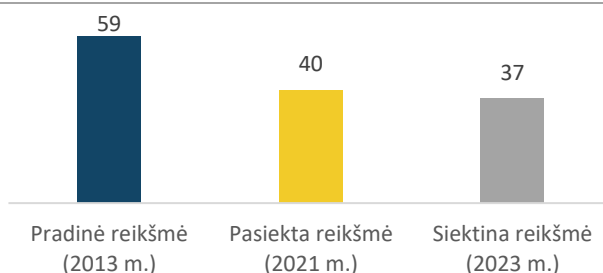
Vežta intermodalinių transporto vienetų, kurie 2021 m. 27,3 proc. viršijo siektiną reikšmę.



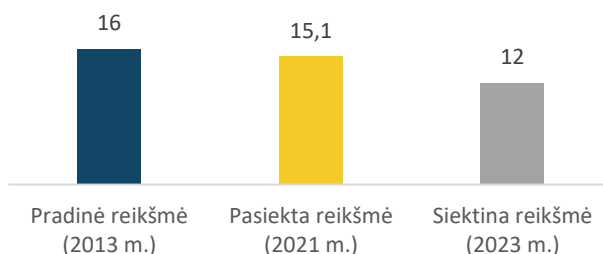
Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelio ruožuose (km/val.) 2021 m. 11,7 proc. viršijo siektiną reikšmę.



Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius (asmens per metus) dar nėra priartėjęs prie siektinos reikšmės, tačiau iki 2023 m. turėtų sumažėti dar 7,5 proc.



Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė dar nėra priartėjusi prie siektinos reikšmės, tačiau iki 2023 m. turėtų būti sumažinta 20,5 proc.

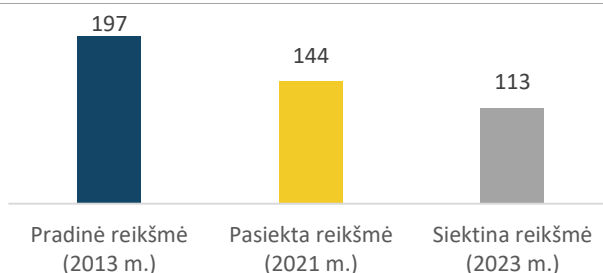


Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

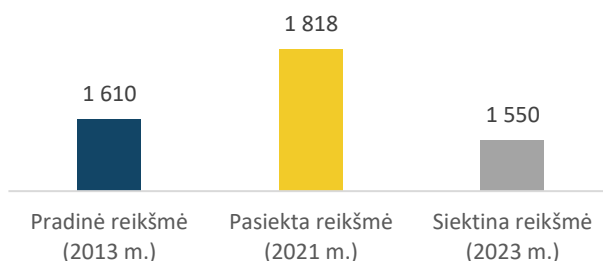
## 6.2 investicinio prioriteto konkrečiu uždaviniu „Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones“ buvo siekiama 3 rezultato rodiklių (žr. toliau pateiktą lentelę).

21 lentelė. 6.2 investicinio prioriteto siekiamo rezultato rodikliai

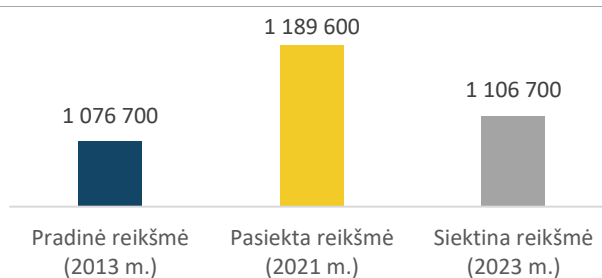
Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius (asmens per metus) dar nėra priartėjęs prie siektinos reikšmės, tačiau iki 2023 m. turėtų sumažėti dar 21,5 proc.



Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas (tūkst. val.) dar nėra priartėjęs prie siektinos reikšmės, tačiau iki 2023 m. turėtų sumažėti dar 14,7 proc.



Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis (tonos per metus) 2021 m. 7,5 proc. viršijo siektiną reikšmę.



Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Remiantis Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodika<sup>19</sup>, naudos ir (ar) žalos vertinamos tuomet, kai vykdoma:

- geležinkelių transporto plėtra, pvz., geležinkelio linijų, stočių rekonstravimas, įsigyjama transporto priemonių;
- kelių transporto plėtra, pvz., valstybinių kelių statyba ir rekonstravimas, vietinių kelių ir gatvių rekonstravimas;
- vandens transporto plėtra, pvz., Klaipėdos jūrų uosto infrastruktūros gerinimas;
- oro transporto plėtra, pvz., oro uostų infrastruktūros modernizavimas.

Įgyvendinant projektus papildomai prisidedama kuriant ir kitas socialines ir ekonomines naudas, nukreiptas į visuomenę, privataus ir viešojo sektoriaus įmones ir šalies ekonomiką.

1. **Laiko sutaupymai** | Krovininio ir keleivinio transporto laiko sutaupymai išskiriami kaip vienas iš dviejų tiesioginio poveikio transporto projektuose tipų. Empiriniai sąnaudų ir naudos analizės atvejai, atspindintys tiek Lietuvos, tiek užsienio transporto projektus, šį poveikį traktuoja kaip vieną didžiausių naudų. Šio tiesioginio poveikio išskyrimas taip pat atitinka ES ir nacionalines strategines nuostatas, kuriose akcentuojamas poreikis sumažinti transporto spūstis ir sutrumpinti transportavimo laiką, o tai ir reiškia krovininio ir keleivinio transporto laiko sutaupymus.

Skaičiuojant laiko sutaupymus dažniausiai vertinama su darbu susijusių ir nesusijusių kelionių vertė. Darbuotojų kelionėms sugaištas laikas vertinamas kaip panaudotinas alternatyviai produktyviai veiklai. Su darbu nesusijusioms kelionėms sugaištas laikas vertinamas vartotojų pasiryžimu sumokėti, atskleidžiančiu, kaip žmonės vertina savo laisvalaikį. Laiko sutaupymai yra viena reikšmingiausių naudų, galinčių atsirasti dėl naujos transporto infrastruktūros statybos ar jau esančios pagerinimo. Pažymėtina, kad be laiko sutaupymų teikiamos naudos taip pat gali būti vertinama žala, susijusi su laiko nuostoliais, atsirandanti, pavyzdžiui, vykdant kelio rekonstravimo darbus.

Toliau pateiktoje lentelėje pateikiama laiko sutaupymų sukuriama socialinė-ekonominė nauda pagal skirtingas priemones.

<sup>19</sup> Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodika. Prieiga per internetą: <<https://www.pplietuva.lt/lt/viesuju-investiciju-projektu-rengimas/rengimas-ir-vertinimas-1>>

22 lentelė. Laiko sutaupymų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriama socialinė ir ekonominė nauda, Eur
501 priemonė	12	11 92 proc.	825 752 236,04
502 priemonė	1	1 100 proc.	143 988,95
503 priemonė	5	5 100 proc.	3 925 760,97
504 priemonė	2	1 50 proc.	17 690 484,43
505 priemonė	3	3 100 proc.	219 819 824,65
506 priemonė	7	6 86 proc.	132 649 834,00
507 priemonė	8	6 75 proc.	35 763 561,32
508 priemonė	8	6 75 proc.	159 012 444,85
509 priemonė	4	0 0 proc.	0,00
510 priemonė	1	1 100 proc.	695 373 883,60
511 priemonė	130	74 <sup>20</sup> –	730 458 764,24
<b>Iš viso:</b>			<b>2 820 590 783,05</b>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

**2. Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai** | Transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai išskiriami kaip vienas iš dviejų tiesioginių poveikio transporto projektuose tipų. Empiriniai sąnaudų ir naudos analizės atvejai, atspindintys tiek Lietuvos, tiek užsienio transporto projektus, šį poveikį traktuoja kaip reikšmingą naudą. Šio tiesioginio poveikio išskyrimas taip pat atitinka ES ir nacionalines strategines nuostatas, pabrėžiančias poreikį sumažinti energijos suvartojimą transporto sektoriuje. Be to, numatomas judumo ir vežamų krovinių apimčių augimas taip pat atskleidžia degalų sunaudojimo ir kitų eksploatacinių sąnaudų mažinimo svarbą.

Transporto priemonių eksploatacinės sąnaudos apibrėžiamos kaip „susidedančios iš transporto priemonių pastoviųjų sąnaudų, nepriklausomų nuo nuvažiuoto atstumo, ir eksploatacinių sąnaudų, kurios kinta priklausomai nuo nuvažiuoto atstumo“.

Projektuose skaičiuojant šio koeficiento naudą transporto priemonių eksploatacinės sąnaudos turi būti skaičiuojamos prieš įgyvendinant ir įgyvendinus projektą. Toliau pateiktoje lentelėje pateikiama vertintuose projektuose nurodyta kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų sukurta socialinė-ekonominė nauda.

23 lentelė. Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriama socialinė ir ekonominė nauda, Eur
501 priemonė	12	1 8 proc.	24 312 161,71
502 priemonė	1	1 100 proc.	53 131,51
503 priemonė	5	0 0 proc.	0,00
504 priemonė	2	0 0 proc.	0,00
505 priemonė	3	0 0 proc.	0,00

<sup>20</sup> Ne visų projektų socialinė ir ekonominė nauda gali būti įvertinta, nes 9 investicinių projektų skaičiuoklių nėra pateikta SFMIS, o 42 investiciniai projektai nebuvo rengiami, nes pagal Investicijų projektų rengimo metodiką investicinį projektą privaloma parengti, kai projektui įgyvendinti suplanuotų investicijų į nurodytus investavimo objektus išlaidų suma viršija 300 000 eurų (išskyrus (atėmus) joms tenkanti PVM ir išlaidas, kurios apmokamos supaprastinta tvarka pagal iš anksto nustatytus dydžius).

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur	
506 priemonė	7	0	0 proc.	0,00
507 priemonė	8	3	38 proc.	14 965 397,18
508 priemonė	8	0	0 proc.	0,00
509 priemonė	4	0	0 proc.	0,00
510 priemonė	1	0	0 proc.	0,00
511 priemonė	130	42 <sup>21</sup>	–	56 430 513,17
<b>Iš viso:</b>				<b>95 761 203,57</b>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

**3. Nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimas** | Nelaimingų atsitikimų kelyje mažinimas yra vienas pagrindinių strateginių tikslų tiek ES, tiek Lietuvoje. Didelis žūčių Lietuvos keliuose skaičius vis dar laikomas viena didžiausių problemų. Nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimas, nors ir vertinamas kaip netiesioginis poveikis, paprastai pateikiamas kaip reikšmingas empiriniuose sąnaudų ir naudos analizės atvejuose, atspindinčiuose tiek Lietuvos, tiek užsienio transporto projektus.

Įgyvendinamų projektų – investicijų į transporto infrastruktūrą – poveikis pirmiausia siejamas su teigiama įtaka nelaimingų atsitikimų skaičiaus mažinimui, tačiau pavieniais atvejais įgyvendinimas projektas gali lemti ir nelaimingų atsitikimų skaičiaus augimą, pavyzdžiui, kai ženkliai padidėja transporto srutai.

Skaiciuojant nelaimingų atsitikimų sumažėjimo naudą vertinamas išvengtų nelaimingų atsitikimų skaičius, skirstant nelaimingus atsitikimus pagal tipus: žūties atvejis; sunkaus sužalojimo atvejis; lengvo sužalojimo atvejis. Nelaimingų atsitikimų pokyčiai ir taikomos prielaidos paprastai numatomos investicijų projekte.

Toliau pateiktoje lentelėje pateikiama analizuotuose projektuose apskaičiuota nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimo sukuriama socialinė-ekonominė nauda.

24 lentelė. Nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimo sukuriama socialinė ir ekonominė nauda

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur	
501 priemonė	12	12	100 proc.	156 735 058,84
502 priemonė	1	1	100 proc.	3 859,79
503 priemonė	5	2	33 proc.	9 731,23
504 priemonė	2	2	100 proc.	43 221 181,14
505 priemonė	3	0	0 proc.	0,00
506 priemonė	7	2	29 proc.	45 864 843,32
507 priemonė	8	8	100 proc.	47 219 392,95
508 priemonė	8	8	100 proc.	19 270 091,67
509 priemonė	4	1	25 proc.	22 999,84
510 priemonė	1	0	0 proc.	0,00

<sup>21</sup> Ne visų projektų socialinė ir ekonominė nauda gali būti įvertinta, nes 9 investicinių projektų skaičiuoklių nėra pateikta SFMIS, o 42 investiciniai projektai nebuvo rengiami, nes pagal Investicijų projektų rengimo metodiką investicinių projektų privaloma parengti, kai projektui įgyvendinti suplanuotų investicijų į nurodytus investavimo objektus išlaidų suma viršija 300 000 eurų (išskyrus (atėmus) joms tenkanti PVM ir išlaidas, kurios apmokamos supaprastinta tvarka pagal iš anksto nustatytus dydžius).

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur
511 priemonė	130	41 <sup>22</sup>	79 768 944,53
<b>Iš viso:</b>			<b>392 116 103,32</b>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

4. **Triukšmo taršos sumažėjimas** | Išorės poveikio aplinkai, įskaitant triukšmą, sumažėjimas yra vienas iš strateginių tikslų tiek ES, tiek Lietuvoje. Triukšmo taršos pokyčių komponentas laikomas netiesioginio poveikio, tačiau taip pat išskiriamas empiriniuose sąnaudų ir naudos analizės atvejuose, atspindinčiuose tiek Lietuvos, tiek užsienio transporto projektus. Numatomas judumo ir vežamų krovinių apimčių augimas taip pat atskleidžia triukšmo taršos mažinimo svarbą.

Triukšmo tarša apibrėžiama kaip nepageidautinas garsas (decibelais) arba skirtingos trukmės, intensyvumo ir kitokių charakteristikų garsai, sukeltys žmonėms psichikos sutrikimus. Triukšmo sąnaudos susideda iš susierzinimo sąnaudų (sąnaudos, ypač susijusios su transporto priemonėmis, yra socialiniai trikdžiai, kurie sąlygoja tokias socialines ir ekonomines sąnaudas, kaip mėgavimosi laisvalaikio apribojimai, diskomfortas ar nepatogumai ir pan.) ir sveikatos sąnaudų (sąnaudos, susijusios su triukšmo žala fizinei sveikatai).

Triukšmo taršos sąnaudos apskaičiuojamos pagal projekto keliamo triukšmo paveiktų namų kiekį ir vidutinę namo kainą. Skaičiuojamos sąnaudos dažniausiai apima kelių, geležinkelių ir oro transportą, triukšmo sąnaudos dėl jūrinės laivybos ir vidaus vandenių transporto laikomos nereikšmingomis, nes vienam asmeniui tenkančios sąnaudos yra palyginti mažos, o didžioji dalis šių transporto rūšių veiklos vykdoma toliau nuo tankiai apgyvendintų teritorijų.

Pažymėtina, kad investicijos į transporto infrastruktūrą gali ne tik sumažinti, bet ir padidinti triukšmo lygį, pavyzdžiui, nutiesus intensyvaus eismo gatvę sumažės triukšmas tose gatvėse, iš kurių transportas bus perkeliamas į naują intensyvaus eismo gatvę, tačiau padidėjusį triukšmo poveikį pajus greta naujos gatvės esančių pastatų gyventojai, todėl investicijų projekte turi būti įvertintas ir galimas triukšmo taršos padidėjimas.

Toliau pateiktoje lentelėje pateikiama triukšmo taršos sumažėjimo sukuriama socialinė-ekonominė nauda pagal skirtingas priemones.

25 lentelė. Triukšmo taršos sumažėjimo sukuriama socialinė ir ekonominė nauda

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur	
501 priemonė	12	1	8 proc.	2 845,85
502 priemonė	1	0	0 proc.	0,00
503 priemonė	5	2	33 proc.	11 295,60
504 priemonė	2	0	0 proc.	0,00

<sup>22</sup> Ne visų projektų socialinė ir ekonominė nauda gali būti įvertinta, nes 9 projektų investicinių projektų skaičiuoklių nėra pateikta SFMIS, o 42 projektų investiciniai projektai nebuvo rengiami, nes pagal Investicijų projektų rengimo metodiką investicinį projektą privaloma parengti, kai projektui įgyvendinti suplanuotų investicijų ir nurodytus investavimo objektus išlaidų suma viršija 300 000 eurų (išskyrus (atėmus) joms tenkantį PVM ir išlaidas, kurios apmokamos supaprastinta tvarka pagal iš anksto nustatytus dydžius).

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur	
505 priemonė	3	0	0 proc.	0,00
506 priemonė	7	5	71 proc.	7 161 153,63
507 priemonė	8	0	0 proc.	0,00
508 priemonė	8	0	0 proc.	0,00
509 priemonė	4	4	100 proc.	27 565 239,47
510 priemonė	1	0	0 proc.	0,00
511 priemonė	130	5 <sup>23</sup>	–	1 476 615,61
<b>Iš viso:</b>				<b>36 217 150,17</b>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

**5. Oro taršos sumažėjimas** | Oro taršos mažinimas yra vienas iš strateginių tikslų tiek ES, tiek Lietuvoje. Šis naudos komponentas (netiesioginio poveikio) taip pat išskiriamas empiriniuose sąnaudų ir naudos analizės atvejuose, atspindinčiuose tiek Lietuvos, tiek užsienio transporto projektus. Numatomas judumo ir vežamų krovinių apimtys augimas taip pat atskleidžia oro taršos mažinimo svarbą.

Investicijos į transportą daro didelę įtaką atmosferos taršai – ši įtaka gali turėti ne tik teigiamą, bet neigiamą poveikį oro taršai. Neigiamas poveikis gali būti daromas, pavyzdžiui, padidėjus transporto spūstims kelio rekonstravimo metu.

Oro taršos sąnaudų skaičiavimams reikalingi duomenys apie transporto srautus bei taršos emisijas. Projekto poveikis pagal įvairių išskiriamų teršalų kiekį, atsižvelgiant į modeliavimo rezultatus, turi būti pateikiamas investicijų projekte.

Toliau pateiktoje lentelėje pateikiama oro taršos sumažėjimo sukuriama socialinė-ekonominė nauda pagal skirtingas priemones.

26 lentelė. Oro taršos sumažėjimo sukuriama socialinė ir ekonominė nauda

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur	
501 priemonė	12	0	0 proc.	0,00
502 priemonė	1	1	100 proc.	2 130,71
503 priemonė	5	5	83 proc.	637 145,37
504 priemonė	2	0	0 proc.	0,00
505 priemonė	3	0	0 proc.	0,00
506 priemonė	7	5	71 proc.	37 196 879,60
507 priemonė	8	0	0 proc.	0,00
508 priemonė	8	1	13 proc.	15 577 326,16
509 priemonė	4	0	0 proc.	0,00
510 priemonė	1	0	0 proc.	0,00

<sup>23</sup> Taip pat.



Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur
511 priemonė	130	10 <sup>24</sup>	27 907 188,13
		<b>Iš viso:</b>	<b>81 320 669,97</b>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

- 6. Anglies dioksido (kaip šiltnamio efektą sukeliančių dujų) emisijos sumažėjimas | Šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos mažinimas šiuo metu yra vienas svarbiausių strateginių tikslų globaliu lygmeniu ir taip pat yra pabrėžiamas ES bei Lietuvos strateginiuose dokumentuose. Šis naudos komponentas (netiesioginio poveikio) taip pat išskiriamas empiriniuose sąnaudų ir naudos analizės atvejuose, atspindinčiuose tiek Lietuvos, tiek užsienio transporto projektus. Be to, numatomas judumo ir vežamų krovinių apimtys augimas taip pat atskleidžia šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos mažinimo svarbą.**

Investicijos į transporto infrastruktūrą gali turėti ne tik teigiamą, bet ir neigiamą poveikį anglies dioksido emisijos kiekiui. Neigiamas poveikis paprastai pasireiškia įgyvendinant projektą, pavyzdžiui, padidėjus transporto spūstims kelio rekonstravimo metu.

Anglies dioksido emisijų kiekis paprastai skaičiuojamas remiantis taršos veiksniais (vienam sunaudoto kuro vienetui ar vienam nukeliautam kilometrui), kurie priklauso nuo konkretaus projekto.

Toliau pateiktoje lentelėje pateikiama anglies dioksido emisijos sumažėjimo sukuriama socialinė-ekonominė nauda pagal skirtingas priemones.

27 lentelė. Anglies dioksido emisijos sumažėjimo sukuriama socialinė ir ekonominė nauda

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur
501 priemonė	12	0	0 proc.
502 priemonė	1	1	100 proc.
503 priemonė	5	2	33 proc.
504 priemonė	2	0	0 proc.
505 priemonė	3	3	100 proc.
506 priemonė	7	5	71 proc.
507 priemonė	8	0	0 proc.
508 priemonė	8	0	0 proc.
509 priemonė	4	0	0 proc.
510 priemonė	1	0	0 proc.
511 priemonė	130	3 <sup>25</sup>	–
			110 458,57

<sup>24</sup> Ne visų projektų socialinė ir ekonominė nauda gali būti įvertinta, nes 9 investicinių projektų skaičiuoklių nėra pateikta SFMIS, o 42 investiciniai projektai nebuvo rengiami, nes pagal Investicijų projektų rengimo metodiką investicinį projektą privaloma parengti, kai projektui įgyvendinti suplanuotų investicijų į nurodytus investavimo objektus išlaidų suma viršija 300 000 eurų (išskyrus (atėmus) joms tenkantį PVM ir išlaidas, kurios apmokamos supaprastinta tvarka pagal iš anksto nustatytus dydžius).

<sup>25</sup> Ne visų projektų socialinė ir ekonominė nauda gali būti įvertinta, nes 9 investicinių projektų skaičiuoklių nėra pateikta SFMIS, o 42 investiciniai projektai nebuvo rengiami, nes pagal Investicijų projektų rengimo metodiką investicinį projektą privaloma parengti, kai projektui įgyvendinti suplanuotų investicijų į nurodytus investavimo objektus išlaidų suma viršija 300 000 eurų (išskyrus (atėmus) joms tenkantį PVM ir išlaidas, kurios apmokamos supaprastinta tvarka pagal iš anksto nustatytus dydžius).

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Projektų, prisidedančių prie naudos komponento, skaičius ir dalis	Sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą, Eur
<b>Iš viso:</b>			<b>480 766,76</b>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Dalimi projektų prisidėta prie **vietovės patrauklumo namų ūkiams ir verslui padidėjimo**, kuris priskiriamas tiesioginio poveikio tipui. Gyvenamosios vietos patrauklumo padidėjimas gali būti nulemtas įvairių intervencijų kombinacijos, kuri išreiškiama viešųjų erdvių ir gyvenamųjų pastatų atnaujinimu. Miesto patrauklumas taip pat susijęs su sudarytomis galimybėmis verslo plėtrai. Intervencijos, kuriomis siekiama parūpinti tinkamas erdves verslui ir mažmeninės prekybos parduotuvėms įsikurti, sukuria palankią aplinką verslo investicijoms. Tai – papildomas aspektas greta namų ūkiams aktualaus palankių sąlygų gyventi ir leisti laisvalaikį kūrimo. 511 priemonėje 2 įgyvendintais projektais prisidėta prie vietovės patrauklumo namų ūkiams ir verslui padidėjimo, kurio nauda siekia **108 375,47 Eur**.



11 paveikslas. Sukuriama socialinė ir ekonominė nauda pagal komponentus, mln. Eur

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Apibendrinus nustatyta, kad didžiausia dalis sukuriama socialinės ir ekonominės naudos yra dėl kelionės laiko sutaupymų – net 82,3 proc. visos naudos. Vertinama, kad projektuose pagrindinis dėmesys skiriamas tik tiesioginio poveikio komponentams, kurie sudaro didžiąją dalį visos sukuriama naudos. Atkreipiamas dėmesys, kad projektų vykdytojai, vertindami socialinę-ekonominę naudą, turėtų daugiau vertinti ir netiesioginio poveikio komponentus. Nemažai prisideda ir nelaimingų atsitikimų sumažėjimas (11,4 proc.), kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai (2,8 proc.) ir oro taršos sumažėjimas (2,4 proc.). Likusi 1,1 proc. dalis – dėl triukšmo taršos, anglies dioksido emisijos sumažėjimo ir vietovės patrauklumo namų ūkiams ir verslui padidėjimo.

Vertinama, kad transporto sektoriuje įgyvendinti projektai užtikrina ir ateityje užtikrins didesnę vežtų intermodalinių transporto vienetų kiekį ir vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekį, didesnę vidutinį keleivinių traukinių greitį ir mažesnę vidutinę 1 orlaivio

manevravimo trukmę, mažesnę žuvusiųjų TEN-T ir ne TEN-T tinklo keliuose skaičių bei mažesnę kelionėms automobilių keliais sugaištą laiką.

Įgyvendintais projektais papildomai prisidedama kuriant ir kitas socialines ir ekonomines naudas, nukreiptas į visuomenę, privataus ir viešojo sektoriaus įmones ir šalies ekonomiką. Atsižvelgus į Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodiką įgyvendintais projektais prisidedama prie laiko sutaupymų, kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų, nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimo, triukšmo, oro taršos ir anglies dioksido emisijos sumažėjimo bei vietos patrauklumo namų ūkiams ir verslui didėjimo.

### 3.2 Kokią naudą šie padariniai teikia visuomenei, ekonomikai ir verslui? Kokia yra investicijų graža, poveikis nedarbo lygio pokyčiui, keleivių ir krovinių skaičiaus dinamikai kiekviename transporto sektoriuje?

#### Naudos visuomenei, ekonomikai ir verslui analizė

Transporto sektoriuje įgyvendinamų projektų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda, išreikšta pinigine išraiška, yra akivaizdi. Detali socialinės ir ekonominės naudos komponentų analizė pateikta 3.1. dalyje. Remiantis SFMIS duomenimis, 2014–2020 m. laikotarpiu įgyvendinamų projektų sukuriama socialinės ir ekonominės naudos vertė siekia 3,43 mlrd. Eur (žr. toliau pateiktą lentelę).

28 lentelė. Transporto sektoriuje įgyvendinamų projektų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda pagal priemones, mln. Eur

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Sukuriama socialinė ir ekonominė nauda, Eur	Vieno projekto sukuriama socialinė ir ekonominė nauda, Eur
501 priemonė	12	1 006 802 302,45	83 900 191,87
502 priemonė	1	207 884,97	207 884,97
503 priemonė	5	4 760 949,73	952 189,95
504 priemonė	2	60 911 665,57	30 455 832,78
505 priemonė	3	219 898 726,47	73 299 575,49
506 priemonė	7	222 982 326,34	31 854 618,05
507 priemonė	8	97 948 351,45	12 243 543,93
508 priemonė	8	193 859 862,69	24 232 482,84
509 priemonė	4	27 588 239,32	6 897 059,83
510 priemonė	1	695 373 883,60	695 373 883,60
511 priemonė	130 <sup>26</sup>	896 260 859,73	6 894 314,31
<b>Iš viso:</b>	<b>181</b>	<b>3 426 595 052,32</b>	–

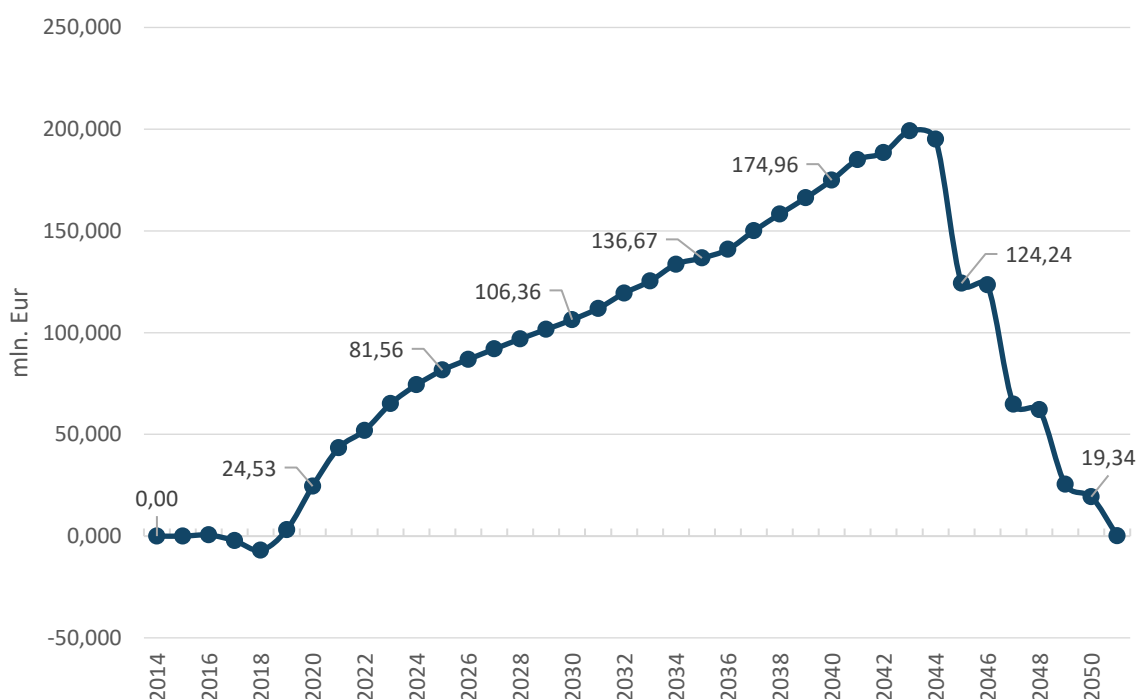
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Atskirai vertinant vieno projekto sukuriamą socialinę ir ekonominę naudą pagal 6 prioriteto priemones nustatyta, kad didžiausia nauda skaičiuojama projekte, įgyvendintame pagal 510 priemonę „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“ – 695,37 mln. Eur. Gana didele

<sup>26</sup> Ne visų projektų socialinė ir ekonominė nauda gali būti įvertinta, nes 9 projektų investicinių projektų skaičiuoklių nėra pateikta SFMIS, o 42 projektų investiciniai projektai nebuvo rengiami, nes pagal Investicijų projektų rengimo metodiką investicinį projektą privaloma parengti, kai projektui įgyvendinti suplanuotų investicijų į nurodytus investavimo objektus išlaidų suma viršija 300 000 eurų (išskyrus (atėmus) joms tenkantį PVM ir išlaidas, kurios apmokamos supaprastinta tvarka pagal iš anksto nustatytus dydžius).

apimtimi prisideda ir projektas, įgyvendintas pagal 501 priemonę „TEN-T kelių tinklo techninių parametrų gerinimas ir pralaidumo didinimas“. Vieno projekto vidutinė nauda – 83,9 mln. Eur. O pagal 505 priemonę „Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ vieno projekto vidutinė nauda – 73,3 mln. Eur.

Remiantis Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodika<sup>27</sup>, transporto sektoriaus projektų nauda vertinama nuo 25 metų iki 30 metų laikotarpiu. Socialinė ir ekonominė nauda nuo 2014 m. iki 2018 m. nėra vertinama, kadangi šiuo laikotarpiu didžioji dalis projektų yra įgyvendinami, skiriamos investicijos ir patiriamos išlaidos yra didesnės, nei sukuriama nauda, o pajamos nėra generuojamos. Naudos augimas pastebimas nuo 2019 m., kai dalis projektų buvo užbaigti, ir augimo tendencija išliks iki 2043 m. Šiuo laikotarpiu nauda padidės daugiau kaip 60 kartų – nuo 3,1 mln. Eur iki 199,12 mln. Eur (žr. toliau pateiktą paveikslą).



12 paveikslas. Transporto sektoriuje įgyvendinamų projektų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda 2014–2051 m. laikotarpiu, mln. Eur

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

3.1. dalyje analizuoti naudos komponentai daro teigiamą įtaką visuomenei, šalies ekonomikai ir verslo įmonėms:

- **Laiko sutaupymai** | Sąnaudos dėl darbuotojų sugaišto laiko su darbu susijusioms kelionėms tenka darbdaviui, galinčiam darbuotojui skirti alternatyvias produktyvias veiklas. Šiuo atveju laiko sutaupymai didina darbuotojų efektyvumą ir sudaro sąlygas įmonių pajamoms augti. Laiko sutaupymai padidina visuomenės galimybes ir poreikį

<sup>27</sup> Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodika. <<https://www.pplietuva.lt/lt/viesuju-investiciju-projektu-rengimas/rengimas-ir-vertinimas-1>>

aktyviai praleisti laisvalaikį, o pasiryžimas sumokėti už savo laisvalaikį prisideda ne tik prie visuomenės poreikių tenkinimo, bet ir prie šalies ekonomikos augimo.

- **Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai** | Kai atnaujinama kelio ar gatvės danga, sumažėja transporto priemonių eksploatacinės sąnaudos, o tai turi įtakos gyventojams, nes šiuos pinigus jie gali skirti kitoms veikloms, kurios prisideda prie šalies ekonomikos augimo, bei verslo įmonėms, kurios gali sumažinti produkcijos kainą ar išlaidas naujoms transporto priemonėms įsigyti.
- **Nelaimingų atsitikimų sumažėjimas** | Šis komponentas atspindi nelaimingą atsitikimą patyrusio asmens kuriamo produkto praradimus, todėl yra labai aktualus visuomenei ir verslo įmonėms. Vertinama, kad greta šio elemento taip pat išskiriamos tiesioginės ir netiesioginės ekonominės sąnaudos, kurios apima medicininės ir reabilitacijos, administracines (pavyzdžiui, gelbėjimo tarnybų, draudimo), materialinių nuostolių sąnaudas, todėl tai daro įtaką šalies ekonomikai.
- **Triukšmo taršos sumažėjimas** | Didžiausią įtaką triukšmo taršos sumažėjimas turi visuomenei, o triukšmo sąnaudos susideda iš susierzinimo sąnaudų ir sveikatos sąnaudų, kai susierzinimo sąnaudos, ypač susijusios su transporto priemonėmis, yra socialiniai trikdžiai, kurie lemia tokias socialines ir ekonomines sąnaudas, kaip, pavyzdžiui, mėgavimosi laisvalaikiu apribojimai, diskomfortas ar nepatogumai ir pan., o sveikatos sąnaudos apima su triukšmu susijusią žalą fizinei sveikatai.
- **Oro taršos sumažėjimas** | Oro tarša veikia tiek vartotojo, tiek gamintojo veiklą, žmogaus sveikatą, medžiagų išsaugojimą, matomumą ir klimato kaitą. Oro taršos sumažėjimas tiesiogiai turi įtakos visuomenei, nes užtikrinama geresnė žmonių sveikata, verslui, nes nereikalingos kompensacijos praradimams dėl ekosistemos padarytos žalos atlyginimui, nėra didelių praradimų ar kitų materialinių nuostolių, bei ekonomikai, nes pasiekus iškeltus ES tikslus nereikalingos kompensacijos už tikslų neįgyvendinimą.
- **Anglies dioksido emisijos sumažėjimas** | Transporto lemiamą klimato kaita arba globalaus atšilimo poveikis daugiausiai kyla dėl išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, konkrečiai – anglies dioksido. Emisijos sumažėjimas daro poveikį žmonių sveikatai ir psichologinei būsenai, augalijai ir gyvūnijai bei šalies ekonomikai dėl papildomai nekytančių mokesčių ar išpareigojimų dėl taršos lygio nemažėjimo.
- **Vietovės patrauklumo namų ūkiams ir verslui padidėjimas** | Gyvenamosios vietos patrauklumas, kuris suprantamas kaip įvairių gyvenimo mieste dimensijų (socialinės, kultūrinės, ekonominės, aplinkos ir kt.) visuma, yra susijęs su konkrečios teritorijos gyvenimo sąlygų kokybe ir yra laikomas pagrindine urbanistinės plėtros nauda. Žmonės priskiria tam tikrą vertę gyvenimui patrauklesnėse vietovėse, tokio patrauklumo sampratą siejant su kokybiškų paslaugų, rekreacinių veiklų ar gėrybių (t. y. geresnės aplinkos ir kraštovaizdžio) prieinamumu ir saugumo bei socialinės įtraukties jausmu. Be to, veiklos vietos pasirinkimo klausimą svarstantys verslininkai taip pat teigiamai vertina miesto zonas, pasižyminčias moderniais, gerai įrengtais statiniais, turinčias gerą priėjimą prie kokybiškų viešųjų paslaugų bei infrastruktūros, nes šie aspektai gali padidinti įmonių našumą.

## Investicijų gražos analizė

Finansinė vidinė gražos norma (FVGN) yra diskonto norma, kuriai esant investicijų, investicijų likutinės vertės, veiklos pajamų ir veiklos išlaidų pinigų srautų grynoji dabartinė vertė lygi nuliui. Jeigu FVGN didesnė už investicinio projekto taikomą diskonto normą, projektas duos didesnę finansinę naudą, nei projekto vykdytojo norima finansinė graža, o labai žema ar net neigiama FVGN nebūtinai reiškia, jog projektas neefektyvus.

29 lentelė. Projektų investicijų graža pagal kiekvieną priemonę

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Finansinė vidinė gražos norma
501 priemonė	12	Neigiama
502 priemonė	1	Neigiama
503 priemonė	5	Neigiama
504 priemonė	2	Neigiama
505 priemonė	3	Neigiama
506 priemonė	7	Neigiama
507 priemonė	8	Neigiama
508 priemonė	8	Neigiama
509 priemonė	4	Neigiama
510 priemonė	1	Neigiama
511 priemonė	130	Neigiama

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Įvertinus pagal 11 priemonių įgyvendintų projektų finansinę vidinę gražos normą nustatyta, kad visų projektų gražos norma yra neigiama. Pažymėtina, kad dažniausiai viešieji ir didelės apimties projektai negeneruoja pajamų<sup>28</sup>, tačiau tenkina viešąjį interesą, todėl aktualu įvertinti ne tik finansinius, tačiau ir ekonominius šių projektų rodiklius (žr. toliau pateiktą lentelę).

30 lentelė. Projektų ekonominė graža pagal kiekvieną priemonę

Priemonė	Įgyvendinamų projektų skaičius	Vidutinė ekonominė vidinė gražos norma
501 priemonė	12	~ 10 proc.
502 priemonė	1	9 proc.
503 priemonė	5	~ 21 proc.
504 priemonė	2	~ 24 proc.
505 priemonė	3	~ 9 proc.
506 priemonė	7	~ 11 proc.
507 priemonė	8	~ 9 proc.
508 priemonė	8	~ 11 proc.
509 priemonė	4	~ 8 proc.
510 priemonė	1	~ 39 proc.
511 priemonė	130	~ 23 proc.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

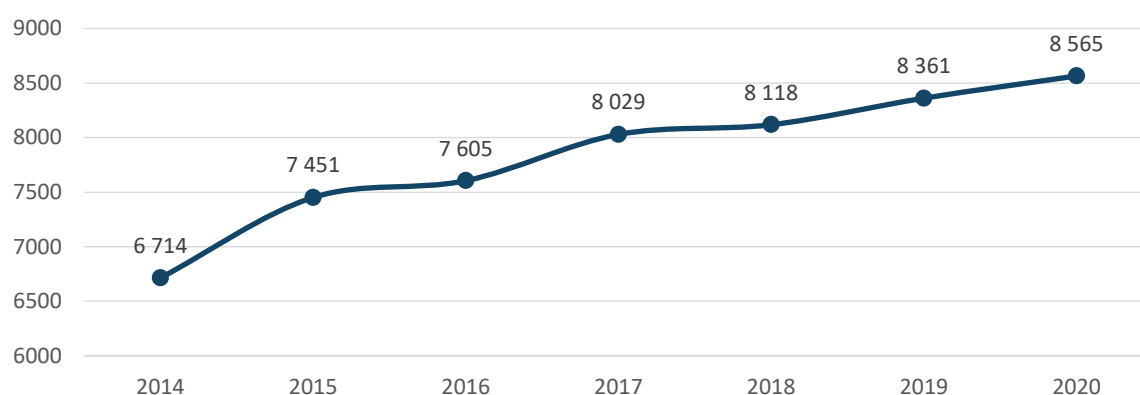
Ekonominė vidinė gražos norma (EVGN) yra diskonto norma, kuriai esant ekonominė grynoji dabartinė vertė yra lygi nuliui. Žymią socialinę-ekonominę naudą duodančio investicinio

<sup>28</sup> Išanalizavus pagal priemones aktualius projektus, nustatyta, kad generuoti pajamas prognozuojama 3,3 proc. patvirtintų projektų (6 iš 181). Pajamas numatoma generuoti projektuose, įgyvendinamuose pagal 503, 505, 506 ir 510 priemones. Projektai, kuriuose numatoma generuoti pajamas, susiję su geležinkelių elektrifikavimu (padidės geležinkelio patrauklumas vykdant krovinių vežimus), Malkos įlankos gilinimu (galimybė aptarnauti daugiau ir didesnių laivų), valymo įrenginių įrengimu (planuojama parduoti glikolio koncentratą), vidaus vandenų kelių pritaikymu laivybai.

projekto ekonominė grynoji dabartinė vertė paprastai yra didesnė, nei pritaikyta socialinė diskonto norma. Nors projektų finansinė vidutinė gražos norma yra neigiama, tačiau jie įgyvendinami dėl teigiamos ekonominės vidinės gražos normos. Įvertinus pagal 11 priemonių įgyvendintų projektų EVGN nustatyta, kad didžiausios vidutinės vieno projekto EVGN yra: 510 priemonės „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“ (~39 proc.), 504 priemonės „Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle“ (~24 proc.) ir 511 priemonės „Vietinių kelių vystymas“ (~23 proc.).

### Poveikio nedarbo lygio pokyčiui, keleivių ir krovinių skaičiaus dinamikai kiekviename transporto sektoriuje analizė

Analizuojant transporto ir saugojimo veiklą vykdančių ūkio subjektų skaičiaus tendencijas nustatyta, kad 2014–2020 m. laikotarpiu ūkio subjektų skaičius padidėjo 27,6 proc. – nuo 6,7 tūkst. iki 8,6 tūkst. (žr. toliau pateiktą paveikslą).



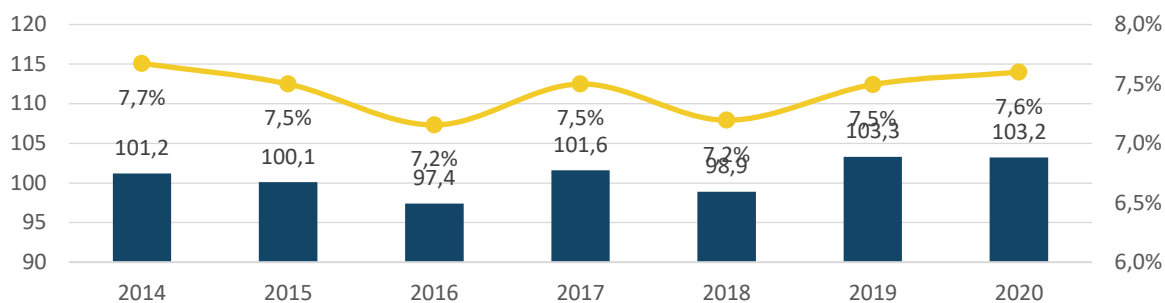
13 paveikslas. Transporto ir saugojimo veiklą vykdančių ūkio subjektų skaičius metų pradžioje

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Atsižvelgiant į 2020 m. Užimtumo tarnybos Transporto ir saugojimo sektoriaus tendencijų apžvalgos ataskaitą<sup>29</sup>, transporto ir saugojimo sektoriaus įmonės ypač patiria aplinkos pokyčius. Technologinė pažanga, skaitmenizacija, automatizacija, išmaniųjų sistemų plėtra ir savaeigiai automobiliai keičia transporto ir saugojimo sektorių. Nepaisant šių iššūkių pastebima, kad ūkio subjektų skaičius nuosekliai auga. Tam įtakos taip pat turi transporto infrastruktūros plėtra ir modernizavimas, nes susisiekimas tampa patogesnis ir greitesnis, geresnė kelių kokybė mažina eksploatacines sąnaudas, todėl įmonės gali investuoti į transporto priemonių parko atnaujinimą. Sudarius sąlygas intermodaliniam vežimui plečiamos krovinių vežimo apimtys, o daugiarūšis gabenimas didina keleivių susisiekimo kryptis.

Nors transporto ir saugojimo veiklą vykdančių ūkio subjektų skaičius kasmet nuolat auga, tačiau užimtųjų skaičius sistemingu nuolatinu augimu nepasižymi. 2014–2020 m. laikotarpiu gyventojų, užsiimančių transporto ir saugojimo ekonomine veikla, skaičius padidėjo beveik 2 proc. 2020 m. šalyje buvo 1,36 mln. užimtųjų, iš jų transporto ir saugojimo sektoriaus įmonėse dirbo 103,2 tūkst., arba 7,6 proc. visų užimtųjų (žr. toliau pateiktą paveikslą).

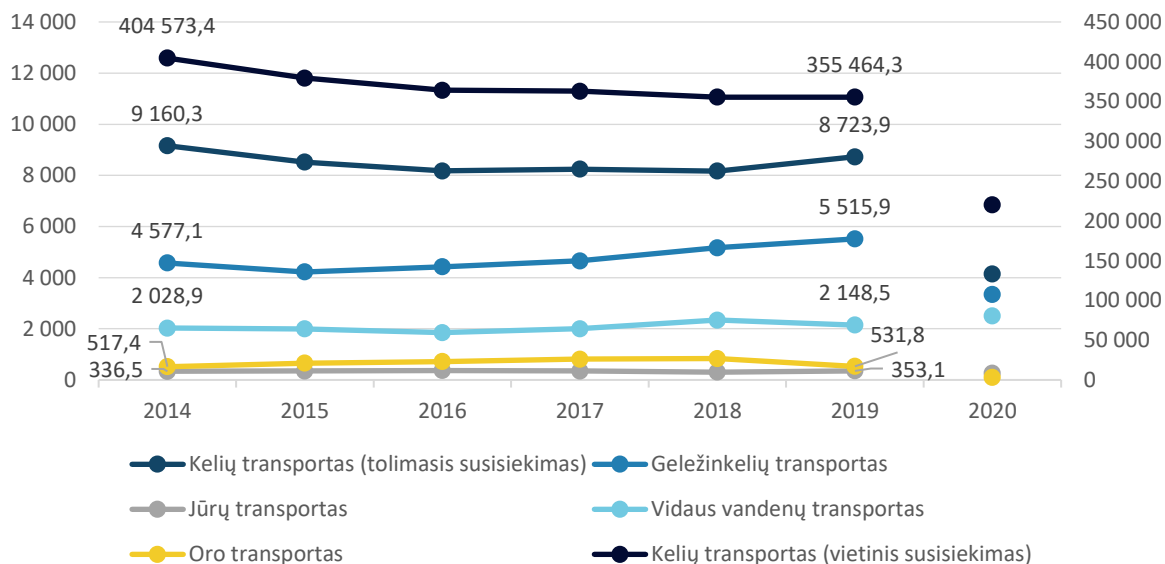
<sup>29</sup> 2020 m. Užimtumo tarnybos Transporto ir saugojimo sektoriaus tendencijų apžvalgos ataskaita. Prieiga per internetą: <https://uzt.lt/wp-content/uploads/2020/03/Transporto-ir-saugojimo-sektoriaus-tendencijos-2020-03-04.pdf>



14 paveikslas. Gyventojų užimtumo transporto ir saugojimo sektoriuje tendencijos 2014–2020 m., tūkst. Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Remiantis 2020 m. Užimtumo tarnybos Transporto ir saugojimo sektoriaus tendencijų apžvalgos ataskaita<sup>30</sup>, tokia užimtųjų skaičiaus dinamika rodo, kad transporto ir saugojimo sektoriaus įmonės išnaudoja darbo santykių galimybes prisitaikydamos prie rinkos pokyčių ir laiku priimdamos sprendimus, t. y. greitai įdarbindamos ir atleisdamos darbuotojus.

Keleivių ir krovinių vežimo apimčių tendencijos ir jų priežastys pateiktos 1.1.2. dalyje. 2020 m. nėra įtraukiami į analizę dėl COVID-19 ir karantino pasekmių. Daugumoje transporto rūšių keleivių skaičius 2014–2019 m. laikotarpiu augo, o didžiausi pokyčiai pastebimi geležinkelių transporto (20,5 proc. padidėjimas) ir vidaus vandenų transporto (5,9 proc. padidėjimas) sektoriuose. Tuo tarpu kelių transporto sektoriuje keleivių skaičiaus tendencija yra mažėjanti, nes tolimojo susisiekimo keleivių skaičius nuo 2014 m. iki 2019 m. sumažėjo 4,8 proc., o vietinio susisiekimo – 12,1 proc. (žr. toliau pateiktą paveikslą).

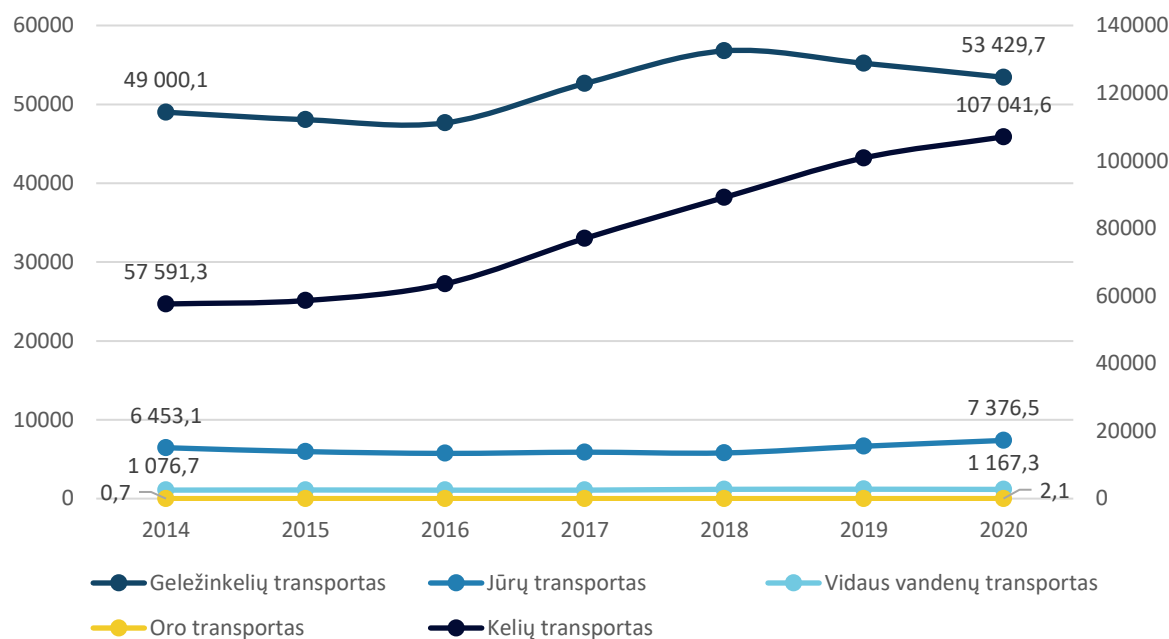


15 paveikslas. Keleivių skaičiaus tendencijos visų rūšių transporto sektoriuose 2014–2020 m., tūkst. Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

<sup>30</sup> 2020 m. Užimtumo tarnybos Transporto ir saugojimo sektoriaus tendencijų apžvalgos ataskaita. <<https://uzt.lt/wp-content/uploads/2020/03/Transporto-ir-saugojimo-sektoriaus-tendencijos-2020-03-04.pdf>>



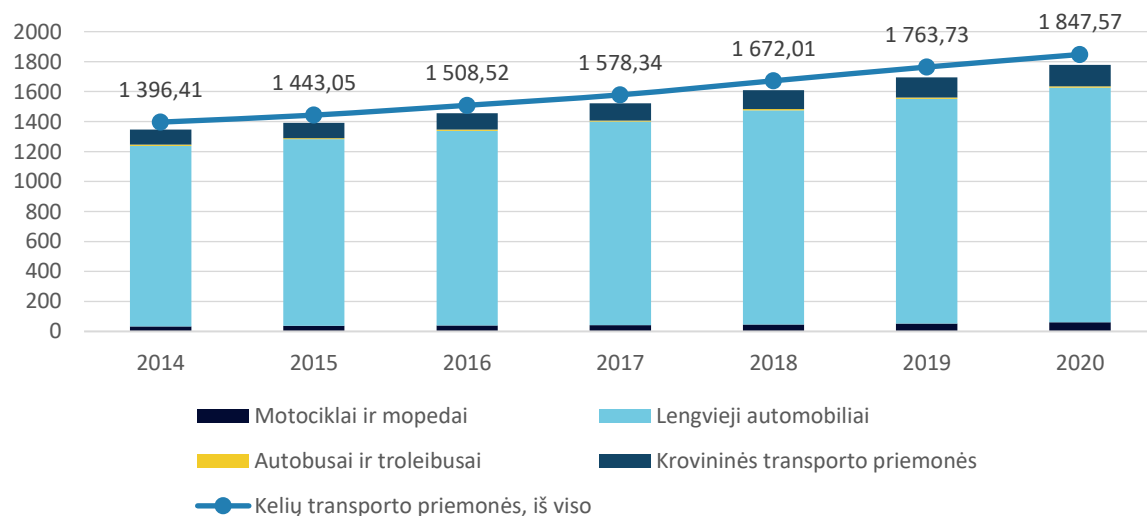
Analizuojant vežtų krovinių kiekio tendencijas pastebima, kad visų transporto rūšių krovinių apimtys augo, o didžiausi pokyčiai nustatyti oro transporto sektoriuje (didesnis nei dvigubas augimas) ir kelių transporto sektoriuje (85,8 proc. padidėjimas) (žr. toliau pateiktą paveikslą).



16 paveikslas. Krovinių kiekio tendencijos visų rūšių transporte 2014–2020 m., tūkst. tonų

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Nors kelių transporto sektoriuje keleivių skaičius mažėja, o krovinių kiekis auga, tačiau 2014–2020 m. laikotarpiu transporto priemonių augimo tendencija nustatyta visoms kelių transporto rūšims. Bendras kelių transporto priemonių skaičius analizuojamuoju laikotarpiu padidėjo 32,3 proc., o atskirai analizuojant pagal transporto priemonių rūšis motociklų ir mopedų skaičius išaugo 83,7 proc., krovinių transporto priemonių padidėjo 43,7 proc., lengvųjų automobilių skaičius išaugo 29,8 proc., o autobusų ir troleibusų – 9,5 proc. (žr. toliau pateiktą paveikslą).



17 paveikslas. Kelių transporto priemonių skaičiaus tendencijos 2014–2020 m., tūkst.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Apibendrinant, transporto sektoriuje 2014–2020 m. laikotarpiu įgyvendinamų projektų sukuriama socialinė ir ekonominė nauda, išreikšta pinigine išraiška, siekia 3,43 mlrd. Eur.

Vertinama, kad laiko sutaupymai padidina visuomenės galimybes ir poreikį aktyviai praleisti laisvalaikį, dėl atnaujinamos kelių ar gatvių dangos sumažėja transporto priemonių eksploatacinės sąnaudos, nepatyrę nelaimingo atsitikimo asmenys kuria produktus ir pridėtinę vertę. Triukšmo taršos ir oro taršos sumažėjimas turi ženklų poveikį žmonių sveikatai ir psichologinei būklei, o vietovės patrauklumo namų ūkiams padidėjimas užtikrina prienamumą ir saugumą bei socialinę įtrauktį.

Analizuojant įtaką verslui vertinama, kad laiko sutaupymai didina darbuotojų efektyvumą ir sudaro sąlygas įmonių pajamoms augti, verslo įmonės dėl sumažėjusių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų gali mažinti produkcijos kainą ar lėšas skirti naujų transporto priemonių įsigijimui, o sumažėjus nelaimingų atsitikimų verslo įmonės nepraranda aukštą pridėtinę vertę kūrusių specialistų. Sumažėjus oro taršai verslui nereikalingos kompensacijos praradimams dėl ekosistemos padarytos žalos atlyginti, nėra didelių praradimų ar kitų materialinių nuostolių, o veiklos vietos pasirinkimo klausimą svarstantys verslininkai taip pat teigiamai vertina miesto zonas, pasižyminčias moderniais, gerai įrengtais statiniais ir turinčias gerą priėjimą prie viešųjų paslaugų ir infrastruktūros.

Šalies ekonomikai įtaką turi visuomenės laiko sutaupymai, nes pasiryžimas sumokėti už savo laisvalaikį prisideda prie ekonomikos augimo, o sumažėjusios transporto priemonių eksploatacinės sąnaudos leidžia gyventojams pinigus skirti kitoms veikloms, kurios taip pat prisideda prie šalies ekonomikos augimo. Oro taršos ir anglies dioksido emisijos sumažėjimas daro poveikį šalies ekonomikai, nes įgyvendinus iškeltus ES tikslus nereikia mokėti kompensacijų už jų neįvykdymą.

Išanalizavus projektų finansinius ir ekonominius įverčius nustatyta, kad pagal 11 priemonių įgyvendintų projektų finansinė vidinė grąžos norma yra neigiama. Nors dažniausiai viešieji ir didelės apimties projektai negeneruoja pajamų, tačiau tenkina viešąjį interesą, todėl yra įgyvendinami dėl teigiamos ekonominės vidinės grąžos normos.

Analizuojant transporto ir saugojimo veiklą vykdančių ūkio subjektų skaičiaus tendencijas nustatyta, kad 2014–2020 m. laikotarpiu ūkio subjektų skaičius padidėjo 27,6 proc. – nuo 6,7 tūkst. iki 8,6 tūkst. Transporto ir saugojimo ekonomine veikla užsiimančių gyventojų skaičius analizuojamuoju laikotarpiu padidėjo beveik 2 proc., o 2020 m. transporto sektoriaus įmonėse dirbo 7,6 proc. visų užimtųjų.

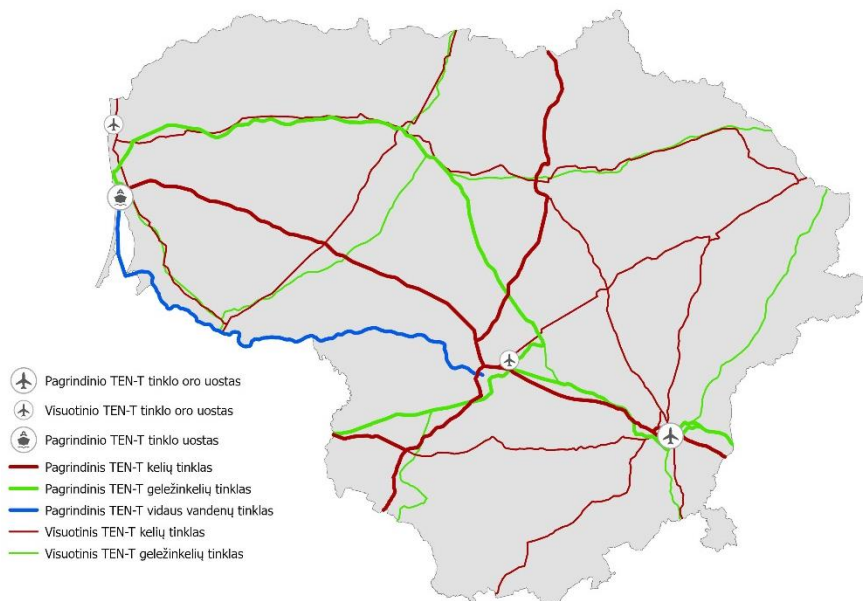
Daugumoje transporto sektorių keleivių skaičius 2014–2019 m. laikotarpiu augo, o didžiausi pokyčiai pastebimi geležinkelių transporto (20,5 proc. padidėjimas) ir vidaus vandenų transporto (5,9 proc. padidėjimas) sektoriuose. Tuo tarpu kelių transporto sektoriuje keleivių skaičiaus tendencija yra mažėjanti (tolimojo susisiekimo keleivių skaičius sumažėjo 4,8 proc., o vietinio susisiekimo – 12,1 proc.). Analizuojant vežtų krovinių kiekio tendencijas pastebima, kad visų transporto rūšių krovinių apimtys augo, o didžiausi pokyčiai nustatyti oro transporto (didesnis nei dvigubas augimas) ir kelių transporto (85,8 proc. padidėjimas) sektoriuose.

### 3.3 Kaip įgyvendintais projektais prisidedama prie TEN-T tinklų plėtros?

Pagal naują ES transporto infrastruktūros politiką nustatyta dviejų lygmenų ES transporto maršrutų struktūra, kurią sudaro visuotinis (angl. *Comprehensive*) tinklas, užtikrinantis

veiksmingas jungtis su visais ES regionais, ir pagrindinis (angl. *Core*) tinklas, kurį sudaro strategiškai svarbiausios visuotinio tinklo dalys<sup>31</sup>.

Lietuva priklauso valstybėms narėms, per kurias eina TEN-T tinklas, kadangi šalį kerta Šiaurės jūros – Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridorius. TEN-T tinklo daliai Lietuvoje reikia investicijų, kurios užtikrintų, kad būtų pasiekti reikalavimai, keliami pagrindiniam ir visuotiniam TEN-T tinklui. Visuotinio tinklo projektai turėtų būti baigti iki 2050 m. pabaigos, o pagrindinio tinklo dalį sudarantys projektai – iki 2030 m. pabaigos. Lietuvos TEN-T transporto tinklas pagal skirtingas transporto rūšis iki 2014–2020 m. programavimo laikotarpio pateiktas toliau pateiktame paveiksle.



18 paveikslas. Lietuvos TEN-T transporto tinklas

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis „LTG Infra“ ir Europos Komisijos<sup>32</sup> duomenimis

Lietuvos TEN-T transporto tinklo struktūra<sup>33</sup>:

- bendras **kelių transporto** TEN-T tinklo ilgis yra 2 650,36 km. Bendrą tinklą sudaro pagrindinis tinklas – 583,36 km, ir visuotinis tinklas – 2 067 km;
- bendras **geležinkelių transporto** TEN-T tinklo ilgis yra 2 015 km. Bendrą tinklą sudaro pagrindinis tinklas – 889,2 km, ir visuotinis tinklas – 1 125,8 km;
- TEN-T tinklo **vidaus vandenu** keliai sudaro 278 km. Pagrindiniam TEN-T tinklui priklauso kelias E41 Kaunas–Klaipėda Nemuno upe ir Kuršių mariomis. Šis kelias per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą susijungia su Baltijos jūros tarptautiniais maršrutais ir Vakarų Europos vandens kelių sistema;

<sup>31</sup> Europos Parlamento Transeuropinių tinklų gairės. <[https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lt/FTU\\_3.5.1.pdf](https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lt/FTU_3.5.1.pdf)>

<sup>32</sup> Visuotinio ir pagrindinio TEN-T transporto tinklas Europos Sąjungoje. <<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>>

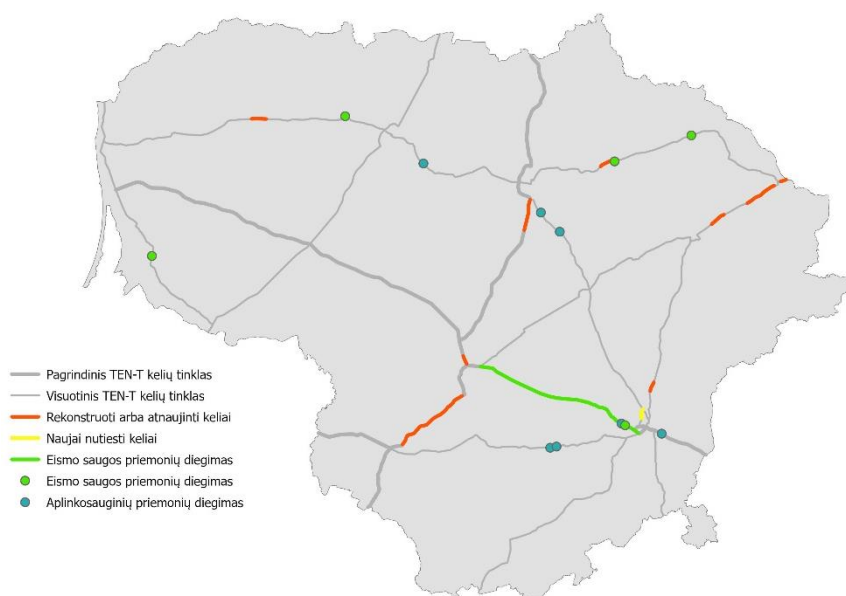
<sup>33</sup> Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategija. <[https://www.esinvesticijos.lt/uploads/main/documents/files/Post%202020/Programos%20rengimas/Strategija%202050%20m%202020-12-07%20Nr%203-746\(1\).pdf](https://www.esinvesticijos.lt/uploads/main/documents/files/Post%202020/Programos%20rengimas/Strategija%202050%20m%202020-12-07%20Nr%203-746(1).pdf)>

- **jūrų transporto sektoriuje** pagrindiniam TEN-T tinklui priskiriamas Klaipėdos valstybinis jūrų uostas;
- Lietuvoje yra 3 **oro uostai**, iš kurių visi priklauso bendram TEN-T tinklui. Vilniaus oro uostas priklauso pagrindiniam, o Kauno ir Palangos – visuotiniam tinklui.

Remiantis Reglamentu, plėtojant TEN-T tinklus prioritetas turėtų būti skiriamas tokioms veikloms, kurių reikia siekiant užtikrinti didesnę regionų prieinamumą ir jungtis, transporto rūšių integraciją ir sąveiką, šalinti kliūtis ir didinti pralaidumą, gerinti ir išlaikyti infrastruktūros kokybę atsižvelgiant į saugą, saugumą, veiksmingumą ir kt. Pagal priemones įgyvendinami projektai siekė Reglamente numatytų prioritetų.

### Kelių transportas

Pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T kelių tinkle įgyvendinami projektai, kuriais rekonstruojami arba atnaujinami keliai, tiesiami nauji keliai, diegiamos eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės. Įgyvendinamos veiklos pateikiamos toliau pateiktame paveiksle.



19 paveikslas. TEN-T kelių tinkle įgyvendinamos veiklos 2014–2020 m.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

2014–2020 m. laikotarpiu 17 projektų, įgyvendinamų pagal 4 priemones, yra susiję su TEN-T kelių tinklo techninių parametru gerinimu ir eismo sauga:

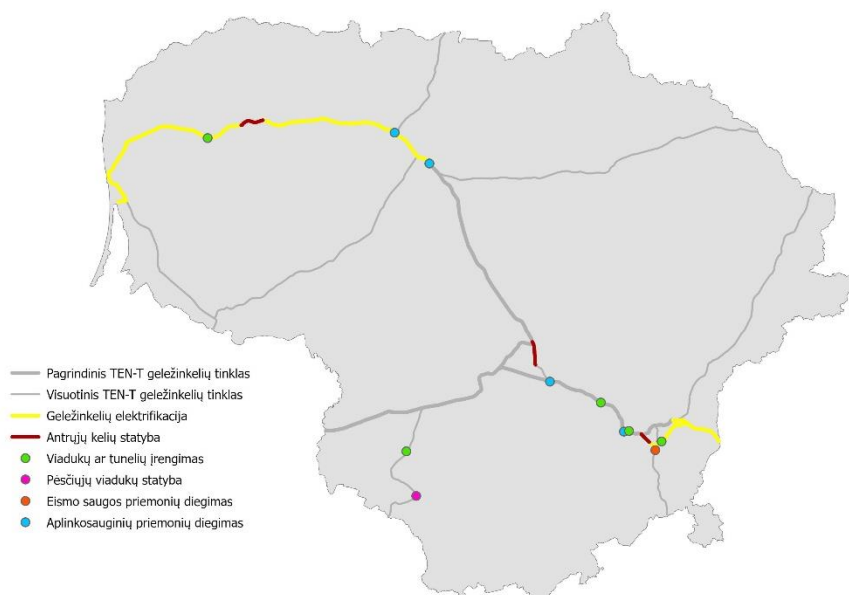
- iš viso **rekonstruojamų arba atnaujinamų kelių** ilgis siekia 125,2 km. Prie pagrindinio TEN-T tinklo atnaujinimo prisidedama 501 priemonės 6 projektais – rekonstravimas Kaunas–Klaipėda, Kaunas–Marijampolė ir Panevėžys–Aristava–Sitkūnai ruožuose, kurių bendras ilgis siekia 60,19 km. Atnaujinant visuotinio TEN-T tinklo kelius pagal 501 priemonę įgyvendinami 3 projektai ruožuose Šiauliai–Palanga, Kaunas–Zarasai–Daugpilis ir Vilnius–Utena, kuriuose atnaujinta 39,1 km, o 507 priemonės 1 projektu Rokiškis–Panevėžys ruože atnaujinta 25,91 km. Skaičiuojama, kad pagrindiniame tinkle atnaujinta 10,3 proc., o visuotiniame tinkle – 1,9 proc. kelių dangos;

- pagal 502 priemonę įgyvendintas Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio III etapas, o dėl šios transeuropinio tinklo jungties **naujai nutiestų kelių** ilgis – 5 km;
- įgyvendinant **eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės** 3 projektuose pagal 501 priemonę iš viso diegiamos 24 eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės TEN-T kelių tinkle, o 507 priemonės 1 projekte – 15 priemonių;
- 504 priemonės 2 projektai „Via Baltica“, IXB koridoriuje ir kituose valstybinės reikšmės keliuose diegia **intelektines transporto sistemas**, kurių iš viso turi būti 4.

Remiantis Reglamentu, kelių infrastruktūros plėtros prioritetai apima kelių eismo saugos didinimą, intelektinių transporto sistemų diegimą, spūsčių mažinimą ir kt. Pagal išvardytas priemones įgyvendinti ir įgyvendinami projektai siekia šių prioritetų: rekonstrukcijos, kurios užtikrintų tinkamą kelių būklę, jų pralaidumą, mažintų avaringumą, diegiamos aplinkosauginės (pvz., įrengiamos gyvūnų apsaugos priemonės – reflektoriai) ir saugos priemonės (pvz., saugumo salelės, pėsčiųjų ir dviračių takai), diegiamos intelektinės transporto sistemos, leisiančios dinamiškai valdyti eismą, taip didinant eismo saugą, darant eismo sąlygas patogesnes eismo dalyviams ir gerinant kelių transporto infrastruktūrą šalyje. Vertinama, kad pagal šias priemones įgyvendintais projektais prisidėta prie Reglamente numatytų kelių infrastruktūros plėtros prioritetų.

### Geležinkelių transportas

TEN-T geležinkelių tinkle įgyvendinami projektai, kuriais vykdoma geležinkelių elektrifikacija, tiesiami antrieji geležinkelių keliai, diegiamos eismo ir aplinkosauginės priemonės (žr. toliau pateiktą paveikslą).



20 paveikslas. TEN-T geležinkelių tinkle įgyvendinamos veiklos 2014–2020 m.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Analizuojamuoju laikotarpiu 15 projektų, įgyvendinamų pagal 3 priemones, prisidės prie TEN-T geležinkelių tinklo modernizavimo:

- pagal 503 priemonės 3 projektus vykdoma **geležinkelių elektrifikacija**. Vilniaus geležinkelio mazgo, ruožo Kena–N. Vilnia ir ruožo Radviliškis–Klaipėda (Draugystės st.) elektrifikavimas padidina elektrifikuotų geležinkelių ilgį 266,6 km. Skaičiuojama, kad elektrifikavimas prisideda prie 29,9 proc. pagrindinio geležinkelių tinklo atnaujinimo;
- **antrųjų kelių statyba** įgyvendinama pagal 503 priemonės 3 projektus, kai ruožuose Telšiai–Lieplaukė, Pušynas–Paneriai ir Livintai–Gaižiūnai įrengiami antrieji keliai, kurių ilgis siekia 56,41 km. Skaičiuojama, kad pagrindinis tinklas dėl antrųjų kelių statybos padidėjo 6,3 proc.;
- **viadukai ir tuneliai** įrengiami įgyvendinant 508 priemonės projektus. Marijampolės mieste rekonstravus dviejų lygių sankirtas su geležinkeliu, Plungės mieste įrengus tunelinį viaduką po geležinkeliu, įrengiant dviejų lygių eismo sankirtas Lentvaris–Vievis ir Kyviškės–Valčiūnai pervažose bei rekonstravus Lentvario geležinkelio pervažą įdiegtos 6 geležinkelių pervažose saugų eismą gerinančios ir aplinkosauginės priemonės;
- pagal 508 priemonę Šeštokuose pastačius **pėsčiųjų viaduką** įdiegta 1 geležinkelių pervažose saugų eismą gerinanti ir aplinkosauginė priemonė;
- geležinkelių transporto **eismo saugos priemonių** modernizavimas ir diegimas Valčiūnų geležinkelio stotyje, įgyvendinamas pagal 508 priemonę, užtikrina, kad stotyje įdiegta 1 geležinkelių pervažose saugų eismą gerinanti ir aplinkosauginė priemonė;
- vertinant **aplinkosauginių priemonių diegimą** nustatyta, kad pagal 509 priemonę 3 projektais – triukšmą slopinančių priemonių Lentvario ir Kaišiadorių miestuose, Šiaulių miesto savivaldybėje bei Radviliškio rajono savivaldybėje – įdiegiamos 5 geležinkelių pervažose saugų eismą gerinančios ir aplinkosauginės priemonės.

Remiantis Reglamentu, geležinkelių infrastruktūros plėtros prioritetai apima geležinkelių transporto skleidžiamo triukšmo ir vibracijos poveikio mažinimą, 1 435 mm nominalaus vėžės pločio vystymą šalies teritorijoje, geležinkelių pervažų saugos didinimą, Europos geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos diegimą bei infrastruktūros reikalavimų atitiktį ir sąveikos gerinimą. Įgyvendinant projektus pagal išvardytas priemones elektrifikuojami geležinkelių ruožai, siekiant sumažinti aplinkos taršą bei sudaryti sąlygas greitesniam traukinių eismui didinamas geležinkelių transporto patrauklumas, modernizuojamos signalizacijos sistemos, siekiant užtikrinti saugumą diegiamos aplinkos gerinimo ir triukšmo valdymo priemonės. Vertinama, kad pagal šias priemones įgyvendintais projektais prisidėta prie Reglamente numatytų geležinkelių infrastruktūros plėtros prioritetų.

## Jūrų ir vidaus vandenų transportas

TEN-T jūrų ir vidaus vandenų tinkluose įgyvendinami projektai, kuriais modernizuojama esama infrastruktūra, diegiamos eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės. Įgyvendinamos veiklos pateikiamos toliau pateiktame paveiksle.



21 paveikslas. TEN-T jūrų ir vidaus vandenų tinkluose įgyvendinamos veiklos 2014–2020 m.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

2014–2020 m. laikotarpiu pagal 2 priemones įgyvendinami 4 projektai yra susiję su TEN-T vidaus vandenų tinklo techninių parametrų gerinimu ir pagrindinio TEN-T tinklo uosto eismo saugos gerinimu:

- analizuojant **vidaus vandenų tinklo** atnaujinimą nustatyta, kad pagal 510 priemonę įgyvendinamas TEN-T tinklo kelio E41 modernizavimas, apimantis šiuos Nemuno upės ruožus: nuo 225,6 km iki 126 km (Kauno HE – Jurbarkas) ir nuo 106 km iki 0 km (Kazikėnai – Atmos žiotys). Tokiu atveju pagerintas vidaus vandenų kelias pasieks 205,6 km. Skaičiuojama, kad TEN-T tinklas atnaujintas 74 proc.;
- gerinant pagrindinio TEN-T tinklo **uosto infrastruktūrą** Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste pagal 505 priemonę vykdomas Malkų įlankos gilinimas, uosto laivybos kanalo gilinimas ir bangolaužių (molų) rekonstravimas. Įgyvendinamos veiklos jūrų uoste leis įdiegti 5 saugų eismą gerinančias ir aplinkosaugines priemones.

Siekiant Reglamente nurodytų prioritetų jūrų transporto sektoriuje prisidedama prie jūrų greitkelių naudojimo ir palankesnių sąlygų jungčių suformavimo, uosto sujungimo su vidaus vandenų keliais, uosto akvatorijoje būtinos infrastruktūros pajėgumų modernizavimo ir didinimo. Pagal išvardytas priemones įgyvendintais ir įgyvendinamais projektais siekiama šių prioritetų: atliekami uosto teritorijos ir kanalo modernizavimo ir gilinimo darbai, kurie didintų laivybos saugumą ir uosto konkurencingumą, mažintų laiko sąnaudas ir oro taršą, diegiamos eismo saugos priemonės, kurios saugotų aplink esančias teritorijas nuo uosto infrastruktūros plėtros, intensyvėjančios veiklos ir poveikio aplinkai.

Vertinant vidaus vandenų transportą nustatyta, kad pagal Reglamentą prisidedama prie prioritetų: esamų kelių modernizavimo, tvaraus vidaus vandenų transporto skatinimo,

infrastruktūros sujungimo su geležinkelių ir kelių infrastruktūra. Įgyvendinamas projektas gerinant TEN-T tinklo vidaus vandenų kelio E41 infrastruktūrą lengvina laivybos sąlygas, dėl kurių didėja laivybos konkurencingumas, o sudarant sąlygas nemažą dalį krovinių perkelti iš kelių transporto į vidaus vandenų transportą mažinamas neigiamas poveikis aplinkai, triukšmo tarša, eismo spūstys ir avaringumas.

Vertinama, kad pagal šias priemones įgyvendintais projektais prisidėta prie Reglamente numatytų jūrų ir vidaus vandenų transporto infrastruktūros plėtros prioritetų.

## Oro transportas

Pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T tinkle įgyvendinami projektai, kuriais rekonstruojama arba atnaujinama esama oro uostų infrastruktūra, tiesiami nauji riedėjimo takai, diegiamos eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės (žr. toliau pateiktą paveikslą).



22 paveikslas. TEN-T oro uostų tinkle įgyvendinamos veiklos 2014–2020 m.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Analizuojamuoju laikotarpiu 7 projektais, įgyvendinamais pagal 506 priemonę, prisidėta prie pagrindinio TEN-T tinklo oro uosto infrastruktūros gerinimo:

- įgyvendinant projektus **Vilniaus oro uoste** rekonstruojamas orlaivių kilimo ir tūpimo takas bei signalinės žiburių sistemos, modernizuojama oro uosto triukšmo monitoringo sistema, esamų riedėjimo takų (A, B ir F) rekonstravimas, naujo riedėjimo tako (Z) statyba, šiaurinio perono rekonstravimas ir plėtimas. Šių projektų metu diegiamos 6 saugų eismą gerinančios ir aplinkosauginės priemonės.

Remiantis Reglamentu, oro transporto projektais prisidedama prie oro uostų pajėgumų didinimo, oro uostų ir kitų transporto rūšių infrastruktūros jungčių tobulinimo, tvarumo gerinimo ir aviacijos poveikio aplinkai mažinimo. Atsižvelgus į tai įgyvendinti ar įgyvendinami projektai gerina oro uostų infrastruktūrą (pvz., Vilniaus oro uosto kilimo ir tūpimo tako rekonstravimas, riedėjimo takų rekonstravimas ir kt.), užtikrinant eismo saugumą (padidinamas orlaivių manevringumas ir sutrumpinamas riedėjimo laikas oro uosto



teritorijoje), mažinamas neigiamas poveikis aplinkai – dėl diegiamų aplinkosauginių priemonių mažėja oro ir triukšmo tarša, o tai papildomai gerina socialinę aplinką netoli oro uosto esančiose gyvenvietėse. Vertinama, kad pagal šią priemonę įgyvendintais projektais prisidėta prie Reglamente numatytų oro transporto infrastruktūros plėtros prioritetų.

Apibendrinus, Lietuvos TEN-T transporto tinklą sudaro beveik 5 000 km kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų kelių, 1 jūrų uostas ir 3 oro uostai.

TEN-T kelių tinkle įgyvendinami projektai, kuriais rekonstruojami arba atnaujinami keliai, tiesiami nauji keliai, diegiamos eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės, o geležinkelių tinkle vykdoma elektrifikacija, tiesiami antrieji keliai, diegiamos eismo ir aplinkosauginės priemonės. TEN-T jūrų ir vidaus vandenų tinkluose įgyvendinami projektai, kuriais modernizuojama esama infrastruktūra, o oro transporto tinkle rekonstruojama arba atnaujinama esama oro uostų infrastruktūra, tiesiami nauji riedėjimo takai, diegiamos eismo saugos ir aplinkosauginės priemonės.

### 3.4 Kokią įtaką investuotos lėšos turi horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui?

Veiksmų programoje yra išskiriami 3 horizontalieji principai – darnus vystymasis, lygios galimybės ir nediskriminavimas bei moterų ir vyrų lygybė.

#### **Darnus vystymasis**

Siekiant švelninti klimato kaitą ir prisitaikymo, biologinės įvairovės bei ekosistemų apsaugos, atsparumo nelaimėms bei rizikos prevencijos ir valdymo tikslų bus tobulinama informacijos ir duomenų surinkimo ir pateikimo sistema, sudarytos galimybės naudotis bendrais informaciniais ištekliais.

Bus finansuojamas tik tokių miesto viešojo transporto priemonių, kurios naudos alternatyviąją arba atsinaujinančiąją energiją, t. y. elektrinio transporto, įskaitant elektrinius autobusus, hibridinius autobusus, hibridinius troleibusus, suslėgtomis gamtinėmis dujomis, suskystintomis naftos dujomis ir biodujomis varomų autobusų, įsigijimas.

Prioritetas bus teikiamas projektams, vykdomiems pagal darniųjų ir (ar) žaliųjų viešųjų pirkimų procedūras. Tokiu būdu bus skatinamas tausūs gamtos išteklių naudojimas, produktų antrinis naudojimas ir perdirbimas, didesnis atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimas, aplinkosauginių technologijų plėtotė pramonėje, didinama aplinkai draugiškų prekių, paslaugų ir darbų pasiūla.

Geriau vertinami projektai, kuriuos įgyvendinus sumažės anglies dioksido metinė emisija, projektai, kuriuose numatyta pakeisti iškastinį kurą biokuru taikant papildomus bioenergijos gamybos ir naudojimo darnumo principus bei kriterijus, apimančius biologinės įvairovės išsaugojimo, energijos, išteklių vartojimo efektyvumo, socialinius ir ekonominius aspektus.

#### **Lygios galimybės ir nediskriminavimas**

Įgyvendinant Lietuvos Respublikos partnerystės sutartį bus integruotas lyčių lygybės bei nediskriminavimo principas. Šis horizontalusis principas suprantamas ne tik kaip lygių galimybių užtikrinimas, bet ir draudimas varžyti žmogaus teises ar teikti asmeniui privilegijas

dėl jo lyties, tautybės, rasinės ar etninės kilmės, kalbos, religijos, tikėjimo, įsitikinimų ar pažiūrų, negalios, socialinės padėties, amžiaus arba seksualinės orientacijos.

Neįgaliesiems, vyresnio amžiaus žmonėms bei kitiems, turintiems skirtingas funkcines galimybes, turėtų būti užtikrinta galimybė tokiomis pačiomis, kaip ir kitų asmenų, sąlygomis naudotis fizine infrastruktūra, transportu, informacinėmis ir ryšių technologijomis ir kitomis priemonėmis bei paslaugomis.

### Moterų ir vyrų lygybė

Moterų ir vyrų lygių galimybių įstatymas įpareigoja valstybės ir savivaldybių institucijas bei įstaigas rengti ir įgyvendinti priemones, skirtas moterų ir vyrų lygioms galimybėms užtikrinti. Ši įstatymo nuostata sudaro teisinę prielaidą moterų ir vyrų lygybę įtvirtinti visose srityse horizontaliuoju prioritetu. Vyrų ir moterų lygybė – tai lygios teisės, atsakomybės ir galimybės abiem lytims. Įgyvendinant šį principą svarbu atsižvelgti į moterų ir vyrų žinias, interesus, patirtį, jų vaidmenis, kad abi lytys vienodai galėtų pasinaudoti 2014–2020 m. programavimo laikotarpio teikiama nauda.

Moterų ir vyrų lygybė kaip horizontalusis prioritetas aktyviai įgyvendinama užimtumo srityje; švietimo ir mokslo srityje; sprendimų priėmimo srityje; sveikatos apsaugos srityje; aplinkosaugos srityje; krašto apsaugos srityje; įgyvendinimo mechanizmų ir metodų plėtros srityje.

31 lentelė. Horizontaliųjų principų įgyvendinimas pagal 6 VP prioritetą

Priemonė	Darnaus vystymosi principas	Moterų ir vyrų lygybės principas
501 priemonė	Netaikoma	Netaikoma
502 priemonė	Netaikoma	Netaikoma
503 priemonė	Taikoma	Netaikoma
504 priemonė	Netaikoma	Netaikoma
505 priemonė	Taikoma	Netaikoma
506 priemonė	Taikoma	Netaikoma
507 priemonė	Netaikoma	Netaikoma
508 priemonė	Netaikoma	Netaikoma
509 priemonė	Taikoma	Netaikoma
510 priemonė	Taikoma	Netaikoma
511 priemonė	Taikoma	Netaikoma

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Veiksmų programa ir PFSA

Įvertinus horizontaliųjų principų laikymąsi nustatyta, kad pagal 6 priemones įgyvendinamais projektais siekiama darnaus vystymosi principų, tačiau nė vienu projektu, įgyvendinamu pagal 11 priemonių, neprisidėta prie moterų ir vyrų lygybės principo (poveikis neutralus).

- Pagal **503 priemonę** įgyvendinamais projektais, kuriuose numatyta geležinkelių elektrifikavimo veikla, aktyviai prisidedama prie darnaus vystymosi principo įgyvendinimo. Šie projektai, kuriems skirtas 155,62 mln. Eur finansavimas<sup>34</sup>, leidžia didinti eismo saugą, sumažinti transportavimo išlaidas, aplinkos taršą mažinant teršalų

<sup>34</sup> Vertinimo rengimo metu dar 166,1 mln. Eur buvo rezervuoti IXB transporto koridoriui priklausiančio 1520 mm pločio ir 321,1 km ilgio geležinkelio ruožo Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.) modernizavimui, pritaikant jį elektrinės traukos traukinių eismui.

emisiją bei triukšmo lygį, kartu pagerina vietinio verslo funkcionavimą, darbo jėgos mobilumo sąlygas. Patobulintos geležinkelių linijos sudaro sąlygas vežti krovinius bei keleivius per trumpesnę laiką bei prisidėti prie žalos aplinkai ir žmonių sveikatai mažinimo.

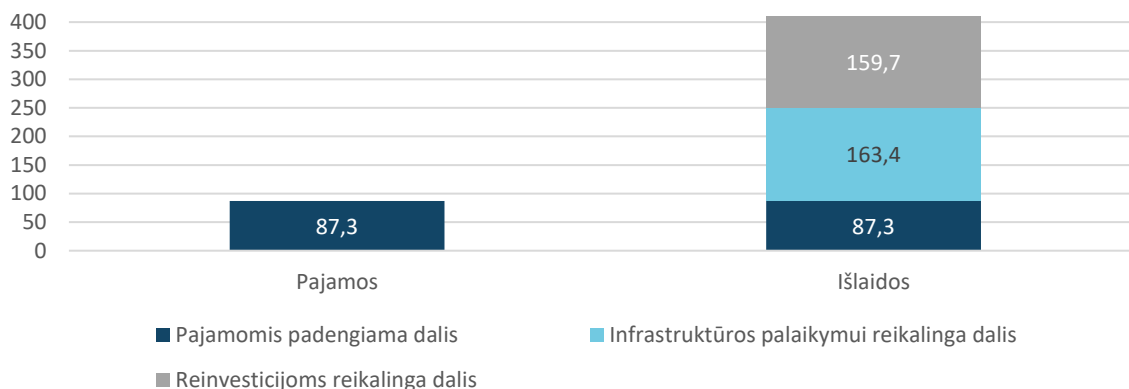
- **505 priemonės** projektais prisidedama prie trumpalaikio tikslo sukuriant ekonomines ir teises sąlygas, skatinančias mažiau aplinką teršiančio ir saugesnio transporto vystymą, mažinti oro taršą ir triukšmą bei ilgalaikio tikslo sukuriant saugią, ekonomiškai efektyvią ir palankią aplinkai transporto sistemą, naudojančią daugiau alternatyvių degalų, mažinant transporto neigiamą poveikį žmonių sveikatai ir aplinkai, užtikrinant vienodas konkurencijos sąlygas laisvam ir saugiam keleivių vežimui. Šių projektų įgyvendinimui skirtas 94,29 mln. Eur finansavimas.
- 26,61 mln. Eur finansavimas, skirtas **506 priemonės** projektams, sudaro sąlygas trumpesniai orlaivių riedėjimo laikui, dėl kurio trumpiau skleidžiamas orlaivių variklių triukšmas, tuo pačiu sumažėja orlaivių degalų sąnaudos ir į aplinką išmetamų teršalų kiekis. Taigi prisidedama prie aplinkosaugos sąlygų gerinimo, sumažinant oro bei triukšmo taršą, ir gyvenimo kokybės gerinimo.
- Pagal **509 priemonę** įgyvendinami projektai skirti socialinės gerovės užtikrinimui regione mažinant triukšmo taršą gyventojams, taip pat prisidedant prie eismo saugumo gerinimo. Projekto veiklos suderintos su darnaus vystymosi komponentais – aplinkos apsauga ir ekonominiu vystymusi, kadangi triukšmo apsaugos priemonės įrengiamos nekenkiant aplinkai, neapribojant ekonominės veiklos ir laikantis patvirtintų tokių darbų standartų. Šių projektų įgyvendinimui skirtas 12,91 mln. Eur finansavimas.
- **510 priemonės** projektu, kuriam skirta 23,26 mln. Eur, prisidedama prie aplinkosaugos sąlygų regione gerinimo, sumažinant oro bei triukšmo taršą, prie kovos su klimato kaita, aplinkai draugiško susisiekiimo, darnaus ir integruoto judumo, intermodalinio krovinių vežimo, eismo saugos bei saugumo skatinimo.
- 66,27 mln. Eur finansavimas skirtas **511 priemonės** projektams, kuriais prisidedama prie regiono teritorijų vystymo gerinant aplinkosaugines, socialines ir ekonomines regiono sąlygas, mažinant skirtumus tarp regionų.

Įvertinus horizontaliųjų principų laikymąsi nustatyta, kad pagal 6 priemones įgyvendinamais projektais siekiama darnaus vystymosi principų, tačiau nė vienu projektu, įgyvendinamu pagal 11 priemonių, neprisidedama prie moterų ir vyrų lygybės principo (poveikis neutralus).

### 3.5 Ar investicijų poveikis bus tvarus ir ar pasiekti pokyčiai išliks ateityje?

Transporto sektoriuje sukurti svarbiausi rezultatai pateikti Vertinimo 2.3. dalyje, Veiksmų programos 6 prioriteto tikslų, uždavinių ir rodiklių rezultatyvumo analizė atlikta 2.4. dalyje, o ilgalaikių transporto sektoriaus projektų socialinių ir ekonominių padarinių vertinimas – 3.1. dalyje. Įgyvendintų projektų ir jų sukurtų rezultatų poveikio tvarumas ateityje tiesiogiai priklauso nuo skiriamų lėšų sukurtos infrastruktūros išlaikymui.

Net sklandžiai įgyvendinus projektus ir tikslingai panaudojus ES lėšas kyla sukurtos infrastruktūros funkcinio palaikymo, finansavimo ir nusidėvėjimo atkūrimo finansavimo problema, kurios ištakos – ES investicijų neįtraukimas į sąnaudas, o tai lemia, kad į sąnaudas neįtraukiamas grįstas infrastruktūros mokestis (naudojimosi tarifas). Pagal 501–511 priemonės projektų įgyvendinimui reikalingos lėšos siekia 1 442,8 mln. Eur, projektų įgyvendinimui skirtas finansavimas pagal sutartis sudarė 877 mln. Eur. Remiantis pareiškėjų pateikta informacija, sukurtos infrastruktūros likutinė vertė pasibaigus ataskaitiniam laikotarpiui<sup>35</sup> sieks 318 mln. Eur. Per ataskaitinį laikotarpį infrastruktūrai reinvestuoti numatyta skirti 160 mln. Eur. Pagal visas priemonės sukurtai infrastruktūrai palaikyti (pvz., elektros energijos išlaidos, infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos) planuojama skirti 251 mln. Eur, tuo tarpu planuojamos pajamos siektų 87 mln. Eur. Vertinant grynąjį pinigų srautą sukurtai infrastruktūrai palaikyti (padengti išlaidas bei reinvesticijas, kurioms neužteks sugeneruotų pajamų) papildomai reikės 323 mln. Eur (žr. 3 priedą).



23 paveikslas. 6 prioriteto įgyvendinamų projektų pajamų ir išlaidų palyginimas

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis SFMIS duomenimis

Tad nors sukurta infrastruktūra kuria socialinę naudą, tačiau negeneruoja tiesioginių pajamų. Tokiu atveju pasibaigus infrastruktūros kūrimo projektui jos savininkas neturi papildomų lėšų įplaukų, kurias galėtų paskirti infrastruktūros palaikymui. Interviu metu transporto sektoriaus dalyviai išreiškė susirūpinimą dėl to, kad sukūrus didelės vertės infrastruktūrą bus labai svarbu užtikrinti intensyvų jos naudojimą ir visas sąnaudas padengiantį infrastruktūros mokestį (naudojimosi tarifą), kad būtų generuojamos pajamos, kurios panaudojamos infrastruktūros priežiūrai ir atkūrimui. Pavyzdžiui, Vidaus vandens kelių direkcijos atstovai interviu metu taip pat atkreipė dėmesį, kad pajamų negeneruojanti infrastruktūra ilginiui gali būti apleista. Jei pajamų trūks, projektų informacija jau dabar indikuoja, kad lėšų stigs išlaidų ir reinvesticijų padengimui, infrastruktūros priežiūros sąnaudoms padengti teks ieškoti alternatyvų ir tikriausiai tai gali būti mokesčių mokėtojų lėšos, tad galimai sumažės kitiems projektams ir transporto rūšims skiriamas finansavimas iš mokesčių mokėtojų. Siekiant sumažinti šią riziką rekomenduojama ES investicijas įtraukti į sąnaudas grįstą infrastruktūros mokestį.

Ši tvarumo problema aktuali ne visuose projektuose – KVJUD atstovai interviu metu nurodė, kad uosto gilinimo darbai beveik nepadidina įmonės sąnaudų pagal dabartinius ES investicijų

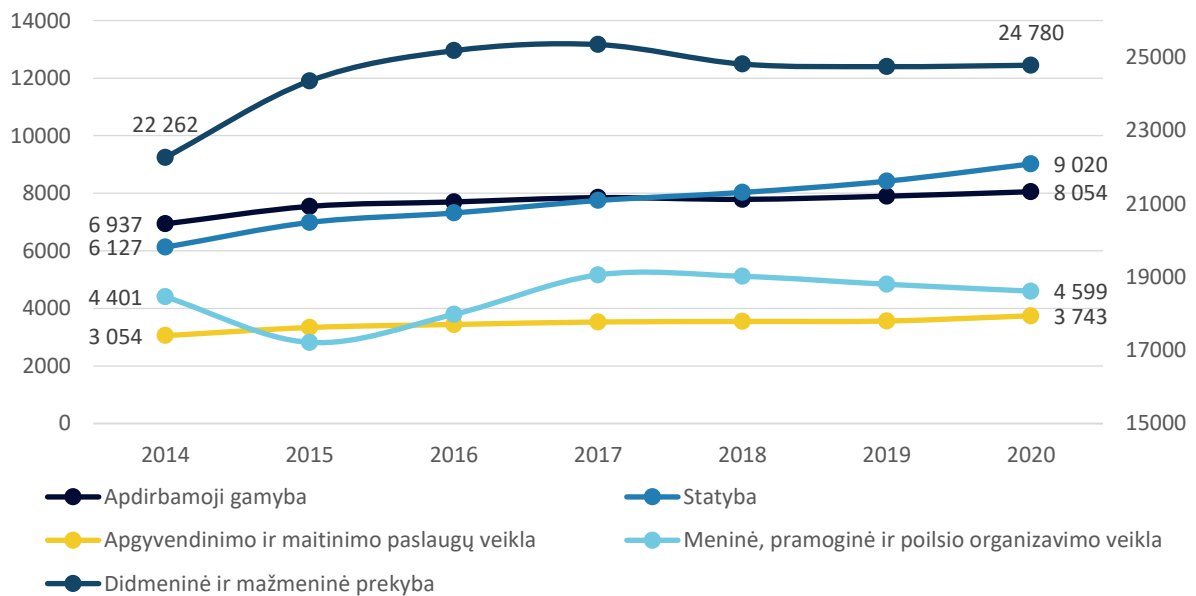
<sup>35</sup> Daugumos projektų ataskaitinis laikotarpis – 30 metų.

apskaitos principus, o tai nėra įtraukiama į uosto rinkliavos skaičiavimą. Be to, remiantis interviu su LOU atstovais medžiaga, kai kuriais atvejais neįmanoma atsižvelgti į gautas ES lėšas ir infrastruktūros palaikymo poreikius kainodaroje, nes tai sumažintų konkurencingumą ir keleivių srautus. Taigi, jau rengiant projektus reikėtų įvertinti, kaip infrastruktūra bus išlaikoma ir įveiklinama.

Vertinant investicijų tvarumą nustatyta, kad ES investicijos nėra įtraukiamos į sąnaudas, dauguma projektų negeneruoja tiesioginių pajamų, o projektų vykdytojai neturi papildomų lėšų infrastruktūros palaikymui, todėl ateityje infrastruktūra gali būti išlaikoma iš mokesčių mokėtojų lėšų arba ilgainiui apleista.

### 3.6 Kaip ES fondų investicijos prisidėjo / papildė / lėmė pokyčius kituose ūkio sektoriuose (suderinamumo, papildomumo, dubliavimo aspektais)?

**Verslo vystymasis** | Įgyvendinti infrastruktūros projektai sudaro sąlygas plėstis logistikos centrams ir gamybinėms įmonėms, kurios naudojasi sukurtais naujais pajėgumais. Taip pat dėl sutvarkytų gatvių ir patogesnio susisiekimo skatinamas kurtis smulkusis ir vidutinis verslas (žr. toliau pateiktą paveikslą).



24 paveikslas. Kitų sektorių veikiančių ūkio subjektų skaičius 2014–2020 m.  
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Analizuojant gamybinių įmonių pokyčius 2014–2020 m. laikotarpiu daugiausiai augo statybos sektorius (47,2 proc.), nemažai (16,1 proc.) padidėjo ir apdirbamosios gamybos sektoriaus įmonių. Vertinant paslaugų sritį, apgyvendinimo ir maitinimo paslaugų įmonių skaičius išaugo 22,6 proc., o didmeninės ir mažmeninės prekybos – 11,3 proc.

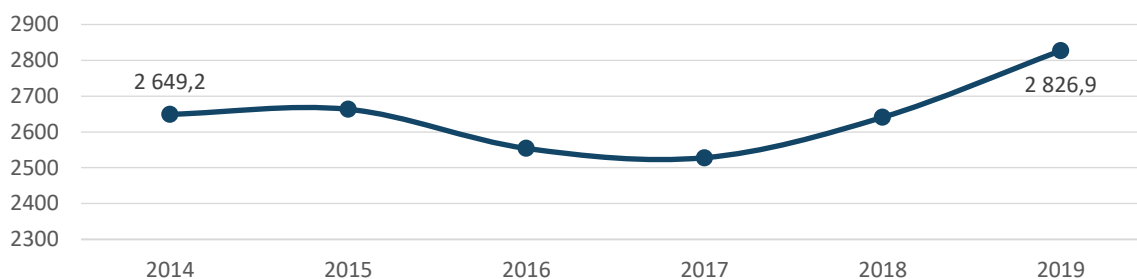
Kelių infrastruktūros modernizavimas užtikrina, kad kroviniai galėtų greičiau ir dažniau pasiekti galutinį vartotoją, o tai labai naudinga verslui. Vidaus vandenų infrastruktūros

atnaujinimas ir pritaikymas aktyvesnei laivybai tenkina įvairių verslo subjektų poreikius, nes Nemunas yra pritaikomas tiek pramoginei, tiek ir krovinei laivybai.

**Energetinė nepriklausomybė** | Įgyvendinus uosto gilinimo projektą užtikrintos sąlygos, kad uoste būtų priimami suskystintų gamtinių dujų laivai. Tai lemia dujų kainų mažėjimą ir užtikrina konkurenciją rinkoje.

**Turizmas** | Transporto sektoriaus projektai pagerina ne tik gyvenamąją, bet ir verslo aplinką ir patrauklumą. Vietinių projektų įgyvendinimas, kurio pradinis tikslas yra kelių vystymas gyventojams, didina vietinių turistų skaičių ir prisideda prie regionų patrauklumo didinimo, kadangi žmonės skatinami neišvykti iš kaimo vietovių, o dėl patogaus susisiekimo sukuriamos sąlygos nuvykti į šalies lankytinas vietas ir gamtos objektus.

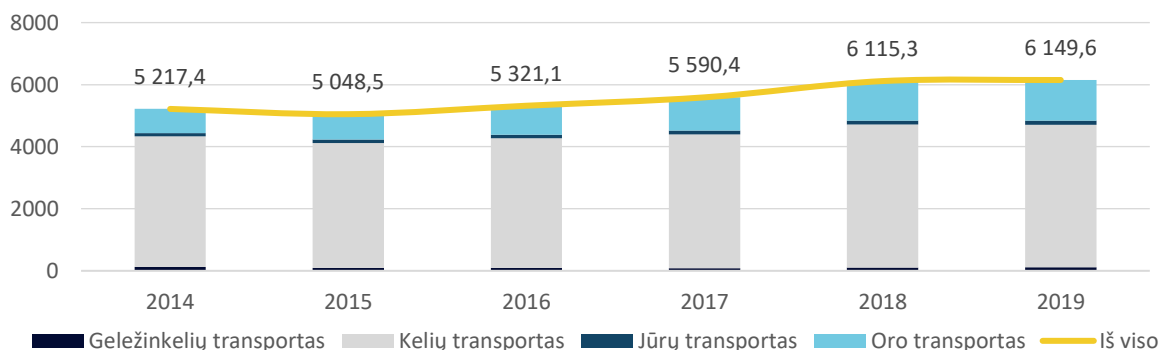
Daroma prielaida, kad dėl esamos transporto sektoriaus infrastruktūros, daugiausiai kelių ir geležinkelių transporto, atnaujinimo vietinių turistų kelionių skaičius padidėjo 177,7 tūkst. (nuo 2649,2 tūkst. iki 2826,9 tūkst.) (žr. toliau pateiktą paveikslą).



25 paveikslas. Vietinių turistų kelionių skaičius 2014–2020 m., tūkst.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Atsižvelgus į tai, kad buvo tiesiami antrieji geležinkelių keliai, kelių transporto sektoriuje gerinti pagrindinių šalies kelių ir miesto gatvių techniniai parametrai, jūrų transporto sektoriuje atliekami uosto ir kanalo gilinimo darbai, o oro transporto sektoriuje rekonstruotas oro uosto pakilimo ir tūpimo takas, vertinama, kad tai prisidėjo prie palankių sąlygų sudarymo, nes atvykusiųjų užsieniečių kelionių skaičius padidėjo 17,9 proc. (žr. toliau pateiktą paveikslą). Didžiausias pokytis nustatytas oro transporto sektoriuje, kai atvykusiųjų skaičius išaugo beveik 70 proc. – nuo 774,5 tūkst. iki 1 313,3 tūkst.



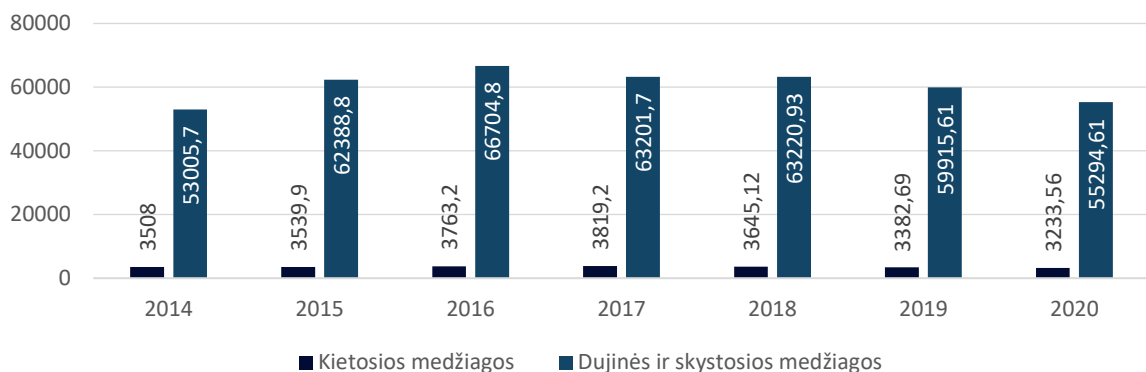
26 paveikslas. Atvykusių užsieniečių kelionių skaičius skirtingomis transporto rūšimis 2014–2019 m., tūkst.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

**Gyvenamosios aplinkos gerinimas** | Įgyvendinamais projektais nemažai prisidedama prie gyvenamosios aplinkos gerinimo, užtikrinant greitesnę susisiekimą tarp skirtingų vietovių ar

miestų, didinant eismo saugą ir gyventojų saugumą. Šiuo atveju tiesiamos naujos gatvės ir rekonstruojamos esamos, papildomai įrengiami dviračių takai, atnaujinami šaligatviai ir gatvių apšvietimas. Diskusijų su transporto sektoriaus įstaigų atstovais metu buvo daroma prielaida, kad šie pokyčiai papildomai turi įtakos nekilnojamojo turto kainoms, nes rekonstravimas gyvenamąją vietovę padaro patrauklesnę.

**Gyventojų sveikatos gerinimas** | Visuomenės sveikata yra vienas aktualiausių klausimų įgyvendinant transporto sektoriaus projektus. Mažinant triukšmo ir oro taršą geležinkelių transporto sektoriuje buvo vykdoma geležinkelių elektrifikacija ir statomos garsą slopinančios sienelės, kelių transporto sektoriuje didinamas eismo pralaidumas naikinant vieno lygio sankirtas ir tiesiant aplinkkelius, o oro transporto sektoriuje atnaujinama oro uostų infrastruktūra, leidžianti mažinti lėktuvų manevravimo trukmę, taip sumažinant triukšmo ir oro taršą.



27 paveikslas. Teršalų, išmestų į orą iš stacionarių taršos šaltinių, kiekis 2014–2020 m., tonos  
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Nustatyta, kad kietųjų medžiagų kiekis pradėjo mažėti nuo 2017 m. ir iki 2020 m. sumažėjo 15,3 proc., o dujinių ir skystųjų medžiagų kiekis nuo 2016 m. sumažėjo 17,1 proc. Daroma prielaida, kad tam įtakos turėjo vykdyti infrastruktūriniai projektai transporto sektoriuje.

Vertinant transporto sektoriuje įgyvendintų priemonių ir projektų suderinamumą su kituose ūkio sektoriuose įgyvendintomis priemonėmis ir projektais pastebima keletas priemonių suderinamumo atvejų. Pavyzdžiui, pagal VP 6 prioritetą vystomi vietiniai keliai, o pagal VP 4 prioritetą „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ modernizuojamas gatvių apšvietimas, taip prisidedant prie energijos vartojimo efektyvumo energetikos sektoriuje. Taip pat nustatytas suderinamumas ir su VP 2 prioritetu „Informacinės visuomenės skatinimas“, kuriuo buvo siekiama padidinti plačiajuosčių elektroninių ryšių tinklų infrastruktūros prieinamumą ir naudojimą. Vykdamas plačiajuosčio ryšio infrastruktūros plėtrą buvo siekiama atliekamus darbus derinti su kelių rekonstravimo projektais, kad rekonstruojant kelius būtų kartu klojami ir optiniai kabeliai, taip sumažinant sąnaudas dėl galimo jų pasidalijimo. Dubliavimosi atvejų kituose ūkio sektoriuose nebuvo nustatyta.

Įgyvendinami infrastruktūriniai projektai sudaro sąlygas plėstis logistikos centrams ir gamybinėms įmonėms, o dėl triukšmo ir oro taršos sumažėjimo gerinama visuomenės sveikata. Projektų įgyvendinimas nemažai prisideda prie gyvenamosios aplinkos gerinimo

užtikrinant greitesnį susisiekimą tarp skirtingų vietovių ar miestų, o tai leidžia didinti vietinių turistų skaičių.

Analizuojant priemonių suderinamumą nustatyti keli suderinamumo atvejai. Pavyzdžiui, gatvių apšvietimo modernizavimas prisideda prie energijos vartojimo efektyvumo energetikos sektoriuje. Vykdamt plačiąjuosčio ryšio infrastruktūros plėtrą buvo siekiama atliekamus darbus derinti su kelių rekonstravimo projektais, kad rekonstruojant kelius būtų kartu klojami ir optiniai kabeliai. Dubliavimosi atvejų kituose ūkio sektoriuose nenustatyta.



## 4 Transporto sektoriaus tobulinimo priemonių 2021–2027 m. laikotarpiu pasiūlymai

Šiame skyriuje analizuojamas 4 Vertinimo uždavinys – pateikti pasiūlymus dėl transporto sektoriaus tobulinimo priemonių 2021–2027 m. laikotarpiu. Vertinant uždavinį atsakoma į šiuos klausimus:

1. Atsižvelgus į 2021–2027 m. finansavimo laikotarpio Europos Komisijos reglamentus pasiūlyti, kokių veiksmų reikėtų imtis siekiant transporto sektoriaus veiklų esminių pokyčių viešajame ir privačiame sektoriuose sprendžiant iššūkius?
2. Kokie veiksmai ar veiklos kurtų pridėtinę vertę skatinant darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtrą ne tik Lietuvos, bet ir ES lygiu?
3. Kas leistų užtikrinti didesnę investicijų poveikį prisidedant prie prioriteto tikslų?<sup>36</sup>
4. Kokių priemonių būtų tikslinga ateityje atsisakyti arba pakeisti jas kitomis?
5. Kokios rekomendacijos (strateginiai siūlymai) turėtų būti teikiamos Susisiekimo ministerijai, kuri planuoja investicijas, vertina projektinius pasiūlymus, taip pat projektų vykdytojams, įgyvendinantiems transporto sektoriaus projektus 2021–2027 m. laikotarpiu?

### 4.1 Atsižvelgus į 2021–2027 metų finansavimo laikotarpio EK reglamentus pasiūlyti, kokių veiksmų reikėtų imtis siekiant transporto sektoriaus veiklų esminių pokyčių viešajame ir privačiame sektoriuose sprendžiant esamus iššūkius

#### ES dokumentų, aktualių 2021–2027 m. finansavimo laikotarpiu, analizė

ES lygiu 2021–2027 m. laikotarpiu transporto srityje numatoma dėmesį skirti dekarbonizacijai, transporto junglumo, tvarumo, įtraukumo bei saugumo užtikrinimui.

**Europos žaliasis kursas** | Siekiant tapti pirmuoju pasaulyje neutralaus poveikio klimatui žemynu EK pristatė Europos žaliąjį kursą<sup>37</sup> – priemonių rinkinį, kuris turėtų suteikti Europos piliečiams ir verslo įmonėms galimybių pasinaudoti tvariu perėjimu prie žaliosios ekonomikos. Įgyvendinant šią strategiją bus siekiama didesnio postūmio daugiarūšiam transportui, taip didelę dalį keliais vežamų vidaus krovinių perkelti vežti geležinkeliais ir vidaus vandenių keliais. Šiam tikslui įgyvendinti būtina užtikrinti geležinkelių ir vidaus vandenių kelių valdymo ir pajėgumų didinimus.

Oro transporto srityje reikia siekti Bendro Europos dangaus iniciatyvos<sup>38</sup> tikslo – sumažinti Europos oro erdvės susiskaidymą ir taip padidinti oro eismo valdymo ir oro navigacijos

<sup>36</sup> Klausimai analizuojami kartu, analizė pateikiama 4.3. dalyje.

<sup>37</sup> Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Europos žaliasis kursas. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX:52019DC0640>>

<sup>38</sup> Oro transportas. Bendras Europos dangus. <<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/lt/sheet/133/oro-transportas.-bendras-europos-dangus>>

paslaugų veiksmingumą, nes tai padės gerokai sumažinti aviacijos sektoriuje išmetamą teršalų kiekį.

Didelis dėmesys taip pat bus skiriamas tvarių alternatyviųjų transporto degalų gamybos ir naudojimo paspartinimui. Tikimasi, kad iki 2025 m. Europos keliuose atsiras 13 mln. netaršių ir mažai taršių transporto priemonių, kurioms aprūpinti reikės maždaug 1 mln. viešųjų įkrovimo ir degalų papildymo punktų. Numatomas ir skatinimas eksploatuoti daugiau netaršių ir mažai taršių laivų.

**eFTI** | Atsižvelgiant į tai, kad krovinių vežimo ir logistikos efektyvumas svarbus ES ekonomikos augimui ir konkurencingumui, vidaus rinkos veikimui bei visų ES regionų socialinei ir ekonominei sanglaudai, Europos Parlamentas ir ES Taryba patvirtino reglamentą dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos<sup>39</sup> (angl. *electronic Freight Transport Information, eFTI*). Naujuoju reglamentu siekiama paspartinti krovinių transporto procesų skaitmeninimą sukuriant elektroninę platformą, kurioje verslo sektorius ir valdžios institucijos keisis informacija apie vykdomas operacijas. Sprendimas turi prisidėti prie biurokratijos mažinimo ir administracinių procedūrų supaprastinimo tiek valdžios institucijoms, tiek transporto sektoriaus ūkio subjektams.

2021 m. birželio mėn. ES Transporto, telekomunikacijų ir energetikos taryba priėmė išvadas dėl pokyčių ir prioritetų įvairiose transporto srityse<sup>40</sup>:

- **Bendra Europos oro erdvė.** Taryba sutarė dėl pagrindinių kryptių įgyvendinant Bendro Europos dangaus iniciatyvos reformą. Reformos tikslas – tobulinti Europos oro erdvės valdymą ir oro navigacijos sistemą siekiant padidinti ekonomiškumą, padidinti oro transporto pajėgumus bei pagerinti sistemos gebėjimą prisitaikyti prie eismo srautų pokyčių, tuo pačiu mažinant aviacijos sektoriaus anglies pėdsaką.
- **Darnus ir išmanus mobilumas.** Taryba priėmė EK išvadas dėl Darnaus ir išmanaus judumo strategijos. EK 2020 m. gruodžio 11 d. komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“<sup>41</sup> įvardijamas pagrindinis transporto sektoriaus iššūkis – teršalų kiekio mažinimas ir sektoriaus tvarumo didinimas. Dokumente numatoma, kad transporto sektoriuje turėtų vykti pokyčiai, susiję su žalumu ir skaitmenizacija, transporto sektorius turėtų diegti naujausias technologijas glaudžiai bendradarbiaudamas su mokslinių tyrimų, inovacijų bei verslo sektoriais. Atsižvelgiant į Europos socialinių teisių ramstį komunikate pabrėžiama transporto prieinamumo visoms socialinėms grupėms ir regionams svarba. EK komunikate pateikia ir 10 galimų priemonių, kurios padėtų įgyvendinti esminius reikiamus pokyčius:

<sup>39</sup> Europos Parlamento ir Tarybos 2020 m. liepos 15 d. reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos. <<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>>

<sup>40</sup> Pagrindiniai Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos 2021 m. birželio 3 d. rezultatai. <<https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/tte/2021/06/03/>>

<sup>41</sup> Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį.“ <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14012-2020-INIT/lt/pdf>>

1. skatinimas naudoti netaišias transporto priemones, atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus ir plėsti susijusią infrastruktūrą;
2. netaišių oro uostų ir uostų sukūrimas;
3. darnesnis ir sveikesnis tarpmiestinis susisiekimas ir judumas mieste;
4. krovinio transporto žalinimas;
5. anglies dioksido apmokestinimas ir geresnės paskatos naudotojams;
6. susietojo ir automatizuoto daugiarūšio judumo realizavimas;
7. inovacijos, duomenys ir dirbtinis intelektas išmanesniajam judumui užtikrinti;
8. bendrosios rinkos stiprinimas;
9. sąžiningas ir teisingas judumo užtikrinimas visiems;
10. transporto saugos ir saugumo didinimas.

2021–2027 m. laikotarpio investiciniai veiksmai turėtų remtis komunikate numatytais priemonėmis ir principais.

- **Geležinkeliai.** Transporto, telekomunikacijų ir energetikos taryba priėmė išvadas dėl „Geležinkelių iškelimo į pažangaus ir tvaraus judumo priešakį“. Išvadose nagrinėjamos 5 su geležinkeliais susijusios temos:
  1. **Modalinis perėjimas nuo angliai imlaus transporto prie geležinkelių** | Išvadose teigiama, kad tai galimai efektyviausias būdas didelėje dalyje ES teritorijos dekarbonizuoti transporto sektorių. Pabrėžiama, kad svarbūs ir daugiarūšio transporto sprendimai, kurie padėtų padidinti geležinkelių patrauklumą.
  2. **Atsparumas** | Pandemija turėjo neigiamą efektą transporto sektoriui, tad taryba ragina stiprinti priemones, kurios padėtų sektoriui atlaikyti nenumatytus įvykius, bei gerinti tarpvalstybines jungtis.
  3. **Europos keleivinis geležinkelių transportas** | Dokumente numatoma, kad siekiant padidinti keleivinių kelionių geležinkelių transportu skaičių svarbu plėtoti greitųjų traukinių tinklą, įdiegti Europos geležinkelių valdymo sistemą bei įsigyti sąveikius riedmenis. Trumpuoju laikotarpiu dėmesys turėtų būti skiriamas maršrutų planavimui, patogiam bilietų pardavimui, keleivių patirties gerinimui.
  4. **Europos krovinis geležinkelių transportas** | Taryba tikisi, kad geležinkeliuose bus diegiamos inovacijos, plėtojama skaitmenizacija ir automatizacija, kurios padidins sektoriaus našumą ir konkurencingumą. Dokumente numatoma, kad TEN-T geležinkeliai turėtų būti toliau plėtojami didinant pajėgumus ir tiesiant naujus kelius, atsižvelgiant į rinkos ir vartotojų poreikius.
  5. **Tinklai, investicijos ir junglumas** | Taryba ragina įgyvendinti tarptautinius keleivinio ir krovinio geležinkelio plėtros projektus bei geležinkelio plėtros

projektus, kurie leistų sumažinti trumpų atstumų skrydžių skaičių. Šie projektai prisidėtų prie Darnaus ir išmanaus judumo strategijos įgyvendinimo.

Apibendrinant, 2021–2027 m. laikotarpiu bus skatinami sprendimai ir investicijos, mažinantys taršą, didinantys transporto prieinamumą, tvarumą bei saugumą. Remiantis apžvelgta informacija, daugiausia dėmesio bus skiriama geležinkelių sistemos tobulinimui siekiant didinti geležinkeliais vežamų keleivių bei gabenamų krovinių dalį.

## Lietuvos transporto sektoriaus iššūkiai

**Planavimo trūkumas** | Šalyje nėra patvirtinta vienoda susisiekimo sektoriaus strategija, kurioje būtų numatyta ilgalaikė šio sektoriaus vizija, tikslai, plėtros kryptys ir prioritetai. Dėl strateginio plano nebuvimo sektoriuje veikiantiems subjektams nėra pakankamai aišku, kokia kryptimi siekiama susisiekimo sektoriaus plėtros, kokie projektai turėtų būti įgyvendinami, kokius pagrindinius veiklos rodiklius (angl. *Key Performance Indicators*) norima pasiekti. Aiškumo trūkumas neskatina sektoriaus efektyvumo, konkurencingumo, geresnio pritaikymo ES ir šalies iššūkių įgyvendinimui<sup>42</sup>.

- Rekomenduojama užtikrinti, kad šalyje būtų patvirtintas ilgalaikis strateginio planavimo dokumentas, kuriame būtų konkrečiai įvardijami tikslai ir numatyta, kokiomis priemonėmis šie tikslai turėtų būti pasiekiami.

**Finansavimo trūkumas** | ES lygio dokumentuose identifikuojamas ypatingas dėmesys geležinkelių transportui ir jo plėtrai. Paslaugų teikėjo vertinimu, Lietuvoje trūksta geležinkelių jungčių siaurės ir pietų kryptimis, reikia įgyvendinti geležinkelio elektrifikavimo darbus bei sektoriaus automatizaciją<sup>43</sup>. Tačiau Lietuvoje reikšmingiems geležinkelių plėtros projektams trūksta lėšų. Numatoma, kad 2021–2027 m. laikotarpiu Lietuvos geležinkelių projektams skiriamos lėšos bus mažesnės nei 2014–2020 m. finansavimo laikotarpiu. Dėl pandemijos laikotarpiu sumažėjusių keleivių srautų ir krovinių kiekio bei įtemptos geopolitinės situacijos su Baltarusija smarkiai krito Lietuvos geležinkelių pajamos, taigi mažai tikėtina, kad nauji plėtros projektai galėtų būti įgyvendinami AB „LTG Infra“ lėšomis. Atkreiptinas dėmesys, kad valstybinių transporto sektoriaus įmonių investicijas iš nuosavų lėšų riboja ir valstybės keliami pelningumo reikalavimai.

Sąlyginai maža parama automobilių kelių sektoriui, tikėtina, taip pat lems sunkumus susitvarkant su iššūkiais ateityje. Remiantis interviu duomenimis, suplanuota daug projektų, kurie yra reikalingi ir galėtų būti įgyvendinami, jeigu įstaigos turėtų pakankamai lėšų<sup>44</sup>. Tačiau Lietuvos transporto sektoriaus poreikiai yra ženkliai didesni nei prieinamas finansavimas.

- Atsižvelgiant į tai, kad visuose transporto sektoriuose lėšų trūkumo problema yra aktuali, rekomenduojama sudaryti aiškią nacionalinę viziją dėl prioritetinių sričių ir projektų bei leisti valstybės įmonėms pasiekti mažesnę pelno maržą, jeigu iš įmonės lėšų investuojama į infrastruktūros kūrimą, tobulinimą ir palaikymą. Kaip kitos šio iššūkio sprendimo galimybės galėtų būti apmokestinama infrastruktūra ir / ar

<sup>42</sup> Iššūkis pateiktas kelių, geležinkelių, jūrų, vidaus vandenų ir oro transporto atstovų.

<sup>43</sup> Iššūkis pateiktas geležinkelių transporto atstovų ir Susisiekimo ministerijos.

<sup>44</sup> Iššūkis pateiktas kelių, geležinkelių, jūrų, vidaus vandenų ir oro transporto atstovų.

naudojimas ja (pvz., kelių mokesčiai, automobilių mokesčiai), viešojo ir privataus sektorių partnerystės skatinimas. Paslaugų teikėjo vertinimu, finansavimo trūkumo problema, kuri aktuali visais laikotarpiais, spęstų ir įgyvendinamų projektų prioretizavimas. Pavyzdžiui, automobilių kelių sektoriuje rekomenduojama remtis Nyderlandų, Vokietijos ar Skandinavijos šalių pavyzdžiu ir mažesnio intensyvumo keliuose numatyti 4,5 m kelio dangos plotį ir didesnę prioritetą skirti keliams, kurie yra tranzitiniai ir kuriuose intensyvus eismas.

**Prastas skirtingų transporto rūšių integralumas** | Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje bei kituose dokumentuose pabrėžiama daugiarūšio transporto svarba ir nauda skatinant perėjimą prie geležinkelių transporto. Tačiau Lietuvoje trūksta vienodos transporto sektoriaus plėtros vizijos, politinių sprendimų dėl krovinių srautų perkėlimo iš kelių transporto į vidaus vandenių kelius ir geležinkelius, viešojo transporto sąveikos ir pan. Investicijos skiriamos visoms transporto rūšims, trūksta sprendimų, kurie leistų konkrečiose atkarpose pirmenybę skirti konkrečiai transporto rūšiai<sup>45</sup>. Šalia tiesiant ir geležinkelius, ir sausumos kelius skatinama skirtingų transporto ryšių konkurencija, o ne papildomumas.

- Rekomenduojama priimant strateginius sprendimus dėl transporto sektoriaus tolesnės plėtros identifikuoti prioritетines transporto rūšis skirtingose atkarpose. Renkantis, kuriai sričiai turėtų būti skiriama daugiausia lėšų, rekomenduojama atrenkant projektus daugiau dėmesio skirti transporto rūšies poveikio aplinkai (oro tarša, triukšmo tarša), saugumo (nelaimingų įvykių skaičius, žuvusių ar sužeistų asmenų skaičius), infrastruktūros palaikymo kaštų (einamoji priežiūra, kelių valymas, taisymas ir pan.), potencialių projektų tiesioginių pajamų ir kaštų bei socialinės-ekonominės naudos (pvz., laiko arba eksploatacinių sąnaudų sutaupymai) palyginimui, taip atrenkant naudingiausias projektus.

**Iššūkiai vandens transporto sektoriuje** | Vertinant transporto sektoriaus neigiamo poveikio aplinkai mažinimą ir krovinio transporto žalinimą ES lygiu prioritetas teikiamas geležinkeliams, tačiau Lietuvoje siekiama padidinti ir vidaus vandenių kelių panaudojimo galimybes. Visgi, Paslaugų teikėjo nuomone, planuojamos investicijos nepakankamos, kad išspręstų aplinkosauginius iššūkius, taip pat pažymėtina, kad infrastruktūra ir jos priežiūrai skirta technika yra nusidėvėjusi, todėl reikalingos didelio masto investicijos<sup>46</sup>.

Jūrų uostų srityje nepakankamas uosto gylis vis dar išlieka pagrindinė problema, trukdanti priimti didesnius bei sunkesnius krovinius gabenančius laivus. Tai lemia ne tik mažesnius uosto pajėgumus, bet ir didesnę neigiamą poveikį aplinkai, nes negalint visiškai prikrauti laivų, jų turi atplaukti daugiau.

- Aktualu skirti finansavimą tolesniems jūrų uosto gilinimo darbams, kad būtų pasiektas 17 m gylis, leidžiantis į uostą įplaukti didelės grimzlės laivams, taip prisidedant prie uosto ir šalies konkurencingumo. Jeigu naujuoju finansavimo laikotarpiu uosto gilinimo darbams nebus skiriama lėšų, bet projektas bus įvertintas kaip reikalingas šaliai, reikės rasti kitą finansavimo šaltinį. Nors EK naujuoju laikotarpiu skirs dėmesio

<sup>45</sup> Iššūkis pateiktas geležinkelių ir vidaus vandenių transporto atstovų, Susisiekimo ministerijos.

<sup>46</sup> Iššūkis pateiktas jūrų ir vidaus vandenių transporto atstovų.

AEI pritaikymui jūrų transporto sektoriuje, rekomenduojama didinti uosto infrastruktūros pajėgumus, kurie leistų mažinti laivų sukeliama taršą dėl trumpesnio manevravimo uosto teritorijoje ir didesnio laivų pakrovimo. Svarbu, kad dėmesys papildomai būtų skiriamas AEI infrastruktūros uosto teritorijoje plėtrai. Taip pat jeigu vidaus vandenų keliai bus identifikuoti kaip prioritetinga transporto sritis, bus planuojama dalį šiuo metu krovinių automobiliais vežamų krovinių plukdyti upėmis, tuomet rekomenduojama skirti lėšų vidaus vandenų infrastruktūros plėtrai ir atnaujinimui.

**Eismo saugos problemos** | ES lygio dokumentuose pabrėžiama ir eismo saugumo svarba. Lietuva vertinant eismo saugumo situaciją vis dar atsilieka nuo kitų valstybių ES narių. Nors 2014–2020 m. finansavimo laikotarpiu eismo saugos priemonėms buvo skiriamas dėmesys, tačiau, Paslaugų teikėjo nuomone, konkrečių eismo saugos priemonių diegimas vienur ar kitur nėra pakankamai pagrįstas statistinių duomenų analize. Taip pat nepakankamai aišku, kurios institucijos turėtų atlikti analizę ir parinkti tinkamas priemones problemoms spręsti. Pažymėtina, kad dauguma eismo saugos priemonių yra diegiamos spręsti problemoms, bet ne prevencijai siekiant užtikrinti eismo saugumą.

- Rekomenduojama eismo saugos priemonių įgyvendinimui skirti daugiau dėmesio, tokių priemonių poreikį grindžiant detalio analize. Taip pat siūloma konkrečiai nustatyti, kuris susisiekimo sektoriuje veikiantis subjektas (LAKD, LTSA, TKA, SM) turėtų būti atsakingas už eismo įvykių analizę ir konkrečių priemonių siūlymą. Parinkti instituciją aktualu, kai įgyvendinami projektai yra susiję su keliomis transporto rūšimis, pavyzdžiui, kelių ir geležinkelių transportu. Kol nebus numatyta, kuri konkrečiai institucija atsakinga už statistinių duomenų analizę, tol nepavyks pagerinti eismo saugos situacijos, kadangi priemonės ir toliau bus diegiamos nesivadovaujant analize, neparengiant tinkamiausios eismo saugos priemonės konkrečiose vietose. Paskirtos institucijos priimami sprendimai būtų ne tik paremti konkrečiomis priemonėmis, bet ir efektyvesniais ir greitesniais sprendimais, nei bendradarbiaujant kelioms institucijoms.

**Skaitmenizacijos poreikis** | ES lygio dokumentuose numatyta, kad transporto sektoriuje turėtų būti diegiamos inovacijos, leidžiančios užtikrinti duomenų sąveikumą. Tam svarbu panaudoti skaitmenizacijos suteikiamas galimybes. Naujuoju periodu miestuose pastebimas poreikis inventorizuoti ir skaitmenizuoti gatves ir statinius (viadukus, tiltus ir kt.) – tai leistų patogiai ir vienoje vietoje matyti visus gatvių elementus, jų parametrus, registruoti naujus ar ištrinti jau pašalintus gatvių elementus, patvirtinti atliktus darbus ir pan. Eismo organizavimo priemonių inventorizavimas prisidėtų prie asmenų, kurių veikla susijusi su eismo organizavimu, darbo procesų optimizavimo, greitesnės analizės ir sprendimų, susijusių su eismo organizavimu, priėmimu. Didžiuosiuose miestuose galėtų būti pradėtos įgyvendinti daiktų interneto programos: rengiamos išmaniosios gatvės, kuriose fiksuojami kritulių ir oro pokyčiai, viadukai ir tiltai, kurie fiksuotų techninę būklę, ir pan. Keliuose, kuriuose būtų fiksuojama oro temperatūra, kritulių kiekis ir kelio dangos būklė, būtų galima diegti realaus

laiko valdymų sistemas, kelio ženklus, kurie praneštų apie skirtingą greičio limitą priklausomai nuo oro sąlygų<sup>47</sup>.

- Siekiant išlaikyti tiesiamų ir atnaujinamų kelių dangos kokybę rekomenduojama 2021–2027 m. laikotarpiu skirti lėšų ir „svėrimo judesyje“ (angl. *Weigh in Motion, WIM*) sistemų diegimui. Jos leistų įvertinti krovinių automobilių svorį ir riboti eismą, jei svoris neatitinka ribojimų, lemiamų kelio dangos parametru. Su kroviniu transportu susijęs ir poreikis įgyvendinti jau nagrinėtą eFTI reglamentą ir skaitmeninti procesus tarp valdžios įstaigų ir krovinių vežimo įmonių.

Siekiant efektyviai valdyti turto valstybės įmonėse bei savivaldybėse tikslinga diegti turto valdymo sistemas, kurios užtikrintų, kad planavimo etapuose būtų prieinami reikalingi duomenys apie transporto sektoriuje valdomus objektus. Turto valdymo sistema padėtų spręsti inventorizavimo problemą, kadangi į šią sistemą būtų suvedama visa aktuali informacija apie savivaldybėse esančią infrastruktūrą. Nei turto valdymo sistema, nei daiktų internetas negali tinkamai funkcionuoti, kol nebus atliktas inventorizavimas.

Galiausiai, atsižvelgus į siekį integruoti skirtingas transporto rūšis bei skatinti gyventojus ir įmones rinktis traukinius kelionėms bei krovinių vežimui, rekomenduojama 2021–2027 m. laikotarpiu diegti kelių apmokestinimo sistemą. Tai prisidėtų prie mažesnio kelių nusidėvėjimo, be to, gaunamos pajamos galėtų būti naudojamos infrastruktūros kokybei palaikyti ir tobulinti.

Europos Sąjungos lygiu 2021–2027 m. laikotarpiu transporto srityje numatoma dėmesio skirti dekarbonizacijai, transporto junglumo, tvarumo, įtraukumo bei saugumo užtikrinimui.

Analizuojant Lietuvos transporto sektoriaus iššūkius nustatyta, kad šalyje nėra patvirtintos vienodos susisiekimo sektoriaus strategijos. Visuose transporto sektoriuose lėšų trūkumo problema yra aktuali, todėl reikalinga aiški nacionalinė vizija dėl prioritetinių sričių ir projektų, įgyvendinamų 2021–2027 m. laikotarpiu. Nors įvairiuose dokumentuose pabrėžiama daugiarūšio transporto svarba, tačiau Lietuvoje trūksta vienodos transporto sektoriaus plėtros vizijos, politinių sprendimų dėl intermodalumo ir viešojo transporto sąveikos. Šalis vis dar atsilieka nuo kitų ES valstybių narių eismo sauga bei skiriama per mažai dėmesio transporto sektoriaus skaitmeninėms inovacijoms diegti.

## 4.2 Kokie veiksmai ar veiklos kurtų pridėtinę vertę skatinant darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtrą ne tik Lietuvos, bet ir ES lygiu?

Pridėtinę vertę kurtų tinkamai pasirinkti ir įgyvendinti veiksmai ir projektai. Tam reikalinga aiškesnė transporto sektoriaus ateities vizija, kuri būtų paremta duomenimis pagrįstais poreikiais. Būtina identifikuoti svarbiausias plėtros ir skirtingų transporto rūšių integracijos kryptis ir investicijų poreikį vertinti remiantis ne tik tiesioginėmis pajamomis ir kaštais, bet

<sup>47</sup> Iššūkis pateiktas kelių transporto atstovų.

įvertinant ir netiesiogines išlaidas, pajamas bei alternatyviuosius kaštus. Pažymėtina ir tai, kad šalyje nėra patvirtintos transporto sektoriaus strategijos, o dokumentas, kurį įgyvendinant siekiama sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą, galioja iki 2022 m.<sup>48</sup>

Siekiant transporto sektoriaus konkurencingumo bei skirtingų transporto rūšių integracijos:

- jūrų uostų srityje turėtų būti tęsiami uosto kanalo gilinimo darbai iki 17 m., kad uostas galėtų priimti ir itin didelės grimzlės laivus: tai leistų plėtoti krovinių gabenimą laivais, didintų uosto konkurencingumą bei leistų sumažinti neigiamą poveikį aplinkai. Uostas turėtų būti kuo geriau sujungtas su geležinkeliais, kad kroviniai iš uosto būtų gabenami ne keliais, o geležinkeliais ir būtų dar labiau mažinamas neigiamas poveikis aplinkai<sup>49</sup>. Vertinant poveikį aplinkai geležinkeliai taps dar patrauklesnė alternatyva kelių transportui, kai bus užbaigti šiuo metu jau įgyvendinami ir ateityje planuojami įgyvendinti papildomi geležinkelio elektrifikavimo projektai. Atsižvelgiant į tai vertinama, kad šiems projektams irgi turėtų būti skirtas finansavimas 2021–2027 m. finansavimo laikotarpiu. Kroviniai iš jūrų uosto arba į jį galėtų būti gabenami ir vidaus vandenų keliais įgyvendinus reikalingus projektus infrastruktūrai atnaujinti ir pritaikyti kroviniams laivams;
- geležinkelių transporto srityje ES lygmeniu, kaip ir planuojant projektus nacionaliniu lygmeniu, reikėtų daugiau dėmesio skirti naudos ir kaštų (įtraukiant ir išorinius bei alternatyviuosius) skaičiavimams, vertinimui bei alternatyvų palyginimui, kad būtų priimami tinkamiausi sprendimai. EK numato, kad iki 2050 m. visų transporto rūšių išoriniai kaštai bus padengiami transporto naudotojų, o tai sudarys prielaidas objektyviau rinktis geriausią transporto rūšį kelionėms ir krovinių vežimui<sup>50</sup>. Bendrai visoje Europoje turėtų būti investuojama į greitą, „žalią“ geležinkelį. ES lygmeniu turėtų būti ir toliau įgyvendinamos socialinės kampanijos, skatinančios gyventojus naudotis geležinkelių transportu, tęsiamas nemokamų geležinkelių pasų dalijimas 18 m. Europos gyventojams. Tai paskatintų daugiau gyventojų išbandyti keliones traukiniais, o dalis jų tokį keliavimo būdą rinkęsi ir pasibaigus reklaminėms kampanijoms;
- geležinkelių plėtra ir elektrifikavimas aktualūs ne tik krovinių gabenimui, bet ir keleivių vežimui. Tiesiant antruosius kelius ar vykdant elektrifikavimo projektus svarbu dėmesio skirti ir gyventojų saugumui užtikrinti: įrengti viadukus perėjoms ir pervažoms, statyti sieneles, apsaugančias nuo triukšmo;
- oro uostų srityje būtina sudaryti sąlygas šalies gyventojams ir lankytojams patogiai pasiekti oro uostus geležinkelių transportu, „žalinti“ į oro uostus kursuojančius autobusus, tinkamai sudaryti autobusų ir traukinių tvarkaraščius atsižvelgiant į skrydžių tvarkaraščius, skatinti gyventojus keisti keliavimo įpročius dažniau renkantis

<sup>48</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo. <<https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/suvestin%C4%97.pdf>>

<sup>49</sup> Siūlymas pateiktas jūrų ir geležinkelių transporto atstovų.

<sup>50</sup> Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=LT>>



viešąjį transportą, o ne nuosavus automobilius ar taksi paslaugas. Vilniaus oro uostą su Vilniaus miestu būtų naudinga sujungti ir dviračių taku<sup>51</sup>, kad būtų skatinamas ir patogus susisiekimas bevariklėmis transporto priemonėmis ir mažinama oro tarša mieste. Atsižvelgus į šiuolaikines tendencijas, nemaža dalis keleivių keliones oro transportu renkasi darbo reikalais, todėl keliaujama su nedideliu bagažu, tad pasiekti oro uostą nebūtų sudėtinga, o naujas dviračių takas dar labiau išplėstų gyventojų ir miesto svečių galimybes nuvykti į oro uostą. Tikėtina, kad atsigavus keleivių srautui visų Lietuvos oro uostų pralaidumas bus viena iš pagrindinių problemų, kuriai spręsti reikės investicijų;

- ES lygiu transporto sektoriuje svarbiausia TEN-T tinklo plėtra ir koridorių kūrimas. Svarbiausi tinklo mazgai ir jungtys turėtų būti identifikuojami ES lygiu, o finansavimas skiriamas reikalingiems projektams įgyvendinti. Svarbu, kad EK numatytų tikslus prioritetus TEN-T tinklo plėtrai.

Siekiant didesnės pridėtinės vertės skatinant darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtrą ne tik Lietuvos, bet ir ES lygiu svarbu išskirti konkrečius tikslus, kurie palengvintų nacionalinių priemonių pasirinkimą. Pereinant nuo sanglaudos periodo prie didesnio dėmesio aplinkosaugai ir „žaliam“ transportui svarbu įvertinti, kad priemonės, kurios mažina neigiamą poveikį aplinkai, dažniausiai negeneruoja pajamų ir didina sąnaudas, taigi, jų įgyvendinimas didina savikainą transporto sektoriuje ir kai kuriais atvejais mažina aplinkosaugines priemones diegiančių įmonių konkurencingumą<sup>52</sup>. Vertinama, kad reikalingos skatinimo priemonės (pvz., tai galėtų būti valstybės subsidijos geležinkelių infrastruktūros išlaikymui taip siekiant geležinkelių infrastruktūros mokesčių padaryti konkurencingą; jūrų uosto atveju tai galėtų būti subsidijos KVJUD siekiant nedidinti uosto rinkliavos, jei to prireiktų dėl uosto aplinkosauginių investicijų ir pan.) transporto sektoriuje, leisiančios „žalinti“ transportą ir išlaikyti konkurencingumą vienu metu, ypač atsižvelgiant į tai, kad tenka konkuruoti su kitomis šalimis, kurioms netaikomi ES aplinkosaugos politikos reikalavimai.

Siekiant transporto sektoriaus konkurencingumo bei skirtingų transporto rūšių integracijos reikalinga sektoriaus strategija, kuria būtų siekiama sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Skatinant darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtrą ne tik Lietuvos, bet ir ES lygiu svarbu išskirti konkrečius tikslus, kurie palengvintų nacionalinių priemonių pasirinkimą.

### 4.3 Kas leistų užtikrinti didesnę investicijų poveikį prisidedant prie prioriteto tikslų? Kokių priemonių būtų tikslinga ateityje atsisakyti arba pakeisti jas kitomis?

Paslaugų teikėjo vertinimu, didesnis investicijų poveikis galėtų būti pasiektas turint bendrą transporto sektoriaus viziją, kuri leistų spręsti pagrindines sektoriaus problemas, užtikrinti,

<sup>51</sup> Siūlymas pateiktas oro transporto ir Vilniaus miesto savivaldybės administracijos atstovų.

<sup>52</sup> Iššūkis pateiktas geležinkelių, jūrų ir vidaus vandenų transporto atstovų.

kad nebūtų dubliuojami skirtingų transporto rūšių projektai, o skiriamas finansavimas užtikrintų kuo didesnę socialinę-ekonominę naudą<sup>53</sup>.

Remiantis projektų vykdytojų skaičiavimais dėl įgyvendinamų projektų socialinės-ekonominės naudos nustatyta, kad investuotas 1 Eur 510 priemonėje „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“ atneša 29,9 Eur naudos, 511 priemonėje „Vietinių kelių vystymas“ – 13,3 Eur naudos, 506 priemonėje „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“ – 8,5 Eur naudos, o 504 priemonėje „Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle“ – 6,9 Eur naudos.

Mažiausia socialinė-ekonominė nauda vienam investuotam eurui nustatyta 502 priemonėje „Miestų aplinkkelių tiesimas“ (0,002 Eur), 503 priemonėje „TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas“ (0,015 Eur) ir 507 priemonėje „Regionų pasiekiamumo gerinimas“ (1,46 Eur). Atsižvelgus į tai ateityje rekomenduojama atkreipti dėmesį į skiriamų investicijų ir sukuriamos socialinės-ekonominės naudos skirtumus. Tačiau tai nėra pagrindinis kriterijus, kuriuo remiantis būtų reitinguojami įgyvendinami projektai ir nustatoma projektų svarba. Svarbu, kad projektų įgyvendinimas prisidėtų prie identifikuotų transporto sektoriaus problemų sprendimo.

### Priemonių pasirinkimas 2021–2027 m. laikotarpiu

Atsižvelgiant į keliamus tikslus transporto sektoriuje ir EK rekomenduotas galimas priemonės nauju finansavimo laikotarpiu dalis 2014–2020 m. laikotarpio priemonių vis dar bus aktualios.

32 lentelė. 2014–2020 m. laikotarpio 6.1 ir 6.2 prioritetų uždavinių palyginimas su EK pavyzdinėmis priemonėmis iš Darnaus ir išmanaus judumo strategijos

2014–2020 m. laikotarpio priemonės	EK pavyzdinės priemonės
TEN-T kelių tinklo techninių parametrų gerinimas ir – pralaidumo didinimas	
Miestų aplinkkelių tiesimas	–
TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas	Susietojo ir automatizuoto daugiaryšio judumo realizavimas
Intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle	Inovacijos, duomenys ir dirbtinis intelektas išmanesniajam judumui užtikrinti
Jūrų transporto eismo sąlygų gerinimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste	Netaršių oro uostų ir uostų sukūrimas
Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose	Netaršių oro uostų ir uostų sukūrimas, skrydžių saugos ir saugumo užtikrinimas
Regionų pasiekiamumo gerinimas	Sąžiningas ir teisingas judumo užtikrinimas visiems
Vieno lygio eismo sankirtų eliminavimas	Transporto saugos ir saugumo didinimas
Neigiamo poveikio aplinkai mažinimas geležinkeliuose	–
Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas	–
Vietinių kelių vystymas	–

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

2021–2027 m. laikotarpiu turėtų būti ir toliau tobulinama skirtingų transporto rūšių sąveika skatinant bendradarbiavimą, o ne skirtingų transporto rūšių konkurenciją<sup>54</sup>. Taip pat turėtų būti tęsiamas intelektinių transporto sistemų diegimas bei įgyvendinami papildomi projektai,

<sup>53</sup> Pasiūlymas pateiktas visų transporto rūšių atstovų.

<sup>54</sup> Pasiūlymas pateiktas geležinkelių, jūrų, vidaus vandenų ir oro transporto atstovų, Susisiekimo ministerijos, CPVA.

susiję su skaitmenizacija ir dirbtinio intelekto panaudojimu. Remiantis priemonių palyginimu, ir toliau išliks aktualus taršos oro uostuose bei jūrų uoste mažinimas. EK pavyzdinės priemonės „Sąžiningas ir teisingas judumo užtikrinimas visiems“ aprašyme nurodoma, kad transportas turėtų būti prieinamas asmenims visuose regionuose, taigi, verta toliau tęsti regionų pasiekiamumo gerinimo projektų įgyvendinimą. Paskutinė priemonė, kuri atitinka EK naujas pavyzdines priemones, yra vieno lygio sankirtų eliminavimas, nes jos įgyvendinimas didina eismo saugumą. Eismo saugumo priemonės buvo diegiamos ir įgyvendinant projektus pagal daugelį kitų priemonių. Prisidedant prie ES tikslo sumažinti sunkiai sužeistų ir žuvusiųjų keliuose skaičius 50 proc. iki 2030 m., o 2050 m. pasiekti arti 0 esantį žuvusiųjų skaičių ir toliau turėtų būti siekiama sumažinti žuvusiųjų kelyje rodiklį<sup>55</sup>. Be to, saugaus eismo priemonių diegimas kai kuriais atvejais prisideda ir prie bevariklio transporto naudojimo skatinimo (pvz., jei rekonstruojant gatvę įrengiami šaligatviai, pėsčiųjų ar dviračių takai).

Prieš pradėdant įgyvendinti naujus projektus, susijusius su eismo sauga, rekomenduojama priimti sprendimą dėl tinkamiausio saugos priemonių diegimo proceso. Remiantis Kelių eismo sąlygų kontrolės tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos policijos generalinio komisaro 2005 m. spalio 24 d. įsakymu Nr. 5-V-671 „Dėl Kelių eismo sąlygų kontrolės tvarkos aprašo patvirtinimo“<sup>56</sup>, 10 punktu arba 16 punktu, teikiant paraišką paramos gavimui reikia pateikti kelių policijos išduotą dokumentą dėl pavojingos vietinės reikšmės kelių tinklo vietos nustatymo ir savivaldybės saugaus eismo komisijos protokolinį sprendimą dėl saugų eismą gerinančių priemonių įdiegimo poreikio pavojingiausiose savivaldybės vietinės reikšmės kelių tinklo vietose. Nors ši taisyklė galioja, neretai projektų vykdytojai pateikia dokumentus kur kas vėliau, taigi dokumentai būna pritaikomi pagal priimtą sprendimą, o ne sprendimas priimamas remiantis konkrečiais dokumentais ir duomenimis. Paslaugų teikėjo nuomone, galbūt tikslinga apsvarstyti variantą, kad projektus, susijusius su eismo saugos priemonių diegimu, turėtų inicijuoti policija, įvertinusi ir identifikavusi pavojingas kelio vietas, kuriose didžiausia incidentų rizika.

Likusios 2014–2020 m. laikotarpio priemonės neturėjo tiesioginės atitikties EK rekomendacinių priemonių sąrašė, tad ateityje galėtų būti įgyvendinamos nebent mažesne apimtimi, atsižvelgiant į transporto sektoriaus poreikius ir nacionalinius tikslus. Priemonių tęstinumo poreikį galima įvertinti ir pagal ataskaitos 2.5. dalyje atliktą analizę. Identifikuotos 2 sritys, kuriose išliko poreikis investicijoms: geležinkeliai (konkrečiai plėtra pietų–šiaurės kryptimis) bei vidaus vandenių keliai. Taigi, tarp 2021–2027 m. laikotarpio priemonių turėtų būti įtraukiama ir priemonė „Laivybos sąlygų vandens transporte užtikrinimas“ versija.

2021–2027 m. finansavimo periodu labai svarbu užtikrinti skirtingų transporto rūšių integralumą. 2014–2020 m. laikotarpiu dalyje ruožų investicijos dubliavosi, nes buvo skiriamos ir geležinkelių, ir sausumos kelių, o kai kuriais atvejais – ir vidaus vandenių kelių infrastruktūros plėtrai ir tobulinimui. Vienas iš pavyzdžių yra ruožas ties Telšiais – jame buvo rekonstruojamas ir atnaujinamas kelias, be to, vyko geležinkelio elektrifikacija bei antrojo kelio statyba (žr. 3.3. dalį). Vertinant transporto sektoriaus poreikius nacionaliniu lygiu, o ne tarp atskirų transporto šakų, būtų galima identifikuoti labiausiai verslo ir gyventojų poreikius

<sup>55</sup> Europos Komisijos mobilumo ir transporto generalinio direktorato tikslai saugaus eismo srityje. <[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/what-we-do\\_lt](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/what-we-do_lt)>

<sup>56</sup> Kelių eismo sąlygų kontrolės tvarkos aprašas. <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.265028/asr>>

atitinkančias transporto rūšis skirtingose atkarpose ir būtent joms skirti didžiausią finansavimą, likusią infrastruktūrą tik palaikant, bet jos neplečiant ir netobulinant.

Apibendrinus, didesnis investicijų poveikis galėtų būti pasiektas turint bendrą transporto sektoriaus viziją, kuri leistų spręsti pagrindines sektoriaus problemas, užtikrinti, kad nebūtų dubliuojami skirtingų transporto rūšių projektai, o skiriamas finansavimas užtikrintų kuo didesnę socialinę-ekonominę naudą.

2021–2027 m. laikotarpiu turėtų būti ir toliau tobulinama skirtingų transporto rūšių sąveika, tęsiamas intelektinių transporto sistemų diegimas ir didinamas eismo saugumas, tačiau vystomos ir naujos sritys – tinklų skaitmenizacija ir dirbtinio intelekto panaudojimas.

#### 4.4 Kokios rekomendacijos (strateginiai siūlymai) turėtų būti teikiamos Susisiekimo ministerijai, kuri planuoja investicijas, vertina projektinius pasiūlymus, taip pat projektų vykdytojams, įgyvendinantiems transporto sektoriaus projektus 2021–2027 metų laikotarpiu?

##### Rekomendacijos Susisiekimo ministerijai

Rekomenduojama kaip galima anksčiau patvirtinti priemonių aprašus, kad greičiau galėtų būti pradėtas projektų įgyvendinimas, o projektai galėtų būti paskirstyti ilgesniu laikotarpiu, kad kvietimai nebūtų skelbiami vienu metu ir nebūtų dirbtinai keliamos kainos rinkoje<sup>57</sup>. Ankstesnė projektų pradžia taip pat užtikrintų, kad projektai būtų užbaigiami laiku, nebūtų poreikio persikirstyti reikšmingas finansavimo sumas laikotarpio pabaigoje. Transporto sektoriui reikalinga aiški vizija ilguoju laikotarpiu, kad visas finansavimas būtų skiriamas tikslingai. Numačius viziją turėtų būti įvertinti galimi kaštai, pajamos ir socialinė nauda.

Taip pat jaučiamas poreikis greitesniam sprendimų priėmimui nacionaliniu lygmeniu, kad projektai būtų pradėti įgyvendinti dar nepasikeitus investiciniame projekte įvertintoms rinkos sąlygoms.

Vertinant regionų poreikius rekomenduojama, jeigu įmanoma, kuo anksčiau supažindinti finansavimą galinčius gauti subjektus (pvz., Susisiekimo ministerijai pavaldžios įstaigos, savivaldybės ir kt.) su rengiamais projektų finansavimo sąlygų aprašais, sudaryti galimybę į projektų įgyvendinimą įtraukti ir partnerius, užtikrinti galimybę į projektus įtraukti įvairias veiklas (pvz., modernizuojant gatves ne tik sutvarkyti šaligatvius, bet ir atnaujinti apšvietimą, nutiesti kabelius ir kitus infrastruktūros objektus)<sup>58</sup>.

Rekomenduojama ir naujuoju finansavimo laikotarpiu dėmesio skirti socialinėms kampanijoms, skatinančioms gyventojus keisti keliavimo įpročius, bei paprastesniam saugumo priemonių diegimui.

<sup>57</sup> Pasiūlymą pateikė kelių, geležinkelių, jūrų ir oro transporto atstovai.

<sup>58</sup> Pasiūlymas pateiktas savivaldybių administracijų atstovų.

## Rekomendacijos projektų vykdytojams

Remiantis interviu metu surinkta medžiaga, rekomenduojama projektų vykdytojams nenaudoti FIDIC statybos projektų įgyvendinimo modelių, jeigu jų nėra reikalaujama<sup>59</sup>. Anksčiau finansavimo sąlygų aprašuose buvo įtrauktas reikalavimas remtis FIDIC „Raudonąja knyga“ („Užsakovo suprojektuotų statybos ir inžinerinių darbų statybos sutarties sąlygos“), tačiau reikalavimas buvo pašalintas, todėl vykdant mažesnės apimties ar vertės projektus rekomenduojama taupyti projekto lėšas ir neskirti jų FIDIC šablono pritaikymui, inžinieriaus darbui apmokėti ir kitoms veikloms.

Taip pat rekomenduojama parengti tinkamus projektų įgyvendinimo rizikų valdymo planus<sup>60</sup> ir nuolat juos stebėti, atnaujinti bei papildyti naujomis rizikomis ir jų valdymu pasikeitus projekto įgyvendinimo aplinkybėms ar kitoms sąlygoms. Įvertinus geriausią ir blogiausią scenarijus, tinkamai valdant projektus būtų galima išvengti netikėtų situacijų, trukdančių laiku ir sėkmingai užbaigti projektus.

Savivaldybių administracijų projektų vykdytojams rekomenduojama daugiau dėmesio skirti reikalingų administracinių kompetencijų tobulinimui<sup>61</sup>. Svarbu, kad prie projektų prisidedantys savivaldybių administracijų darbuotojai gebėtų rengti, administruoti bei keisti sutartis, sudarytas tarp savivaldybės ir rangovo, įvertinti skirtumą tarp fiksuotos kainos ir fiksuotų įkainių, taikytų tinkamiausią sutarčių kainodarą. Mažuose projektuose, kokius dažniausiai vykdo savivaldybės, fiksuota kaina būtų geresnis variantas nei fiksuoti įkainiai, nes sutarčių su fiksuota kaina administravimas yra paprastesnis.

2021–2027 m. laikotarpiu numatytas didesnis privačių asmenų ir įmonių įtraukimas, galimybės jiems pretenduoti gauti paramą. Atsižvelgiant į tai projektų vykdytojams rekomenduojama proaktyviai siekti bendradarbiavimo su Susisiekimo ministerija ir kitais projektų vykdytojais, kad būtų tinkamai suderinti visų įtrauktųjų šalių poreikiai.

Susisiekimo ministerijai rekomenduojama daugiau dėmesio skirti skirtingų transporto rūšių projektų suderinamumui, suformuoti aiškią viziją ilguoju laikotarpiu, kuo anksčiau supažindinti savivaldybes su rengiamais tvarkos aprašais bei skirti dėmesio socialinėms kampanijoms.

Projektų vykdytojams rekomenduojama nenaudoti FIDIC statybos projektų įgyvendinimo modelių, jeigu jų nėra reikalaujama, parengti tinkamus projektų įgyvendinimo rizikų valdymo planus bei proaktyviai siekti bendradarbiavimo su ministerija ir kitais projektų vykdytojais.

<sup>59</sup> Pasiūlymas pateiktas CPVA.

<sup>60</sup> Pasiūlymas pateiktas Susisiekimo ministerijos ir CPVA.

<sup>61</sup> Pasiūlymas pateiktas Susisiekimo ministerijos ir CPVA.

## Strateginiai siūlymai („Žinok tai“) ir rekomendacijos („Daryk tai“)

Šiame skyriuje pateikiami ateinančio 2021–2027 m. laikotarpio ES lėšų panaudojimo transporto srityje strateginiai siūlymai ir rekomendacijos.

33 lentelė. Strateginiai siūlymai ir rekomendacijos

Nr.	Problema ar rizika	Strateginis siūlymas / rekomendacija	Rekomendacijos tipas („Žinok tai“ / „Daryk tai“)	Atsakingos institucijos	Įgyvendinimo laikotarpis
1.	Transporto sektoriuje trūksta bendros nacionalinės vizijos, nepakankamai aiškios prioritetinės plėtros kryptys. Tai riboja sektoriaus efektyvumą ir konkurencingumą.	Rekomenduojama užtikrinti, kad Lietuvoje būtų patvirtintas ilgalaikis strateginio planavimo dokumentas, kuriame būtų suformuota nacionalinė vizija dėl prioritetinių transporto sektoriaus sričių ir projektų, ir būtų jiems skirti didžiąją dalį finansavimo. Identifikavus prioritetines sritis būtų galima didžiausią dalį finansavimo skirti būtent joms, likusią infrastruktūrą tik palaikant, bet jos neplečiant ir netobulinant. Priimant sprendimą dėl prioritetinės srities rekomenduojama palyginti skirtingų transporto rūšių poveikį aplinkai, socialinės-ekonominės naudos įverčius ir kitus aktualius kriterijus. Dokumente taip pat turi būti konkrečiai įvardijami tikslai, kokiomis priemonėmis šių tikslų turėtų būti siekiama, kokių pagrindinių veiklos rodiklių (angl. <i>Key Performance Indicators</i> ) būtų siekiama.	„Daryk tai“	Susisiekimo ministerija	2022 m.
2.	Lėšų trūkumo problema aktuali visuose transporto sektoriuose, o nauju finansavimo laikotarpiu daliai sektorių bus skiriama dar mažiau lėšų nei 2014–2020 m. laikotarpiu. Kuo ilgiau užtrunka pasiruošimas naujų projektų patvirtinimui ir įgyvendinimo pradžiai, tuo didesnė rizika, kad pradinis numatytas biudžetas bus nepakankamas dėl pasikeitusių rinkos sąlygų ir finansavimo trūkumas bus dar aktualesnis.	Rekomenduojama kaip galima anksčiau patvirtinti priemonių aprašus, kad greičiau būtų pradėti įgyvendinti projektai.	„Daryk tai“	Susisiekimo ministerija, Finansų ministerija, CPVA	2022–2023 m.
		Siūloma, jeigu įmanoma, kuo anksčiau supažindinti finansavimą galinčius gauti subjektus (pvz., Susisiekimo ministerijai pavaldžios įstaigos, savivaldybės ir kt.) su rengiamais projektų finansavimo sąlygų aprašais, sudaryti galimybę į projektų įgyvendinimą įtraukti ir partnerius.	„Žinok tai“	Susisiekimo ministerija, Vidaus reikalų ministerija	2022–2027 m.
		Siūloma taikyti ir kitus spendimus, leisiančius finansuoti daugiau projektų: leisti valstybės įmonėms pasiekti mažesnę pelno maržą, jeigu įmonės lėšos naudojamos infrastruktūros kūrimui, tobulinimui bei palaikymui, apmokestinti kuriamos infrastruktūros naudojimą.	„Žinok tai“	Susisiekimo ministerija	2022–2025 m.



Nr.	Problema ar rizika	Strateginis siūlymas / rekomendacija	Rekomendacijos tipas („Žinok tai“ / „Daryk tai“)	Atsakingos institucijos	Įgyvendinimo laikotarpis
7.	Oro taršos mažinimas yra vienas iš strateginių tikslų tiek ES, tiek Lietuvoje. Automobilizacijos lygis šalyje auga, ypač taršių transporto priemonių, varomų benzinu ir dyzelinu.	Rekomenduojama ir naujuoju finansavimo laikotarpiu dėmesio skirti socialinėms kampanijoms, skatinančioms gyventojus keisti keliavimo įpročius, bei paprastesniam saugumo priemonių diegimui.	„Žinok tai“	Susisiekimo ministerija	2022–2027 m.
		Būtina sudaryti sąlygas šalies gyventojams ir lankytojams patogiai pasiekti šalies oro uostus, geležinkelių ir autobusų stotis ekologišku transportu, „žalinti“ kursuojančius miesto ir priemiestinius autobusus (pvz., skiriant finansavimą tokių priemonių įgyvendinimui).	„Žinok tai“	Susisiekimo ministerija	2022–2027 m.
8.	Sugaištas laikas skaičiuojamas pagal formulę, kurioje rodiklio dydis priklauso nuo eismo intensyvumo, nes vidutinis greitis ir rekonstruoto ar nutiesto kelio ilgis yra konstanta. Tokiu būdu, skaičiuojant pagal formulę, kuo didesnis intensyvumas, tuo didesnė pasiekta rodiklio reikšmė. Pažymėtina, kad šiuo rodikliu siekiama sumažinti kelionės laiką, todėl projekto vykdytojas, vadovaudamasis projekte suplanuotais rodikliais, turėtų riboti transporto srautą naujai nutiestame kelio ruože, nes priešingu atveju suplanuota reikšmė bus viršyta ir laikoma nepasiekta.	Siekiant mažesnės rodiklio reikšmės siūloma atlikti metodikos pakeitimus, kad rodiklis būtų skaičiuojamas ne naujai nutiestam keliui, o tame kelyje ar gatvėje, kurioje siekiama mažesnio intensyvumo eismo.	„Žinok tai“	Susisiekimo ministerija	2022–2027 m.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo



## Literatūros ir informacijos šaltinių sąrašas

1. 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programa. Prieiga per internetą: <<https://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programa>>
2. 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 2019 m. įgyvendinimo ataskaita. Prieiga per internetą: <<https://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-metu-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programos-2019-m-igyvendinimo-ataskaita>>
3. 2020 m. metinė Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. plėtros programos įgyvendinimo rezultatų ataskaita.
4. 2020 m. Užimtumo tarnybos Transporto ir saugojimo sektoriaus tendencijų apžvalgos ataskaita. Prieiga per internetą: <<https://uzt.lt/wp-content/uploads/2020/03/Transporto-ir-saugojimo-sektoriaus-tendencijos-2020-03-04.pdf>>
5. Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=LT>>
6. Europos Komisijos mobilumo ir transporto generalinio direktorato tikslai saugaus eismo srityje. Prieiga per internetą: <[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/what-we-do\\_lt](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/what-we-do_lt)>
7. Europos Parlamento transeuropinių tinklų gairės. Prieiga per internetą: <[https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lt/FTU\\_3.5.1.pdf](https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lt/FTU_3.5.1.pdf)>
8. Eurostat duomenys. Prieiga per internetą: <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database>>
9. Interviu medžiaga.
10. Kelių eismo sąlygų kontrolės tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos policijos generalinio komisaro 2005 m. spalio 24 d. įsakymu Nr. 5-V-671 „Dėl Kelių eismo sąlygų kontrolės tvarkos aprašo patvirtinimo“. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.265028/asr>>
11. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“. Prieiga per internetą: <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14012-2020-INIT/lt/pdf>>
12. Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodika. Prieiga per internetą: <<https://www.pplietuva.lt/lt/viesuju-investiciju-projektu-rengimas/rengimas-ir->

[vertinimas-1](#)>

13. Lietuvoje įvedama europinė kelių rinkliavos sistema pagal principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“. Prieiga per internetą: <<https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/lietuvoje-ivedama-europine-keliu-rinkliavos-sistema-pagal-principus-naudotojas-moka-ir-tersejas-moka>>
14. Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo įstatymas. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/6dbb23e024df11eb8c97e01ffe050e1c?jfwid=320cqtacx>>
15. Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. gegužės 15 d. nutarimas Nr. XI-2015 „Dėl Valstybės pažangos strategijos „Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“ patvirtinimo“. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.425517>>
16. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. lapkričio 28 d. nutarimas Nr. 1482 „Dėl 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programos patvirtinimo“. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.439028/asr>>
17. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimas Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 m. programos patvirtinimo“. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.463278/asr>>
18. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. gegužės 13 d. nutarimas Nr. 498 „Dėl 2020 metų nacionalinės reformų darbotvarkės patvirtinimo“. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/5437c5d099d011ea51db668f0092944?jfwid=92zt7rg2f>>
19. Lietuvos statistikos departamento duomenys.
20. Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategija. Prieiga per internetą: <[https://www.esinvesticijos.lt/uploads/main/documents/files/Post%202020/Programos%20rengimas/Strategija%202050%20m\\_%202020-12-07\\_Nr\\_%203-746\(1\).pdf](https://www.esinvesticijos.lt/uploads/main/documents/files/Post%202020/Programos%20rengimas/Strategija%202050%20m_%202020-12-07_Nr_%203-746(1).pdf)>
21. Pagrindiniai Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos 2021 m. birželio 3 d. rezultatai. Prieiga per internetą: <<https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/tte/2021/06/03/>>
22. Priemonių įgyvendinimo planas.
23. Priemonių projektų finansavimo sąlygų aprašai.
24. Projektų aprašai.
25. Projektų vykdytojų apklausos rezultatai.
26. SFMIS duomenys.
27. UAB „Civitta“ 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimo galutinė ataskaita. Prieiga per internetą:

<<https://www.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2007-2013-m-laikotarpio-es-strukturiniu-fondu-poveikio-transportui-vertinimas/2007-2013-m-laikotarpio-es-strukturiniu-fondu-poveikio-transportui-vertinimo-leidiny?type=versions>>

28. Visuotinio ir pagrindinio TEN-T transporto tinklas Europos Sąjungoje. Prieiga per internetą: <<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>>

## 1 priedas. Vertinimo metodologija

### Vertinimo uždaviniai ir klausimai

34 lentelė. Vertinimo klausimų detalizavimas

Nr.	Vertinimo klausimai	Tikslinamieji klausimai
<b>1 Vertinimo uždavinys – įvertinti 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu transporto sektoriuje nustatytų tikslų, uždavinių bei priemonių ir projektų jiems pasiekti tinkamumą ir pakankamumą</b>		
1.1.	Kokiais esminiais procesais, tendencijomis, pokyčiais Lietuvos transporto sektoriuje pasižymėjo analizuojamas 2014–2020 metų laikotarpis? Kokie buvo pagrindiniai veiksniai, turėję įtakos šiems pokyčiams? Palyginti pagrindinių transporto rodiklių dinamiką Lietuvoje ir ES.	Kokie pokyčiai įvyko transporto sektoriuje 2014–2020 m. laikotarpiu? Kas lėmė šiuos pokyčius?
1.2.	Ar keitėsi ir kaip keitėsi investicijų poreikis ir tikslai? Ar tikslams, uždaviniams pasiekti numatytos tinkamos priemonės ir lėšų skyrimo procedūros? Pateikti įrodymus, juos iliustruojant detalai išnagrinėtais projektais (ne mažiau kaip po 4 projektus iš automobilių ir geležinkelių, po 1-2 projektus iš jūrų, vidaus vandenų ir oro transporto infrastruktūros projektų). Ar tikslams, uždaviniams pasiekti suplanuoti ir įgyvendinti tinkamiausi projektai? Ar nustatytos tinkamiausios remiamos veiklos transporto sektoriuje?	Koks investicijų poreikis ir tikslai 2014–2020 m. programavimo laikotarpio pradžioje? Ar šis investicijų poreikis ir tikslai buvo aktualūs visu 2014–2020 m. laikotarpiu? Jeigu ne, kaip keitėsi investicijų poreikis ir tikslai? Kokios priemonės numatytos tikslams ir uždaviniams pasiekti? Kokios numatytos lėšų skyrimo procedūros? Kokie projektai suplanuoti tikslams ir uždaviniams pasiekti? Ar šie projektai yra tinkamiausi siekiant tikslų ir uždavinių? Kokios yra pagrindinės projektų atrankos rizikos? Kokios remiamos veiklos numatytos ir kodėl? Ar numatytos remiamos veiklos yra tinkamiausios?
1.3.	Ar įgyvendinti projektai (fizinė apimtis ir finansavimas) buvo pakankami nustatytiems prioriteto tikslams, uždaviniams, suplanuotiems rezultatams pasiekti?	Kokie projektai buvo įgyvendinti? Ar projektai buvo pakankami? Jei nepakankami, kodėl? Kokio dydžio finansavimas šiems projektams buvo numatytas? Kaip įgyvendintų projektų apimtis yra susijusi su suplanuotais rezultatais?
1.4.	Ar pagal nustatytus įgyvendinimo rodiklius transporto sektoriaus projektams skirtas pakankamas finansavimas? (Išanalizuoti pagal priemones ir pagal jas įgyvendinamų projektų skaičių, pareiškėjo tipą, projekto dydį).	Kokie įgyvendinimo rodikliai transporto sektoriaus projektams buvo nustatyti? Kokio dydžio finansavimas buvo skirtas? Ar finansavimas buvo pakankamas rodikliams pasiekti?
<b>2 Vertinimo uždavinys – įvertinti ES fondų investicijų rezultatyvumą prioriteto / uždavinių, priemonių ir projektų lygiu atskirams transporto rūšims</b>		
2.1.	Ar nustatyti tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis? Ar tomis pačiomis sąnaudomis buvo galima pasiekti geresnių rezultatų? Jeigu taip, tai identifikuoti juos. Kas lėmė tokį pasiekiamumo lygį (pagrindiniai sėkmės vidiniai ir išoriniai veiksniai ir kliūtys / problemos)?	Koks tikslų ir uždavinių pasiekiamumo lygis? Kokio dydžio sąnaudos patirtos siekiant nustatytų tikslų ir uždavinių? Kokie projektai galėjo būti įgyvendinti mažesnėmis sąnaudomis, mažesnės apimtys ar mažesniu finansavimu (pritraukiant daugiau privačių lėšų)? Kokie veiksniai lėmė tokį pasiekiamumą?
2.2.	Ar buvo pasiekta tai, kas buvo planuota? Kokios priežastys projektų ir priemonių lygiu lėmė rodiklių pasiekimą / nepasiekimą? Paaiškinti atsiradusius skirtumus / pokyčius ir palyginti su numatytais tikslais. Jei rodiklis nukrypsta nuo programoje numatytų tikslų 25 proc. ir daugiau, paaiškinti neatitiktį nustatytiems tikslams.	Kas buvo planuota pasiekti? Kokie priemonių rodikliai ar jų reikšmės pasiektos / nepasiektos? Kokie projektų rodikliai ar jų reikšmės pasiektos / nepasiektos? Kokios rodiklių ar jų reikšmių pasiekimo / nepasiekimo priežastys?
2.3.	Kokių svarbiausių rezultatų pasiekta transporto sektoriuje Veiksmų programos 6 prioritetu „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“?	Kokie rezultatai sukurti transporto sektoriuje įgyvendinant Veiksmų programos 6 prioriteta? Kurie rezultatai yra svarbiausi? Kodėl šie rezultatai yra svarbiausi?
2.4.	Koks Veiksmų programos 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ nustatytų uždavinių, rodiklių pasiekimo laipsnis (rezultatyvumas)? Kodėl?	Kokias uždavinių rodiklių tarpines ir galutines reikšmes planuota pasiekti? Kokios uždavinių rodiklių reikšmės pasiektos? Kas lėmė tokį uždavinių rodiklių reikšmių pasiekimą? Kodėl?

Nr.	Vertinimo klausimai	Tikslinamieji klausimai
2.5.	<p>Kaip intervencijos prisidėjo prie laikotarpio pradžioje identifiкуotų problemų sprendimo? Ar pasiekti rezultatai ir poveikis atitinka tikslinių grupių poreikius ir interesus?</p>	<p>Kokios problemos transporto sektoriuje buvo identifiкуotos 2014–2020 m. programavimo laikotarpio pradžioje? Ar numatytos intervencijos prisidėjo prie problemų sprendimo? Jeigu taip, kaip prisidėjo? Kokios yra tikslinės grupės ir jų poreikiai? Ar pasiekti rezultatai atitinka šių grupių poreikius?</p>
<p><b>3 Vertinimo uždavinys – įvertinti transporto sektoriaus projektams įgyvendinti skirtų ES fondų investicijų poveikį atskiriems transporto sektoriams (kelių, geležinkelių, jūrų, oro ir vidaus vandens), visuomenei, ekonomikai, verslui (poveikis Lietuvos ūkio makroekonominiams rodikliams ir atitinkamiems 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos tikslų įgyvendinimą matuojantiems rodikliams)</b></p>		
3.1.	<p>Kokie yra ilgalaikiai transporto sektoriaus projektų, Kokių socialinius ir ekonominius ilgalaikius padarinius įgyvendintų ES fondų investicijų lėšomis, socialiniai ir lėmė įgyvendinti projektai? ekonominiai padariniai?</p>	<p>Ar socialiniai ir ekonominiai padariniai teikia naudą visuomenei, ekonomikai ir verslui?</p>
3.2.	<p>Kokią naudą šie padariniai teikia visuomenei, ekonomikai ir verslui? Kokia yra investuotų lėšų investicijų grąža, poveikis nedarbo lygio pokyčiui, keleivių ir krovinių skaičiaus dinamikai kiekviename transporto sektoriuje?</p>	<p>Ar socialiniai ir ekonominiai padariniai teikia naudą visuomenei, ekonomikai ir verslui? Kokią naudą padariniai teikia visuomenei? Kokią naudą padariniai teikia ekonomikai? Kokią naudą padariniai teikia verslui? Kokia investuotų lėšų investicijų grąža? Koks poveikis nedarbo lygio pokyčiui kiekviename transporto sektoriuje? Koks poveikis keleivių skaičiaus dinamikai kiekviename transporto sektoriuje? Koks poveikis krovinių skaičiaus dinamikai kiekviename transporto sektoriuje?</p>
3.3.	<p>Kaip projektų įgyvendinimas prisidėjo prie transeuropinių transporto tinklų plėtros?</p>	<p>Kokia transeuropinių transporto tinklų situacija buvo 2014–2020 m. programavimo laikotarpio pradžioje? Kurie projektai prisidėjo prie transeuropinių transporto tinklų plėtros? Kaip įgyvendinti projektai prisidėjo prie transeuropinių transporto tinklų plėtros?</p>
3.4.	<p>Kokią įtaką investuotos lėšos turi horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimui?</p>	<p>Kokie horizontalieji prioritetai nurodyti Veiksmų programoje? Ar transporto sektoriuje investuotos lėšos turėjo įtaką horizontaliesiems prioritetams? Kokią įtaką investuotos lėšos turėjo horizontaliesiems prioritetams?</p>
3.5.	<p>Ar investicijų poveikis bus tvarus ir ar pasiekti pokyčiai išliks ateityje?</p>	<p>Kokie pokyčiai transporto sektoriuje pasiekti įgyvendinant 2014–2020 m. laikotarpio priemones? Ar šie pokyčiai išliks ir ateityje? Ar transporto sektoriaus priemonių įgyvendinimui skirtos investicijos bus tvarios?</p>
3.6.	<p>Kaip ES fondų investicijos prisidėjo / papildė / lėmė pokyčius kituose ūkio sektoriuose (suderinamumo, papildomumo, dubliavimo aspektais)?</p>	<p>Ar transporto sektoriuje įgyvendintos priemonės ir projektai galėjo prisidėti prie pokyčių kituose ūkio sektoriuose? Jeigu taip, kokios priemonės ir projektai prisidėjo? Prie kokių kitų ūkio sektorių prisidėjo įgyvendintos priemonės ir projektai? Kokius pokyčius kituose ūkio sektoriuose lėmė / galėjo lemti transporto sektoriuje įgyvendintos priemonės ir projektai? Ar transporto sektoriuje įgyvendintos priemonės ir projektai užtikrino suderinamumą ir / ar papildomumą su kituose ūkio sektoriuose įgyvendintomis priemonėmis ir projektais? Ar transporto sektoriuje įgyvendintos priemonės ir projektai nedubliavo kituose ūkio sektoriuose įgyvendinamų priemonių ir projektų?</p>

Nr.	Vertinimo klausimai	Tikslinamieji klausimai
<b>4 Vertinimo uždavinys – pateikti pasiūlymus dėl transporto sektoriaus tobulinimo priemonių 2021–2027 m. laikotarpiu</b>		
4.1.	Atsižvelgus į 2021–2027 m. finansavimo laikotarpį Kas reglamentuojama EK reglamentuose 2021–2027 m. reglamentuojančius EK reglamentus pasiūlyti, kokių finansavimo laikotarpiui? veiksmų reikėtų imtis siekiant transporto sektoriaus veiklų Su kokiais iššūkiais susiduriama viešajame ir privačiame esminių pokyčių viešajame ir privačiame sektoriuose sektoriuose? sprendžiant esamus iššūkius.	Kokių veiksmų transporto sektoriuje reikėtų imtis sprendžiant šiuos iššūkius?
4.2.	Kokie veiksmai ar veiklos kurtų pridėtinę vertę skatinant darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtrą ne tik Lietuvos, bet ir ES lygiu?	Kokie veiksmai ar veiklos kurtų pridėtinę vertę skatinant darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtrą Lietuvos lygiu? Kokie veiksmai ar veiklos kurtų pridėtinę vertę ES lygiu?
4.3.	Kas leistų užtikrinti didesnę investicijų poveikį prisidedant prie prioriteto tikslų?	Kokie veiksmai ar veiklos užtikrintų didesnę investicijų poveikį? Kaip poveikis prisidėtų prie prioriteto tikslų?
4.4.	Kokių priemonių būtų tikslinga ateityje atsisakyti arba pakeisti jas kitomis? (Pateikti įrodymus iliustruojant konkrečiais pavyzdžiais.)	Kokios 2014–2020 m. laikotarpiu transporto sektoriuje įgyvendintos priemonės vertinamos kaip kūrūsios didžiausią naudą? Kokios 2014–2020 m. laikotarpiu transporto sektoriuje įgyvendintos priemonės vertinamos kaip nekūrūsios arba kūrūsios mažą naudą? Ar nustatytos priemonės, kurių ateityje reikėtų atsisakyti? Jeigu taip, kurios? Ar nustatytos priemonės, kurias turėtų išlikti ir 2021–2027 m. laikotarpiu? Jeigu taip, tai kurios? Ar nustatytos naujos priemonės, kurias ateityje reikėtų įgyvendinti? Jeigu taip, tai kokios?
4.5.	Kokios rekomendacijos (strateginiai siūlymai) turėtų būti teikiamos Susisiekimo ministerijai, kuri planuoja planuojančiai 2021–2027 m. laikotarpio investicijas ir investicijas, vertina projektinius pasiūlymus, taip pat projektų vykdytojams, įgyvendinantiems transporto sektoriaus projektus 2021–2027 m. laikotarpiu?	Ką galima pasiūlyti Susisiekimo ministerijai, kuri planuoja planuojančiai 2021–2027 m. laikotarpio investicijas ir investicijas, vertina projektinius pasiūlymus? Ką galima pasiūlyti projektų vykdytojams, įgyvendinantiems transporto sektoriaus projektus?

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Toliau pateiktoje lentelėje pateikiamas Vertinimą atlikusių ekspertų pasiskirstymas pagal Vertinimo uždavinius.

35 lentelė. Vertinimą atlikusių ekspertų pasiskirstymas

Vertinimo klausimai	AJ	ES	IG	KK	LK	GV	JJ	
1 Vertinimo uždavinys	1.1.	●	○	○	○	○	●	●
	1.2.	●	○	○	○	○	●	●
	1.3.	●	○	○	○	○	●	●
	1.4.	●	○	○	○	○	●	●
2 Vertinimo uždavinys	2.1.	●	○	○	○	○	●	●
	2.2.	●	○	○	○	○	●	●
	2.3.	●	○	○	○	○	●	●
	2.4.	●	○	○	○	○	●	●
	2.5.	●	○	○	○	○	●	●
3 Vertinimo uždavinys	3.1.	●	○	○	○	○	●	●
	3.2.	●	○	○	○	○	●	●
	3.3.	●	○	○	○	○	●	●
	3.4.	●	○	○	○	○	●	●
	3.5.	●	○	○	○	○	●	●
	3.6.	●	○	○	○	○	●	●

Vertinimo klausimai	AJ	ES	IG	KK	LK	GV	JJ
4 Vertinimo uždavinys	4.1.	•	•	•	•	•	•
	4.2.	•	•	•	•	•	•
	4.3.	•	•	•	•	•	•
	4.4.	•	•	•	•	•	•

• Ataskaitą rengę ekspertai

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

AJ – Andrius Jaržemskis (projekto vadovas, geležinkelių infrastruktūros srities specialistas)

ES – Egidijus Skrodenis (automobilių kelių srities specialistas)

IG – Ieva Girdvainienė (jūrų uostų srities specialistė)

KK – Kšištof Kmecik (oro uostų srities specialistas)

LK – Laimonas Kamienas (vidaus vandens kelių srities specialistas)

GV – Gintarė Vitkauskaitė (vertinimo asistentė)

JJ – Justas Jasevičius (vertinimo asistentas)

Vertinime taikomi kokybiniai ir kiekybiniai duomenų rinkimo ir analizės metodai, kurie užtikrina reikalingų duomenų prieinamumą, patikimumą ir kokybę, Vertinimo išvadų ir rekomendacijų pagrįstumą, nuoseklumą ir praktinį pritaikomumą.

Atliekant Vertinimą taikomi šie duomenų rinkimo metodai: pirminių informacijos šaltinių analizė; antrinių informacijos šaltinių analizė; interviu su administruojančių institucijų atstovais ir suinteresuotomis šalimis; projektų vykdytojų apklausa; grupinė diskusija.

Atliekant Vertinimą taikomi šie duomenų analizės metodai: statistinė analizė, kiekybinė strateginių dokumentų rodiklių analizė; lyginamoji analizė; atvejo studija (ribinio atvejo analizė); ekspertinis vertinimas; turinio analizė; priežastinio ryšio analizė; intervencijos logikos analizė; sąnaudų efektyvumo analizė; naudos analizė; Vertinimo metodų trianguliacija; Vertinimo uždavinių rezultatų sintezė.

Kiekvienam klausimui taikomi bent trys analizės metodai. Metodų trianguliacija užtikrina Vertinimo rezultatų validumą ir patikimumą.

36 lentelė. Vertinime taikomi metodai

Metodas	Metodo aprašymas	Taikymas Vertinime
<b>Duomenų rinkimo metodai</b>		
Pirminių informacijos šaltinių analizė	Pirminių informacijos šaltinių analizė yra visos nagrinėjamo klausimu prieinamos informacijos analizė, kurios tikslas – rinkti, analizuoti ir interpretuoti aktualius duomenis apie vertinimo objektą. Tai apima teisės aktų, reglamentų ir kitų strateginių dokumentų analizės. Pagrindiniai duomenų šaltiniai: nacionaliniai teisės aktai, oficialios vyriausybės publikacijos, privačių, valstybinių, profesinių ir kitų nevyriausybinių organizacijų dokumentai.	Taikoma 1.2., 1.3., 1.4., 2.1., 2.2., 2.4., 2.5., 3.3. ir 3.4. klausimams
Antrinių informacijos šaltinių analizė	Atsižvelgiant į vertinimo klausimus antrinių šaltinių analizės metodas laikytinas vienu svarbiausių duomenų rinkimo (gavimo) metodų. Skirtingų antrinių informacijos šaltinių analizė taikoma analizuojant visus Vertinimo klausimus tam, kad būtų įvertintas 2014–2020 m. laikotarpiu nustatytų tikslų, uždavinių bei priemonių ir projektų tinkamumas ir pakankamumas, ES struktūrinių fondų investicijų rezultatyvumas bei investicijų poveikis atskiroms transporto rūšims, visuomenei, ekonomikai ir verslui.	Taikoma 1.1., 1.2., 1.3., 2.2.–2.5. ir 3.1.–3.6.

Metodas	Metodo aprašymas	Taikymas Vertinime
Interviu su administruojančių institucijų atstovais ir suinteresuotomis pusėmis	Interviu metodas naudojamas siekiant išsiaiškinti, kaip asmenys suvokia tiriamo objekto reikšmę, poreikius, tikslus, rezultatus, įgyvendinimo procesą, kokius aspektus laiko svarbiausiais.	Taikoma daugeliui klausimų
Projektų vykdytojų apklausa	Atliekant Vertinimą vykdyta transporto srities projektų vykdytojų apklausa siekiant nustatyti investicijų poreikį ir finansavimo pakankumą, rodiklių ir tikslų pasiekiamumo lygį bei priežastis, kas sutrukdė juos pasiekti, svarbiausius rezultatus bei poveikį skirtingoms suinteresuotoms šalims. Šis metodas taikomas tik kaip papildomas atsakyti į Vertinimo klausimus.	Taikoma 1.4., 2.1., 2.2. ir 2.5. klausimams
Grupinė diskusija	Taikant šį metodą analizuojami alternatyvūs požiūriai į nagrinėjamą reiškinį. Šis metodas yra tinkamas, kai analizuojami kompleksiniai klausimai ir įvairialypė informacija. Fokusuota grupinė diskusija vykdyta po visų numatytų interviu.	Taikoma 4 uždavinio klausimams
<b>Duomenų analizės metodai</b>		
Statistinė analizė, kiekybinė strateginių dokumentų rodiklių analizė	Statistinė analizė naudojama vertinant surinktus kiekybinius duomenis apie konkrečius transporto sektoriaus pokyčius. Šiame Vertinime statistiškai vertinamas rodiklių pasiekimo laipsnis. Išsamus aprašymas bei duomenų vaizdavimas leidžia padaryti atitinkamas išvadas apie priemonių įgyvendinimo rezultatyvumą bei makrolygmens pokyčius.	Taikoma 1, 2 ir 3 uždavinio klausimams
Lyginamoji analizė	Lyginamosios analizės metodu siekiama nustatyti, kaip keitėsi pagrindiniai transporto sektoriaus rodikliai 2014–2020 m. laikotarpiu, ar projektai pakankami nustatytiems tikslams ir uždaviniams, ar finansavimas buvo pakankamas, ar tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis, ar buvo pasiekta tai, kas buvo suplanuota, koks nustatytų uždavinių ir rodiklių pasiekimo laipsnis. Lyginamoji projektų poveikio analizė leidžia išgryninti projektus, kurie darė / darys didžiausią teigiamą įtaką transporto sektoriui pagrindžiant, kodėl šių projektų poveikis vertinamas kaip didžiausias.	Taikoma 1.1., 1.3., 1.4., 2.1., 2.2. ir 2.3. klausimams
Atvejo studija (ribinio atvejo analizė)	Pagrindinis atvejo studijų tikslas – pateikti išsamų ir gilų supratimą apie apibrėžtą problemą ar atvejį, atsižvelgiant į kontekstą. Šiuo metodu tiriama, kaip įvykio ar atvejo procesai kito per laiką. Atsakant į klausimą pateikiama ne mažiau kaip po 4 projektus iš automobilių ir geležinkelių, po 1–2 projektus iš jūrų, vidaus vandenų ir oro transporto infrastruktūros projektų. Ribinio atvejo analizė naudojama atsakant, ar iškelti tikslai ir uždaviniai pasiekti mažiausiomis sąnaudomis.	Taikoma 1.2. ir 2.1. klausimams
Ekspertinis vertinimas	Šis metodas reikalingas užtikrinti kokybiškiausią informacijos interpretavimą ir analizės visapusiškumą. Ekspertų įsitraukimo į Vertinimą tikslas – užtikrinti tinkamą gautų rezultatų interpretaciją, leidžiančią daryti metodiškai teisingas ir adekvačias išvadas apie pokyčius energetikos sektoriuje nagrinėjamoju laikotarpiu.	Taikoma visiems klausimams
Turinio analizė	Šis metodas leidžia analizuoti tekstinę, vizualinę ar garsinę formą turinčius duomenis siekiant nustatyti tam tikrų temų ir problemų intensyvumą, suskaičiuoti jų vartojimo dažnį, išskirti dokumento tekste ar atliktame interviu tam tikrus prasminius vienetus bei tirti įvairių elementų ryšius. Turinio analizės metodas taip pat leidžia reziumuoti reikšmingus duomenis bei objektyviai ir sistemiskai daryti išvadas.	Taikoma visiems klausimams
Priežastinio ryšio analizė	Priežastinio ryšio analizė taikoma siekiant nustatyti ryšį bei jo stiprumą tarp transporto sektoriuje įgyvendintų projektų ir priemonių bei rodiklių pasiekiamumo ar nepasiekiamumo lygio. Metodas remiasi ankstesnių analizių metu gautais rezultatais ir padeda įvertinti, kaip ir koku laipsniu vykdytos intervencijos prisidėjo / prisidės prie nagrinėjamo laikotarpio įvykusių transporto sektoriaus pokyčių.	Taikoma 2.2. klausimui
Intervencijos logikos analizė	Atliekant Vertinimą rekonstruota ir grafiškai pavaizduota 2014–2020 metų ES struktūrinių fondų investicijų transporto sektoriui intervencijos logika. Šiuo metodu siekiama nustatyti esamų intervencijų poveikį, įvertinti, kokių pokyčių buvo pasiekta panaudojus ES fondų investicijas, ar pasiekti tikslai ir rezultatai bei kokią naudą tai davė visuomenei, ekonomikai ir verslui.	Taikoma 1.2., 1.3. ir 2.5. klausimams
Sąnaudų efektyvumo analizė	Metodas leidžia ištirti vienos ar daugiau intervencijų išlaidas ir įgyvendintų projektų rezultatus bei tarpusavyje palyginti intervencijas. Atliekant rezultatų apibendrinimą daroma išvada, ar intervencijos vertė pateisina jos kainą.	Taikoma 2.1. klausimui



Metodas	Metodo aprašymas	Taikymas Vertinime
Naudos analizė	Metodu siekiama įvertinti svarbiausius socialinio-ekonominio poveikio kiekybinius ir kokybinius aspektus, suteikti jiems finansinę ar kiekinę išraišką. Generuojama socialinė-ekonominė nauda (arba žala), pavyzdžiui, naudos ir žalos komponentų pakankamumo, alternatyvų pasirinkimo pagrįstumo aspektai, ekonominiai ir finansiniai rodikliai ir kt. vertinami naudojant informaciją iš projektų paraiškų.	Taikoma 3.1. ir 3.2. klausimams
Vertinimo metodų trianguliacija	Trianguliacija derinant kokybinius ir kiekybinius metodus yra naudinga, kadangi vienu metodų taikymo privalumai atperka kitų metodų taikymo trūkumus. Taikant trianguliaciją duomenys, kurie buvo gauti skirtingais būdais, gali sutapti, todėl jie vertintini kaip patikimi. Nors skirtingi duomenys neleidžia pateikti vienareikšmio atsakymo, tačiau tokiu būdu išvengiama šališkumo ir subjektyvumo.	Taikoma 4 uždavinio klausimams
Vertinimo uždavinių rezultatų sintezė	Šio metodo paskirtis – įvertinti ir apibendrinti gautus rezultatus, susijusius su 2014–2020 m. laikotarpio įgyvendintais / įgyvendinamais projektais. Atsakius į 1–3 Vertinimo uždavinių klausimus suformuoti pasiūlymai ir rekomendacijos 2021–2027 m. laikotarpiui.	Taikoma 4 uždavinio klausimams

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Atliekant šį Vertinimą pusiau struktūruoti interviu atlikti su 2014–2020 m. ES struktūrinę paramą administruojančių ir įgyvendinančių institucijų atstovais. Interviu atliktas 2021 m. balandžio ir gegužės mėnesiais. Respondentų, su kuriais planuotas atlikti interviu, sąrašas:

1. A. Jokūbauskienė, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Ekonomikos ir strateginio planavimo skyriaus viršininkė
2. A. Rimas, VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos Kelių ir hidrotechnikos statinių priežiūros skyriaus laivybos direktorius
3. A. Tamkus, VšĮ Centrinės projektų valdymo agentūros Darnaus transporto projektų skyriaus vadovas
4. A. Vilkelis, VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos Transporto infrastruktūros planavimo ir inovacijų departamento direktorius
5. D. Čiuplys, VĮ Lietuvos oro uostų Operacijų ir infrastruktūros departamento vadovas
6. J. Parulienė, VšĮ Centrinės projektų valdymo agentūros Darnaus transporto projektų skyriaus vyresnioji projektų vadovė
7. J. Vitė, LR susisiekimo ministerijos Biudžeto ir investicijų departamento Strateginio planavimo skyriaus vyriausioji specialistė
8. L. Bartusevičius, Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Projektavimo poskyrio vedėjas
9. L. Melianienė, Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Investicinių projektų valdymo skyriaus vedėja
10. L. Mickevičius, VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos Projektų ir integracijos skyriaus projektų vadovas
11. M. Armonaitis, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Ekonomikos ir finansų direktorius-vyriausiasis finansininkas
12. M. Rauba, AB „LTG Infra“ Projektų valdymo departamento Projektų administravimo skyriaus vadovas

13. S. Kubilis, AB „Lietuvos geležinkeliai“ Investicijų planavimo ir kontrolės vadovas
14. S. Neverauskaitė, VĮ Vidaus vandens kelių direkcijos Projektų ir integracijos skyriaus projektų vadovė
15. V. Leonas, VšĮ Centrinės projektų valdymo agentūros Transporto tinklų projektų skyriaus vedėjas
16. V. Motiejūnas, VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos Finansų ir strateginio planavimo departamento direktorius
17. V. Paukštė, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Infrastruktūros direktorius
18. V. Tamulis, LR susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės vadovas
19. V. Valikonė, AB „LTG Infra“ Investicijų valdymo vadovė, l. e. Strategijos ir valdymo vadovės pareigas

Institucijų atstovai pasirinkti atsižvelgiant į analizuojamų priemonių, prisidedančių prie 2014–2020 m. Europos Sąjungos struktūrinių fondų investicijų programos 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“, priskirtas administravimo ir įgyvendinimo funkcijas.

Atliekant Vertinimą taip pat atlikta elektroninė transporto srities projektų vykdytojų apklausa siunčiant suprogramuotą klausimyną visiems pagal analizuojamas priemones įgyvendinamų projektų vykdytojams. Projekto vykdytojų apklausa atlikta 2021 m. balandžio ir gegužės mėn.

## 2 priedas. Intervencijų logikos analizė

Iššūkiai	Ištekliai	Intervencija			
		Veiklos	Produktai	Rezultatai	
 <p>Maža tinklo elektrifikacija</p> <p>Mažas tinklo tankumas</p> <p>Europinio standarto vėžės trūkumas</p>	350 mln. Eur geležinkelių sektoriaus projektams	Geležinkelių infrastruktūros atnaujinimas, patobulinimas ir plėtra (įskaitant antrųjų kelių tiesimą ir elektrifikavimą)	Rekonstruotas arba atnaujintas geležinkelio TEN-T tinklas	Padidintas vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose	
		Europinio standarto vėžės įrengimas	Įrengta ir patobulinta signalizacijos sistema	Padidintas pervežtų intermodalinių transporto vienetų kiekis	
		Neigiamo poveikio aplinkai mažinimo priemonių diegimas	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	Sumažintas žuvusiųjų ir sužeistųjų geležinkelio pervažose skaičius	
 <p>Prasta TEN-T tinklo kokybė ir saugos parametrai</p> <p>Miestų, aplinkkelių, atskirų TEN-T tinklo jungčių trūkumas</p> <p>Augantis eismo įvykių skaičius</p>	474 mln. Eur kelių sektoriaus projektams	TEN-T kelių tinklo, įskaitant su jais susijusius privažiuojamuosius kelius ir tiesioginius jungiamuosius kelius, rekonstrukcija ir tiesimas	Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis	Sumažintas žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius	
		Miestų aplinkkelių, atskirų TEN-T tinklo jungčių trūkumas	Miestų aplinkkelių, esančių TEN-T kelių tinklo jungčių dalimi, tiesimas	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis	Sumažintas žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius
		Augantis eismo įvykių skaičius	Valstybinės reikšmės kelių (regionų jungčių su TEN-T tinklu) rekonstrukcija ir tiesimas	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis	Sumažintas sugaištas kelionių automobilių keliais TEN-T tinkle laikas
		Augantis eismo įvykių skaičius	Vietinės reikšmės kelių transporto infrastruktūros vystymas	Bendras naujai nutiestų kelių ilgis	Sumažintas sugaištas kelionių automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas
 <p>Neefektyvi vandens ir sausumos transporto sąveika</p> <p>Nepakankamas uosto našumas</p>	94 mln. Eur jūrų uosto sektoriaus projektams	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (Šiaurės Jūros–Baltijos jūros koridorius) bendro naudojimo laivybos kanalo saugos ir aplinkos apsaugos parametrų gerinimas (platinimas, akvatorijos gilinimas, molų statyba ir rekonstrukcija)	Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	Sumažintas jūrų laivų avarijų ir jūrinių incidentų skaičius	
		Nepakankamas uosto našumas	Įsigytos žemsiurbės	Padidinta vidutinė jūrų uoste aptarnautų laivų bendroji talpa	
 <p>Nepakankamai išplėta ir laivybai nepritaikyta vidaus vandens transporto infrastruktūra</p>	31 mln. Eur vidaus vandenų sektoriaus projektams	Vandens transporto saugos didinimas (hidrografinės, geodezinės, kartografavimo įrangos įsigijimas, siekiant užtikrinti saugų eismą vidaus vandenyse)	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	Padidintas vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis	
		Nepakankamai išplėta ir laivybai nepritaikyta vidaus vandens transporto infrastruktūra	Laivybos vidaus vandenų keliais gerinimas, gerinant laivybos sąlygas, užtikrinant garantinių matmenų laikymąsi, sumažinant krantų ir upės dugno eroziją, tranzitinių nešmenų nusėdimą (esamų bunų rekonstravimas, naujų bunų statyba, vidaus vandenų kelių dugno sutvarkymas, kitų priemonių, būtinų upės vagai sutvarkyti, įgyvendinimas)	Bendras pagerinto ar naujai sukurtu vidaus vandenų kelio ilgis	Padidintas vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis TEN-T tinklo E41 kelyje
 <p>Didėjanti aviacinė tarša</p>	41 mln. Eur oro uostų sektoriaus projektams	Skrydžių saugą ir aviacijos saugumą didinančios infrastruktūros, įrangos ir skrydžių valdymo įrangos diegimas ir modernizavimas tarptautiniame Vilniaus oro uoste	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	Sumažinta vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė	
		Trūkstant riedėjimo takų įrengimas, skirtas orlaivių manevravimo trukmei sumažinti, ir esamų kilimo–tūpimo takų bei riedėjimo takų techninių parametrų pagerinimas, kuris sumažins skleidžiamą aviacijos triukšmą tarptautiniame Vilniaus oro uoste	Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uostų kietųjų dangų plotas		

### 3 priedas. Apibendrinta projektų finansinė informacija

Priemonė	Projektų vertė, Eur	Skirtas finansavimas pagal sutartis, Eur	Reinvesticijos, Eur	Likutinė vertė ataskaitinio laikotarpio pabaigoje, Eur	Planuojamos veiklos išlaidos, Eur	Planuojamos pajamos, Eur	Grynasis pinigų srautas, Eur (= pajamos - išlaidos - reinvesticijos)
501 priemonė	445 536 494,00	271 667 108,17	0,00	99 567 333,00	162 433 430,00	0,00	-162 433 430,00
502 priemonė	84 816 000,00	81 662 169,55	0,00	29 585 000,00	13 983 000,00	0,00	-13 983 000,00
503 priemonė	249 351 219,00	155 626 272,31	111 619 000,00	88 994 000,00	36 219 648,00	64 069 491,00	-83 769 157,00
504 priemonė	27 412 270,00	8 871 510,65	7 205 702,00	1 976 965,00	4 522 418,00	0,00	-11 728 120,00
505 priemonė	147 134 811,00	94 292 737,58	0,00	3 137 446,00	11 854 003,00	8 787 645,00	-3 066 358,00
506 priemonė	89 320 068,00	26 609 806,31	18 412 668,85	1 161 764,18	4 914 267,00	4 968 000,00	-18 358 935,85
507 priemonė	144 522 552,22	89 192 056,63	0,00	14 713 362,10	4 019 862,00	0,00	-4 019 862,00
508 priemonė	82 005 028,84	47 073 406,73	4 369 969,56	18 513 632,06	3 407 828,00	0,00	-7 777 797,56
509 priemonė	18 740 730,00	12 910 331,99	0,00	2 378 759,78	0,00	0,00	0,00
510 priemonė	31 201 221,00	23 261 121,00	1 470 050,00	22 892 247,38	2 368 226,00	9 463 606,00	5 625 330,00
511 priemonė	122 786 019,89	66 269 352,32	16 594 109,28	35 050 548,69	6 929 000,70	0,00	-23 523 109,98
<b>Iš viso</b>	<b>1 442 826 413,95</b>	<b>877 435 873,24</b>	<b>159 671 499,70</b>	<b>317 971 058,20</b>	<b>250 651 682,70</b>	<b>87 288 742,00</b>	<b>-323 034 440,40</b>