

2023 M. LAPKRIČIO 20 D.

# 2014-2020 M. ES FONDŲ INVESTICIJŲ VEIKSMŲ PROGRAMOS TIKSLŲ PASIEKIMO VERTINIMAS

**PRIEDAS NR. 6**

**VP 6 PRIORITETO VERTINIMAS**



Kuriame  
Lietuvos ateitį  
2014–2020 metų  
Europos Sąjungos  
fondų investicijų  
veiksmų programa



Lietuvos Respublikos  
**FINANSŲ MINISTERIJA**

Paslaugų sutartis finansuojama  
iš Europos socialinio fondo, o  
paslaugos teikiamos LR finansų  
ministerijos užsakymu.

Remiantis 2023 m. sausio 2 d. sudaryta sutartimi Nr. 14P-1 „2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos tikslų pasiekimo vertinimo paslaugų sutartis“ tarp Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (toliau – FM) ir paslaugų teikėjo UAB „BGI Consulting“, teikiamas priedas prie ataskaitos Nr. 6 – **2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos (toliau – VP) 6 prioriteto vertinimas.**

Ataskaitoje pateikiamas VP 6 prioriteto poveikio vertinimas atliekamas remiantis „2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos tikslų pasiekimo vertinimo“ galutinėje vertinimo ataskaitoje pateikiama unitarinio metodologinio modelio koncepcija. Konkrečiai, šiame dokumente pristatoma VP 6 prioriteto intervencijų logika, pateikiamas tinkamumo, rezultatyvumo, poveikio, tvarumo ir efektyvumo aprašymas ir vertinimas.

## TURINYS

Turinys .....	3
Paveikslų sąrašas .....	4
Lentelių sąrašas .....	6
Naudojamos sąvokos ir santrumpos .....	7
1. Intervencijų logika .....	10
2. Tinkamumas .....	14
2.1 Pagrindinių srities rodiklių raida .....	14
2.2 Nacionalinė strateginė darbotvarkė .....	23
2.3 Tikslinių grupių poreikiai .....	25
3. Rezultatyvumas .....	27
4. Poveikis .....	35
4.1 Poveikio vertinimas remiantis statistine–koreliacine analize .....	35
4.1.1 VP išlaidų ir rezultato rodiklių koreliacija .....	35
4.1.2 Produkto rodiklių ir susijusio rezultato rodiklio koreliacija .....	44
4.2 Poveikis, nustatytas kitų atliktų vertinimų metu .....	52
5. Tvarumas .....	54
6. Efektyvumas .....	57
7. Apibendrinimas. Intervencijų indėlis siekiant nustatytų tikslų (iš kaitos teorijos perspektyvos) .....	61

## PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 paveikslas. VP 6 prioriteto tikslų įgyvendinimo loginė schema.....	12
2 paveikslas. Keleivių skaičiaus vežimas geležinkelių transportu 2010-2021 m.....	14
3 paveikslas. Vežta intermodalinių transporto vienetų, sk. tūkst. (2010-2022 m.).....	15
4 paveikslas. Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose, km/h (2018-2022 m.).....	16
5 paveikslas. TEN-T tinklo kelių ilgis ir 2014-2020 m. ES investicijomis atnaujintas TEN-T tinklo kelių ilgis, km (2021 m.).....	17
6 paveikslas. Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius, asm. (2013-2021 m.).....	17
7 paveikslas. Keleivių skaičiaus vežimas oro transportu 2010-2021 m.....	18
8 paveikslas. Vidutinė vieno orlaivio manevravimo trukmė, min. (2013-2018 m.).....	18
9 paveikslas. Žuvusių keliuose skaičius, asm. (2010-2022 m.).....	19
10 paveikslas. Žuvusių keliuose skaičius pagal tipą, asm. (2018-2021 m.).....	20
11 paveikslas. Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis, tūkst. t. (2010-2020 m.).....	21
12 paveikslas. Automatizuotų valdymo prijunginių kiekis (dalis) elektros perdavimo sistemoje (2019-2022 m.).....	21
13 paveikslas. Nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalis, proc. (2019-2022 m.).....	22
14 paveikslas. VP 6.1.1. Konkretaus uždavinio produkto rodiklių reikšmių pažanga (2022 m.).....	28
15 paveikslas. VP 6.2.1. Konkretaus uždavinio produkto rodiklių reikšmių pažanga (2022 m.).....	30
16 paveikslas. VP 6.3.1. Konkretaus uždavinio produkto rodiklių reikšmių pažanga (2022 m.).....	32
17 paveikslas. VP 6 prioriteto ir konkrečių uždavinių rezultatyvumas (2022 m.).....	34
18 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.1.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	36
19 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.1.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	37
20 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.1.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	38
21 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.1.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	39
22 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.2.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	40
23 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.2.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	41
24 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.2.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	42
25 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.3.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	43
26 paveikslas. VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su 6.3.1 uždavinio rezultato rodiklio laiko eilute.....	43
27 paveikslas. VP produkto rodiklių laiko eilutės koreliacija su 6.1.1 uždavinio rezultato rodiklio „vežtas intermodalinių transporto vienetų kiekis“ laiko eilute.....	44
28 paveikslas. VP produkto rodiklių laiko eilutės koreliacija su 6.1.1 uždavinio rezultato rodiklio „vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose“ laiko eilute.....	45
29 paveikslas. VP produkto rodiklių laiko eilutės koreliacija su 6.1.1 uždavinio rezultato rodiklio „žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius“ laiko eilute.....	46
30 paveikslas. VP produkto rodiklių laiko eilutės koreliacija su 6.2.1 uždavinio rezultato rodiklio „žuvusių ne TEN-T keliuose skaičius“ laiko eilute.....	48

31 paveikslas. VP produkto rodiklių laiko eilutės koreliacija su 6.2.1 uždavinio rezultato rodiklio „sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas“ laiko eilute .....	49
32 paveikslas. VP produkto rodiklių laiko eilutės koreliacija su 6.3.1 uždavinio rezultato rodiklio „automatizuotų valdymo prijunginių kiekis (dalis) elektros perdavimo sistemoje“ laiko eilute .....	50
33 paveikslas. VP produkto rodiklių laiko eilutės koreliacija su 6.3.1 uždavinio rezultato rodiklio „nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiesio uždarymo įtaisų dalis“ laiko eilute.....	51

## LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lentelė. VP 6 prioriteto konkretūs uždaviniai ir priemonės .....	10
2 lentelė. VP 6 prioriteto tikslų, uždavinių ir rodiklių sistema.....	11
3 lentelė. VP 6.1.1. Konkretaus uždavinio produkto rodikliai .....	27
4 lentelė. VP 6.2.1. Konkretaus uždavinio produkto rodikliai .....	30
5 lentelė. VP 6.3.1. Konkretaus uždavinio produkto rodikliai .....	31
6 lentelė. Bendram rekonstruotam arba atnaujintam kelių ilgiui skirtos lėšų sumos variacija .....	57
7 lentelė. Įdiegtoms saugų eismą gerinančioms ir aplinkosaugos priemonėms skirtos lėšų sumos variacija .....	58
8 lentelė. Bendram rekonstruotam arba atnaujintam kelių ilgiui skirtos lėšų sumos variacija pagal priemonę Nr. 06.1.1-TID-V-506.....	58
9 lentelė. Geležinkelio pervažose įdiegtoms saugų eismą gerinančioms ir aplinkosaugos priemonėms skirtos lėšų sumos variacija.....	59
10 lentelė. Modernizuotiems arba įrengtiems gamtinių dujų perdavimo sistemos technologinių priklausinių infrastruktūros elementams priemonėms skirtos lėšų sumos variacija.....	59
11 lentelė. Nutiestų ir (arba) rekonstruotų elektros perdavimo linijų ilgio priemonėms skirtos lėšų sumos variacija.....	60
12 lentelė. VP intervencijų indėlis siekiant padidinti vežtų intermodalinių transporto vienetų kiekį .....	61
13 lentelė. VP intervencijų indėlis siekiant padidinti vidutinį keleivinio traukinio greitį rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose .....	62
14 lentelė. VP intervencijų indėlis siekiant sumažinti žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičių.....	62
15 lentelė. VP sumažinti vidutinę 1 orlaivio manevravimo trukmę .....	63
16 lentelė. VP intervencijų indėlis siekiant sumažinti žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičių .....	64
17 lentelė. VP sumažinti sutrumpinti sugaištą kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laiką.....	65
18 lentelė. VP intervencijų indėlis padidinti vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekį .....	65
19 lentelė. VP intervencijų indėlis siekiant padidinti automatizuotų valdymo prijunginių kiekį (dalį) elektros perdavimo sistemoje .....	66
20 lentelė. VP intervencijų indėlis siekiant padidinti nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalį .....	67

## NAUDOJAMOS SĄVOKOS IR SANTRUMPOS

<b>AEI</b>	Atsinaujinantieji energijos ištekliai
<b>AM</b>	Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija
<b>BVP</b>	Bendrasis vidaus produktas
<b>CPVA</b>	Centrinė projektų valdymo agentūra
<b>EIM</b>	Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija
<b>EK</b>	Europos Komisija
<b>EM</b>	Lietuvos Respublikos energetikos ministerija
<b>ERPF</b>	Europos regioninės plėtros fondas
<b>ES</b>	Europos Sąjunga
<b>ESF</b>	Europos socialinis fondas
<b>ESIF</b>	Europos Sąjungos investicijų fondai
<b>FM</b>	Lietuvos Respublikos finansų ministerija
<b>Investicinis laikotarpis</b>	Jeigu nenurodyta kitaip, 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos įgyvendinimo laikotarpis
<b>KAM</b>	Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija
<b>KM</b>	Lietuvos Respublikos kultūros ministerija
<b>LR</b>	Lietuvos Respublika
<b>LVPA</b>	VšĮ Lietuvos verslo paramos agentūra
<b>MTEP</b>	Moksliniai tyrimai ir eksperimentinė plėtra
<b>MTEPI</b>	Moksliniai tyrimai, eksperimentinė plėtra ir inovacijos
<b>MTI</b>	Mokslinių tyrimų infrastruktūra

<b>MVĮ</b>	Mikro–įmonės, mažosios ir vidutinės įmonės
<b>NPP</b>	2014–2020 metų nacionalinės pažangos programa
<b>NRD</b>	2020 metų nacionalinė reformų darbotvarkė
<b>PFSA</b>	Projektų finansavimo sąlygų aprašas
<b>PO</b>	Perkančioji organizacija (LR finansų ministerija)
<b>Rezultato rodiklis</b>	VP specialusis programos rezultato rodiklis
<b>SADM</b>	Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija
<b>SaF</b>	Sanglaudos fondas
<b>SAM</b>	Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija
<b>SFMIS</b>	Europos Sąjungos struktūrinės paramos kompiuterinė informacinė valdymo ir priežiūros sistema
<b>SNA</b>	Sąnaudų–naudos analizė
<b>SUMIN</b>	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
<b>ŠESD</b>	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
<b>ŠMSM</b>	Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerija
<b>TGV</b>	Teorija grįstas vertinimas
<b>TM</b>	Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija
<b>TKA</b>	Transporto kompetencijų agentūra
<b>TS</b>	Techninė specifikacija
<b>URN</b>	Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija
<b>VDA</b>	Valstybės duomenų agentūra
<b>VK</b>	Valstybės kontrolė
<b>VP</b>	2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programa
<b>VRM</b>	Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija



**ŽŪM**

Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija

# 1. INTERVENCIJŲ LOGIKA

VP 6 prioritetą „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ sudaro 3 investiciniai prioritetai, apimantys 3 konkrečius uždavinius bei 15 priemonių.

1 LENTELĖ. VP 6 PRIORITETO KONKRETŪS UŽDAVINIAI IR PRIEMONĖS

Konkretus uždavinys	Priemonės Nr.	Priemonės pavadinimas
<b>6.1.1. Padidinti šalies daugiaryšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką</b>	06.1.1-TID-V-501	„TEN-T kelių tinklo techninių parametrų gerinimas ir pralaidumo didinimas“
	06.1.1-TID-V-502	„Miestų aplinkelių 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“
<b>6.2.1. Padidinti regionų judumą, plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones</b>	06.2.1-TID-R-511	„Vietinių kelių vystymas“
	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-V-512	„Miestų transporto infrastruktūros vystymas įgyvendinant valstybei svarbius jungtinius projektus“
<b>6.3.1. Sustiprinti integraciją į Europos Sąjungos vidaus energijos rinką</b>	06.3.1-LVPA-K-107	„Gamtinių dujų skirstymo sistemų modernizavimas ir plėtra“
	06.3.1-LVPA-V-103	„Elektros perdavimo sistemos modernizavimas ir plėtra“
	06.3.1-LVPA-V-104	„Gamtinių dujų perdavimo sistemos modernizavimas ir plėtra“

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis VP ir [www.esinvesticijos.lt](http://www.esinvesticijos.lt) pateikiama informacija

Pagrindiniai VP 6 prioriteto tikslai yra didinti šalies daugiaryšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką bei regionų judumą, plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones, sustiprinti integraciją į Europos Sąjungos vidaus energijos rinką.

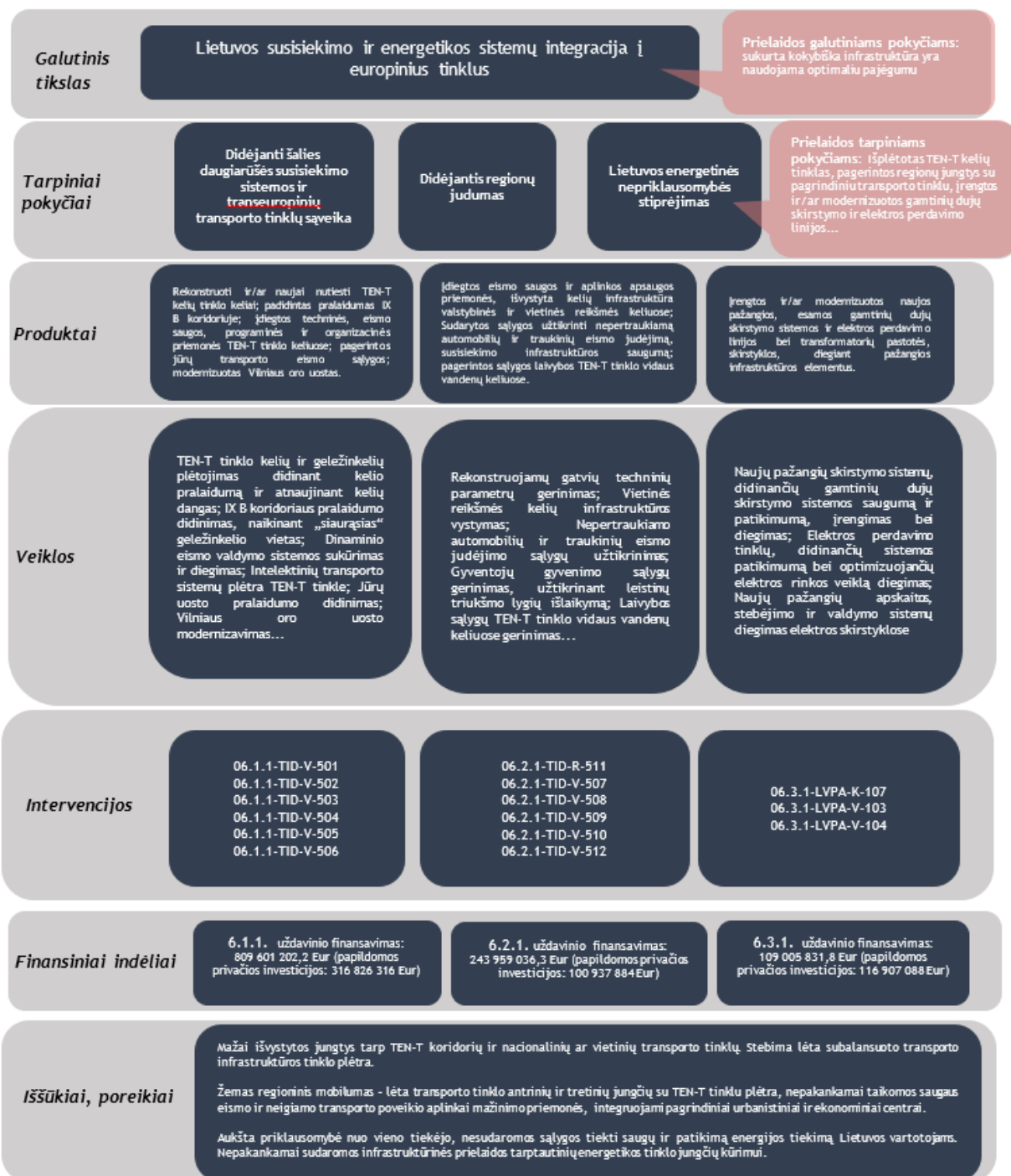
2 LENTELĖ. VP 6 PRIORITETO TIKSLŲ, UŽDAVINIŲ IR RODIKLIŲ SISTEMA

Investicinis prioritetas	Konkretus uždavinys	Rezultato rodiklis	Pradinė reikšmė (metai)	Siektina reikšmė (2023 m.)
<b>6.1 Bendros Europos daugiarūšio transporto erdvės kūrimo rėmimas, investuojant į transeuropinį transporto tinklą</b>	6.1.1. Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką	Vežta intermodalinių transporto vienetų	75,107 sk. (2012)	78,863 sk.
		Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose	80 km/val. (2013)	85,6 km/val.
		Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius	59 asm. per metus (2013)	37 asm. per metus
		Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė	16 min. (2013)	12 min.
<b>6.2 Regionų judumo didinimas, prie TEN-T infrastruktūros prijungiant antrinius ir tretinius transporto mazgus, įskaitant daugiarūšio transporto mazgus</b>	6.2.1. Padidinti regionų judumą, plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones	Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius	197 asm. per metus (2013)	113 asm. per metus
		Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas	1,610 tūkst. val. (2013)	1,55 tūkst. val.
		Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis	1,076,700 t. per metus (2013)	1,106,700 t. per metus
<b>6.3 Energijos vartojimo efektyvumo ir tiekimo patikimumo, plėtojant pažangias energijos paskirstymo, saugojimo ir perdavimo sistemas, gerinimas ir paskirstytos AIE gamybos diegimas</b>	6.3.1. Sustiprinti integraciją į Europos Sąjungos vidaus energijos rinką	Automatizuotų valdymo prijunginių kiekis (dalis) elektros perdavimo sistemoje	47 proc. (2014)	80 proc.
		Nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalis	20 proc. (2013)	60 proc.

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis 2014–2020 m. VP.

Intervencijų logika, taikyta siekiant Lietuvos susisiekimo ir energetikos sistemų integracijos į europinius tinklus tikslų ir šių tikslų pasiekimui svarbios prielaidos, detalizuojama žemiau esančiame paveiksle.

1 PAVEIKSLAS. VP 6 PRIORITETO TIKSLŲ ĮGYVENDINIMO LOGINĖ SCHEMA



Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

VP 6 prioritete išskirtos pagrindinės problemos, trukdančios užtikrinti Lietuvos susisiekimo ir energetikos integraciją į europinius tinklus, yra nepakankamai išvystytos jungtys tarp TEN-T koridorių ir nacionalinių ar vietinių transporto tinklų, žemas regioninis mobilumas ir nepakankamos infrastruktūrinės prielaidos tarptautinių energetikos tinklo jungčių kūrimui. Lietuvos susisiekimo ir energetikos integracija į europinius tinklus yra vienas iš esminių faktorių siekiant kurti tvarią ir efektyvią ekonominę infrastruktūrą. Keliamos hipotezės, kad, sprendžiant Lietuvos susisiekimo ir energetikos

integraciją į europinius tinklus susijusias problemas, 2014-2020 m. ES fondų investicijos prisidėjo/prisidės prie tvarios ir efektyvios ekonominės infrastruktūros kūrimo:

1. Investicijos į TEN-T kelių tinklo infrastruktūrą sumažino žuvusiųjų TEN-T keliuose skaičių
2. Investicijos į TEN-T geležinkelių tinklą padidino vežamų intermodalinių transporto vienetų kiekį.
3. Investicijos į TEN-T geležinkelių tinklą padidino keleivinių traukinių greitį, dėl ko sutrumpėjo keleivių kelionės ir krovinių transportavimo laikas.
4. Investicijos į oro uostų infrastruktūrą sumažino vidutinę orlaivių manevravimo trukmę.
5. Investicijos į regionų transporto infrastruktūrą pagerino susisiekimo automobilių keliais regionuose spartą.
6. Investicijos į regionų transporto infrastruktūrą sumažino žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičių.
7. Investicijos į šalies vidaus vandens kelio modernizaciją padidino vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekį.
8. Investicijos į elektros perdavimo sistemą padidino automatizuotų valdymo prijunginių kiekį, sudarant prielaidas sumažinti energetinę priklausomybę, užtikrinti ilgalaikį Lietuvos energetinį saugumą ir būtinas sąlygas efektyviam elektros rinkos veikimui.
9. Investicijos į gamtinių dujų perdavimo tinklus ir jų priklausinius padidino nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalį, sudarant prielaidas padidinti energetinį saugumą, dujų tiekimo patikimumą ir pasirengti integracijai į ES energetines sistemas.

Siekiant užtikrinti Lietuvos susisiekimo ir energetikos integraciją į europinius tinklus, 2014-2020 m. investiciniu laikotarpiu atlikti įrengimo/ rekonstravimo darbai vietinės, regioninės reikšmės keliuose bei TEN-T kelių tinkle, šiuose keliuose įdiegtos kelių eismo saugos, techninės, programinės ir organizacinės priemonės, padidintas pralaidumas IX B koridoriuje, sudarytos sąlygos užtikrinti nepertraukiamą automobilių ir traukinių eismo judėjimą, pagerintos jūrų ir vidaus vandenų eismo transporto sąlygos, modernizuotas Vilniaus oro uostas. Taip pat, įrengtos ir/ar modernizuotos naujos pažangios, esamos gamtinių dujų skirstymo sistemos ir elektros perdavimo linijos bei transformatorių pastotės, skirstyklos, diegiant pažangios infrastruktūros elementus ir kt. (**produktai**). Daromos **prielaidos**, kad sukurtų produktų potencialas prisidėti prie pageidaujamų susisiekimo ir energetikos integracijos į europinius tinklus pokyčių priklausau nuo įgyvendintų investicijų apimties (TEN-T kelių tinklo plėtrai, regioniniam mobilumui didinti, eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonėms diegti, gamtinių dujų skirstymo ir elektros perdavimo linijų įrengimui/modernizavimui).

Išpildžius šias sąlygas, pasiekiami **tarpiniai pokyčiai**, siekiant susisiekimo ir energetikos integracijos į europinius tinklus tikslo, – išplėtotas TEN-T kelių tinklas, sudarytos sąlygos regionų judumui užtikrinti, įrengtos ir/ar modernizuotos gamtinių dujų skirstymo ir elektros perdavimo linijos. Suplanuotų tarpinių pokyčių pasiekimas matuojamas VP nustatytais rezultato rodikliais: „Vežta intermodalinių transporto vienetų.“, „Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose“, „Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius“, „Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė“, „Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius“, „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas“, „Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis“, „Automatizuotų valdymo prijunginių kiekis (dalis) elektros perdavimo sistemoje“ ir „Nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalis“. Daroma prielaida, kad, pasiekus numatytas šių tarpinių pokyčių apimtis ir užtikrinus jų tvarumą, yra pasiekimas galutinis tikslas – užtikrinamos sąlygos Lietuvos susisiekimo ir energetikos integracijai į europinius tinklus.

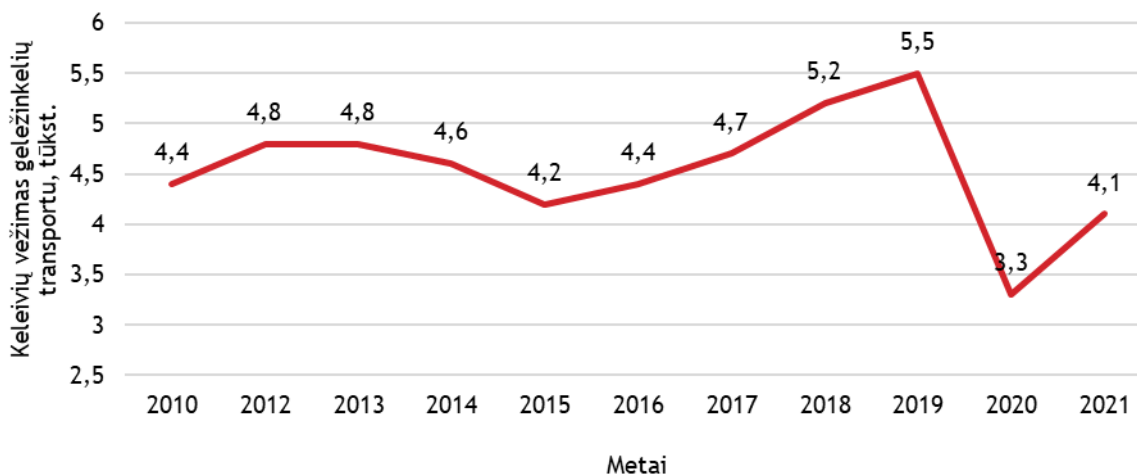
## 2. TINKAMUMAS

### 2.1 PAGRINDINIŲ SRITIES RODIKLIŲ RAIDA

Šiame poskyryje analizuojama pagrindinių su prioriteto sritimi susijusių rodiklių raida, taip pat apžvelgiami svarbiausi aktualūs teisinio reglamentavimo pokyčiai, kitos išorinės aplinkybės bei vertinamas 2014-2020 m. VP intervencijų tinkamumas šiame kontekste.

#### SU 6.1.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO TIKSLAIS SUSIJUSIŲ RODIKLIŲ RAIDA

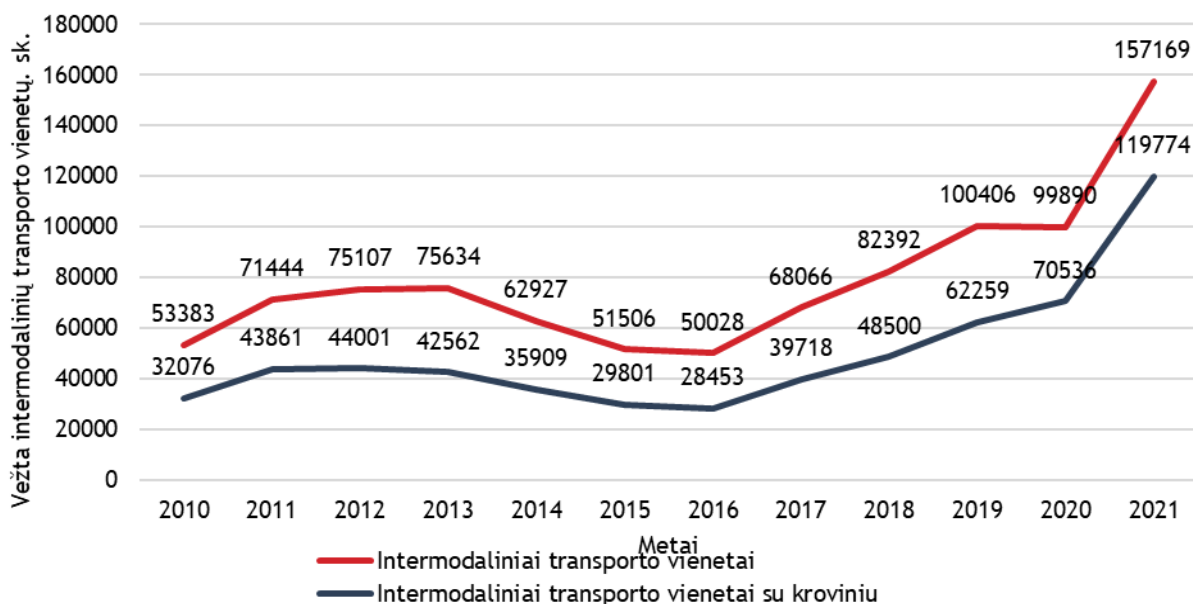
Šiuo metu bendras Lietuvos geležinkelių tinklo linijų ilgis yra 1 910,8 km. 2014-2020 m. investicinio laikotarpio pradžioje šalis dar neturėjo tiesioginės jungties su Europos geležinkelių tinklu. Nuo 2022 m. atidarytas 1 435 mm pločio vėžės kelias nuo Lietuvos valstybės sienos su Lenkija iki Kauno, tačiau krovinių ir keleivių judėjimas dar išlieka labai mažas. Kita vertus, šalies viduje stebimas didėjantis keleivių, besinaudojančių geležinkelių transportu srautas. Kaip matyti žemiau esančiame grafike, nuo 2015 m. stebimas nuoseklus asmenų keliaujančių geležinkelių transportu augimas, kuris, tiesa, 2020 m. buvo smarkiai paveiktas COVID-19 pandemijos, tačiau jau 2021 m. fiksuojamas keliaujančiųjų asmenų skaičiaus kilimas ir šio sektoriaus atsigavimas.



2 PAVEIKSLAS. KELEIVIŲ SKAIČIAUS VEŽIMAS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU 2010-2021 M.

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis Valstybinės duomenų agentūros duomenimis

Nuo 2016 m. taip pat stebimas spartus vežtų intermodalinių transporto vienetų skaičiaus didėjimas, ypač padidėjęs 2021 m. ir pasiekęs 157169 bendrus intermodalinio transporto vienetus bei 119774 pakrautus intermodalinio transporto vienetus (žr. 3 paveikslą). Analizuojamu laikotarpiu bendrų ir pakrautų intermodalinių transporto vienetų skaičius padidėjo daugiau nei tris kartus.



3 PAVEIKSLAS. VEŽTA INTERMODALINIŲ TRANSPORTO VIENETŲ, SK. TŪKST. (2010-2022 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis EUROSTAT duomenimis

Sparčiam vežtų intermodalinių transporto vienetų skaičiaus kilimui įtakos turėjo ankstesniu laikotarpiu įgyvendinti projektai (įrengti intermodaliniai terminalai)<sup>1</sup> bei 2021 ir 2022 m. reguliariai pradėję kursuoti konteinerių ir puspriekabių traukiniai (Kaunas-Tilburgas, Kaunas-Duisburgas, Kaunas-Slawkow, Kaunas-Muuga)<sup>2 3</sup>. Prognozuojama, kad šių pervežimų paklausa augs ir toliau. Teigiamą įtaką augimui turės ir komerciniam eismui atidarytas ir su europinės vėžės geležinkeliu sujungtas Kauno intermodalinis terminalas. Visgi, svarbu pabrėžti, kad socioekonominės situacijos, geopolitiniai pokyčiai koreguoja rodiklio dinamiką, todėl dėmesys yra koncentruojamas į krovinių srautų diversifikavimą, naujų paslaugų vystymą ir tarptautinę plėtrą ES (Lenkijoje, Nyderlanduose, Vokietijoje), ir kitose Europos šalyse<sup>4</sup>.

Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T geležinkelio ruožuose analizuojamu laikotarpiu beveik nekito, o paskutiniaisiais metais fiksuotas vidutinio greičio sumažėjimas (žr. 4 paveikslą). Rodiklio raida iš esmės siejama su keliais įgyvendinamais geležinkelių elektrifikavimo projektais – rodiklio reikšmės pradėtos matuoti 2018 m., įgyvendinus pirmąjį iš šių projektų. Tais metais fiksuotas vidutinis 95,3 km/h greitis, kuris išsilaikė iki 2021 m. Staigus rodiklio reikšmės sumažėjimas iki 92,47 km/h 2022 m. siejamas su dalies kitų įgyvendinamų projektų pabaigimu, dėl ko papildomai pradėti skaičiuoti keleivinių traukinių greičiai ir kituose ruožuose. Prie greičio skaičiavimo prijungtuose naujuose

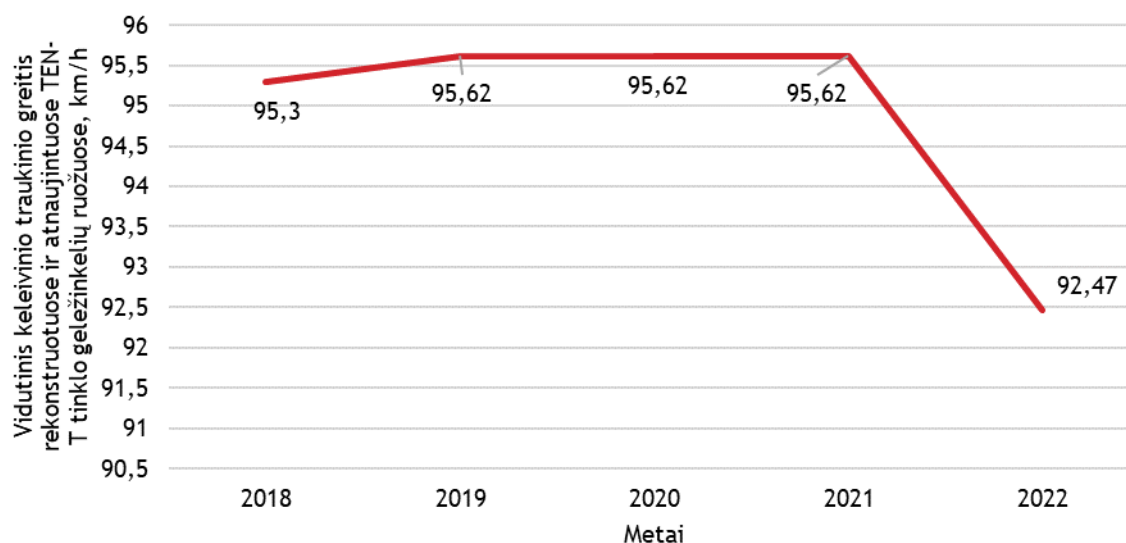
<sup>1</sup> Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas“ poveikio vertinimo paslaugos, SUMIN užsakymu atliko UAB „Smart Continent“ 2021 m. Prieiga per internetą: <https://2014.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-m-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programos-prioriteto-darnaus-transporto-ir-pagrindiniu-tinklu-infrastrukturos-pletra-poveikio-vertinimas>

<sup>2</sup>AB „Lietuvos geležinkeliai“ Metinė ataskaita, 2021 m. Prieiga internetu: [https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LTG\\_FAR\\_2021.pdf](https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LTG_FAR_2021.pdf)

<sup>3</sup> LR Susisiekimo ministerijos rengta konferencija „Susisiekimo sektoriaus duomenų konferencija“, vykusi 2023 05 30. Nuoroda į renginį: <https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/susisiekimo-ministerija-kita-savaite-kvicia-i-pirmaja-susisiekimo-sektoriaus-apzvalgos-ir-atviru-duomenu-konferencija>

<sup>4</sup>AB „Lietuvos geležinkeliai“ Metinė ataskaita, 2021 m. Prieiga internetu: [https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LTG\\_FAR\\_2021.pdf](https://governance.lt/wp-content/uploads/2018/08/LTG_FAR_2021.pdf)

ruožuose, dėl jų specifikos, fiksuojamas mažesnis keleivinių traukinių greitis, dėl ko mažėja ir bendra analizuojamo rodiklio reikšmė.



4 PAVEIKSLAS. VIDUTINIS KELEIVINIO TRAUKINIO GREITIS REKONSTRUOTUOSE IR ATNAUJINTUOSE TEN-T TINKLO GELEŽINKELIŲ RUOŽUOSE, KM/H (2018-2022 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis CPVA duomenimis

Svarbu pabrėžti, kad elektrifikuojami geležinkelių ruožai (šiuo metu vykdomas magistralės Vilnius-Klaipėda elektrifikacijos projektas) sudarys sąlygas kursuoti visiškai „žaliems“, aplinką tausojantiems ir nulinį CO2 pėdsaką paliekantiems elektriniams traukiniams.

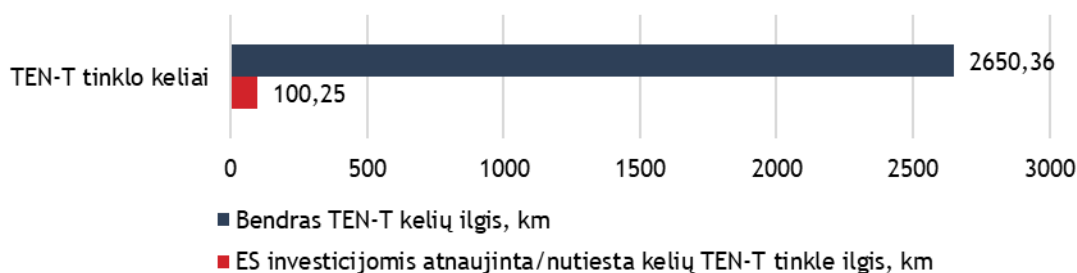
Automobilių kelių tinklas Lietuvoje yra vienas tankiausių Europoje (2 pagal tankumą tarp Europos valstybių), o valstybinės reikšmės magistralinių kelių tinklas užtikrina susisiekimą šalies viduje ir su užsienio valstybėmis visomis kryptimis. TEN-T kelių tinklas Lietuvoje sudaro sudaro 2 650,36 km. Šiems keliams tenka didžiausia vidaus eismo dalis. Deja, esama TEN-T infrastruktūra Lietuvoje neatitinka dalies TEN-T gairėse<sup>5</sup> pateikiamų reikalavimų – trūksta efektyvių jungčių, nepašalinta dalis siaurųjų vietų, nepritaikytos intelektinės transporto sistemos, esama infrastruktūros būklė negali užtikrinti atitikties didėjantiems eismo saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimams. Dėl šių trūkumų neužtikrinamas sklandus ir saugus keleivių ir krovinių judumas<sup>6</sup>. Nors TEN-T pagrindinis tinklas turėtų būti baigtas iki 2030 m., remiantis Europos audito rūmų atlikto vertinimo duomenimis, 2020 m. Lietuva siekia tik 7 proc. TEN-T pagrindinio kelių tinklo užbaigimo rodiklio, kai ES vidurkis siekia 77 proc. TEN-T pagrindinio kelių tinklo užbaigimo rodiklio<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Reglamentas Nr. 1315/2013

<sup>6</sup> Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa, patvirtinta LR Vyriausybės nutarimu Nr. 1253, 2013-12-18

<sup>7</sup> ES pagrindinis kelių tinklas: kelionės laikas sutrumpėjo, tačiau tinklas dar neveikia visu pajėgumu, Europos audito rūmų atliktas vertinimas, 2020 m. Prieiga per internetą: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_09/SR\\_Road\\_network\\_LT.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_09/SR_Road_network_LT.pdf)



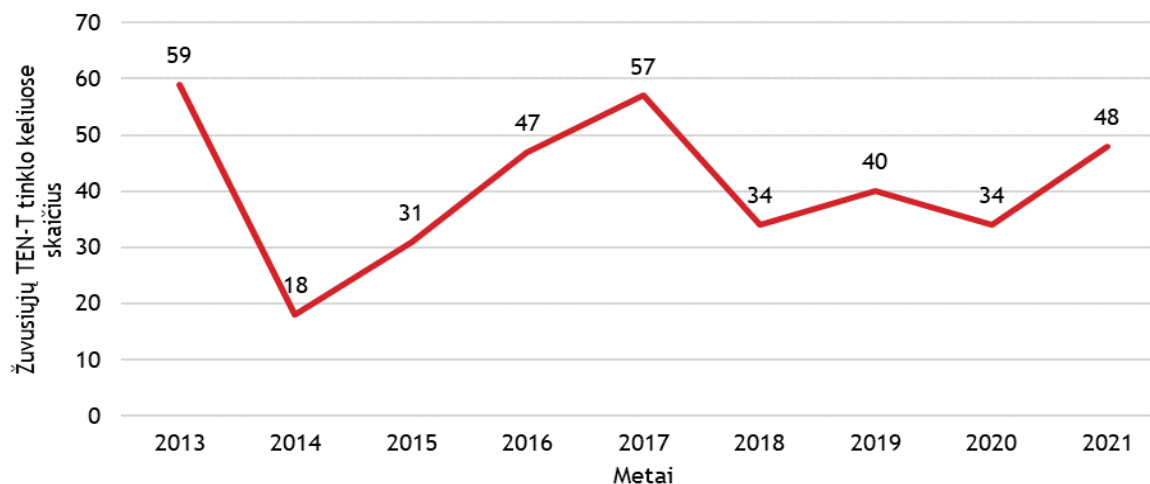


5 PAVEIKSLAS. TEN-T TINKLO KELIŲ ILGIS IR 2014-2020 M. ES INVESTICIJOMIS ATNAUJINTAS TEN-T TINKLO KELIŲ ILGIS, KM (2021 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting,

Vertinant kelių saugumą, stebima gerėjanti Lietuvos situacija. 2010–2019 m. laikotarpiu žuvusiųjų per metus skaičius visuose šalies keliuose sumažėjo 38 proc. – nuo 299 žuvusiųjų 2010 m. iki 184 žuvusiųjų 2019 m. Sužeistųjų skaičius tuo pačiu laikotarpiu sumažėjo apie 8 proc. – nuo 4230 iki 3908<sup>8</sup>.

Žuvusiųjų asmenų skaičius TEN-T tinklo keliuose bendrai per visą analizuojamą laikotarpį sumažėjo nuo 59 žuvusiųjų 2013 m. iki 48 žuvusiųjų 2021 m. Visgi, kol kas kalbėti apie stabilias žūčių keliuose mažėjimo tendencijas negalima, nes analizuojamo rodiklio reikšmė yra kintanti ir atskirais metais gali staiga išaugti ar sumažėti. Tokie rodiklio reikšmių šuoliai greičiausiai priklauso nuo įvairių veiksnių, tarp kurių, be kelių kokybės (sąlyginai stabilus kintamasis), patenka oro sąlygos, eismo intensyvumas, taikomos eismo kontrolės priemonės, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt.



6 PAVEIKSLAS. ŽUVUSIŲJŲ TEN-T TINKLO KELIUOSE SKAIČIUS, ASM. (2013-2021 M.)

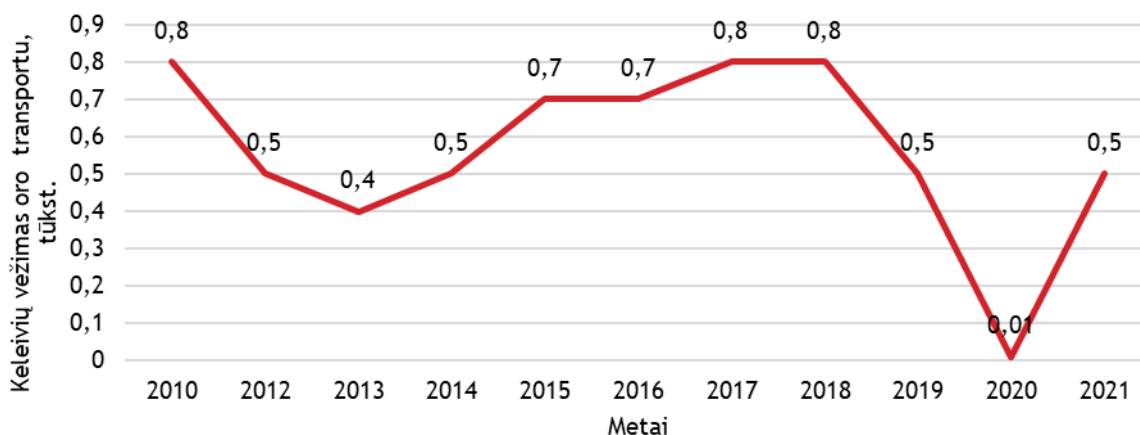
Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis TKA duomenimis

2021 m. atliktos analizės duomenimis, nustatyta daugiau eismo įvykių įvyksta pagrindiniame TEN-T kelių tinkle nei visuotiniame (2021 m. duomenimis 100 km teko atitinkamai 19,4 ir 16,5 eismo įvykių). Visgi,

<sup>8</sup> Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas, LR SM, patvirtina LR Susisiekimo ministro įsakymu, Nr. Nr. 3-86, 2022-02-09. Prieiga internetu: [https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Vie%C5%A1inimui%2BLietuvos%2Btransporto%2Binfrastrukt%C5%ABros%2Bpl%C4%97tros%2Biki%2B2030%2Bm\\_%2Bplanas\(1\).pdf](https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Vie%C5%A1inimui%2BLietuvos%2Btransporto%2Binfrastrukt%C5%ABros%2Bpl%C4%97tros%2Biki%2B2030%2Bm_%2Bplanas(1).pdf)

žuvusiųjų skaičius, tenkantis 100 km kelio, abiejuose keliuose yra panašus – atitinkamai 2,3 ir 2,1 žuvęs asmuo<sup>9</sup>. Šie duomenys indikuoja, kad nors eismo įvykio rizika TEN-T tinkle yra didesnė, tačiau mažiau šių įvykių pasibaigia tragiškai, kas greičiausiai rodo geresnius pagrindinio TEN-T kelių tinklo saugumo parametrus, lyginant su likusiais TEN-T keliais.

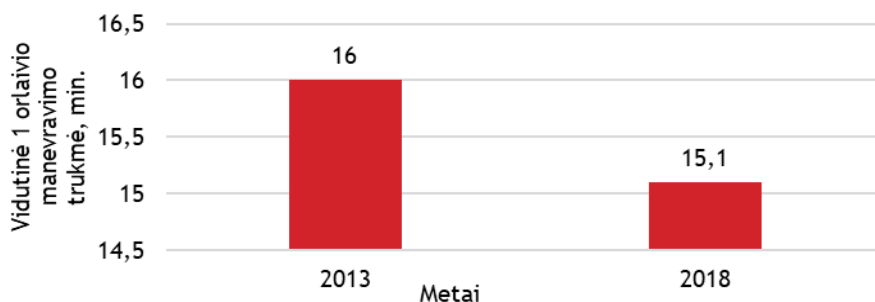
Oro transporto situacija analizuojamu laikotarpiu kito. Nuo 2013 m. fiksuotas nuoseklus keliaujančių oro transportu asmenų skaičiaus didėjimas, kuris, pagrinde dėl COVID -19 pandemijos, ženkliai krito 2020 m. 2021 m. jau matomas atsigavimas.



7 PAVEIKSLAS. KELEIVIŲ SKAIČIAUS VEŽIMAS ORO TRANSPORTU 2010-2021 M.

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis Valstybine duomenų agentūra

Stebima trumpėjanti orlaivių manevravimo trukmė. Šis rodiklis apskaičiuojamas imant visų orlaivių manevravimo trukmių sumą ir dalinant ją iš visų orlaivių manevravimų skaičiaus. Skaičiavimai atliekami kartą per metus, tačiau pasiekta reikšmė skelbiama tik VĮ Lietuvos oro uostų ataskaitose, kurios analizuojamu laikotarpiu skelbtos tik du kartus – 2013 ir 2018 m. Kitas rodiklio reikšmės publikavimas numatomas 2024 m.<sup>10</sup>



8 PAVEIKSLAS. VIDUTINĖ VIENO ORLAIVIO MANEVRAVIMO TRUKMĖ, MIN. (2013-2018 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis SFMIS duomenimis

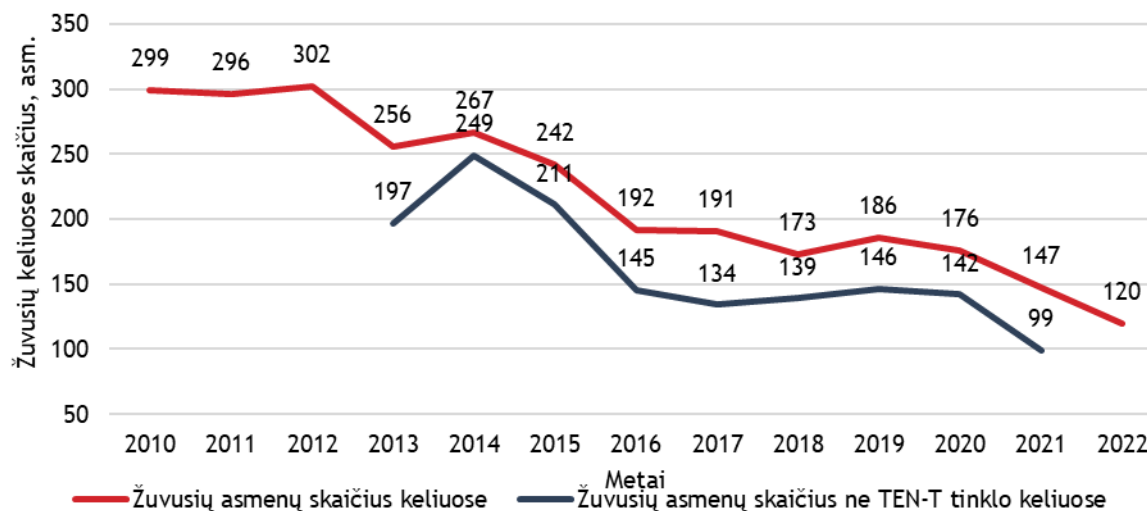
## SU 6.2.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO TIKSLAIS SUSIJUSIŲ RODIKLIŲ RAIDA

<sup>9</sup> Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje, 2018-2021 m., Prieiga internetu: <https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/2018-2021-EI-leidinys.pdf>

<sup>10</sup> Remiantis CPVA pateikta informacija.

Didinant regionų judumą, didelis dėmesys skiriamas saugumo keliuose didinimui. 2014-2021 m. laikotarpiu stebimas spartus žuvusių ne TEN-T tinklo keliuose skaičiaus mažėjimas – žūčių skaičius sumažėjo daugiau nei per pusę (2014 m. – 249 žuvusieji, 2021 m. – 99 žuvusieji).

Nagrinėjant bendrą žūčių Lietuvoje skaičių, pastebima panaši sparčiai keliuose mažėjanti žūčių statistika. Per 12 metų (nuo 2010 iki 2022 m.) šis skaičius sumažėjo 2,5 karto (2010 m. – 299 žūties, 2022 m. 120 žūčių). Svarbu paminėti, kad 2022 m. milijonui Lietuvos gyventojų teko 43 žūtys keliuose ir pagal šį rodiklį Lietuvos situacija yra kiek geresnė nei ES vidurkis (2021 m. - 45 žūtys mln. gyventojų)<sup>11</sup>.



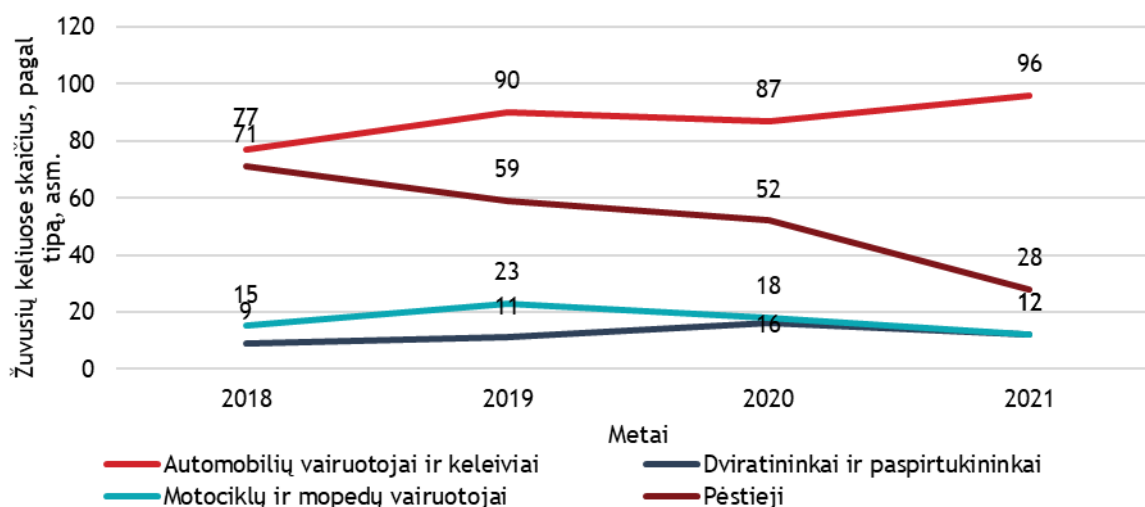
9 PAVEIKSLAS. ŽUVUSIŲ KELIUOSE SKAIČIUS, ASM. (2010–2022 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

Pagal eismo dalyvių tipą, stebima, kad nuo 2018 m. žuvusių keliuose pėsčiųjų skaičius sumažėjo daugiau nei per pusę (nuo 71 žuvusio 2018 m. iki 28 žuvusių 2022 m.)<sup>12</sup>. Visgi, žuvusių asmenų, besinaudojusių įvairiomis transporto priemonėmis (automobiliais, motociklais, dviračiais ar paspirtukais), skaičius išlieka panašus, ar net stebimos didėjimo tendencijos.

<sup>11</sup> Nuoroda internete: <https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/2022-metais-salies-keliuose-zuvo-dar-maziau-zmoniu>

<sup>12</sup> Nuoroda internete: <https://tka.lt/wp-content/uploads/2022/06/EI-statistika-2018-2021-LT-2.pdf>



10 PAVEIKSLAS. ŽUVUSIŲ KELIUOSE SKAIČIUS PAGAL TIPĄ, ASM. (2018–2021 M.)

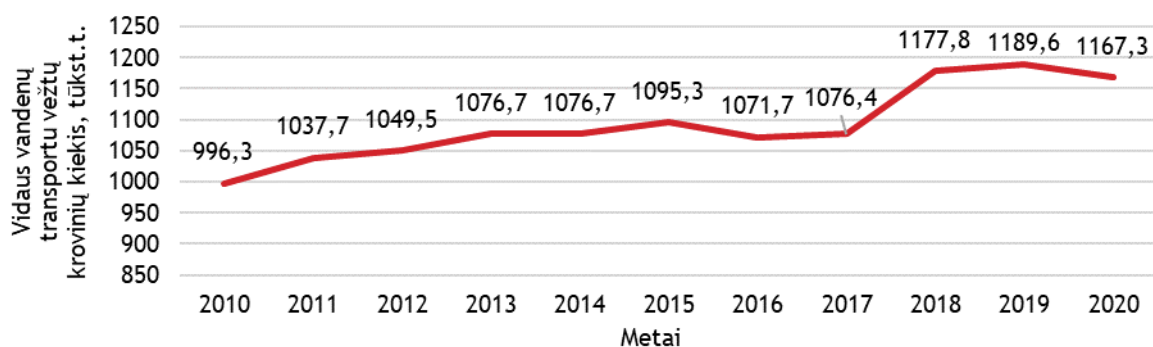
Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

Mažėjantis žuvusiųjų skaičius iš dalies, be kitų faktorių, galėtų būti siejamas su gerėjančia kelių infrastruktūra.

Kelionės automobilių keliais laikas nagrinėjamu laikotarpiu ilgėjo nuo 1610 tūkst. val. 2013 m. iki 1817,70 tūkst. val. 2022 metais. Greičiausiai, šis padidėjimas susijęs su eismo intensyvumo didėjimu, o koks besikeičiančios kelių infrastruktūros poveikis šio rodiklio pokyčiams nustatyti būtų galima tik žinant vienos kelionės trukmės pokyčius atskiruose ruožuose ar pasirinktu atstumu.

Tuo tarpu vienas iš pagrindinių iššūkių Lietuvos vidaus vandenų transporte siejamas su neišnaudojamu šio transporto potencialu dėl nepakankamo vidaus vandens kelių bei jų infrastruktūros pritaikymo keleivinei ir/ar krovinei laivybai. Vidaus vandenų transporto situacija analizuojamu laikotarpiu kito. Nuo 2010 m. stebimas vidaus transportu vežtų krovinių kiekio augimas – per dešimtmetį vežamų krovinių kiekis išaugo nuo 996,3 tūkst. t. iki 1,17 mln. t. per metus. Tiesa, pastebimesnis augimas fiksuojamas tik 2018 m., kuomet krovinių pervežta 101,4 tūkst. t. daugiau nei 2017, o iki to laiko per metus pervežamų krovinių kiekis beveik nekito. Visgi, panašu, kad šis padidėjęs pervežtų krovinių kiekis labiausiai sietinas su vieno projekto įgyvendinimu, kurio metu pradėta intensyviau gabenti statybines medžiagas bunų statybai<sup>13</sup> ir, pasibaigus projekto įgyvendinimui, šis gabenamų krovinių lygis greičiausiai kris.

<sup>13</sup> Remiantis VVKD pateikta informacija.

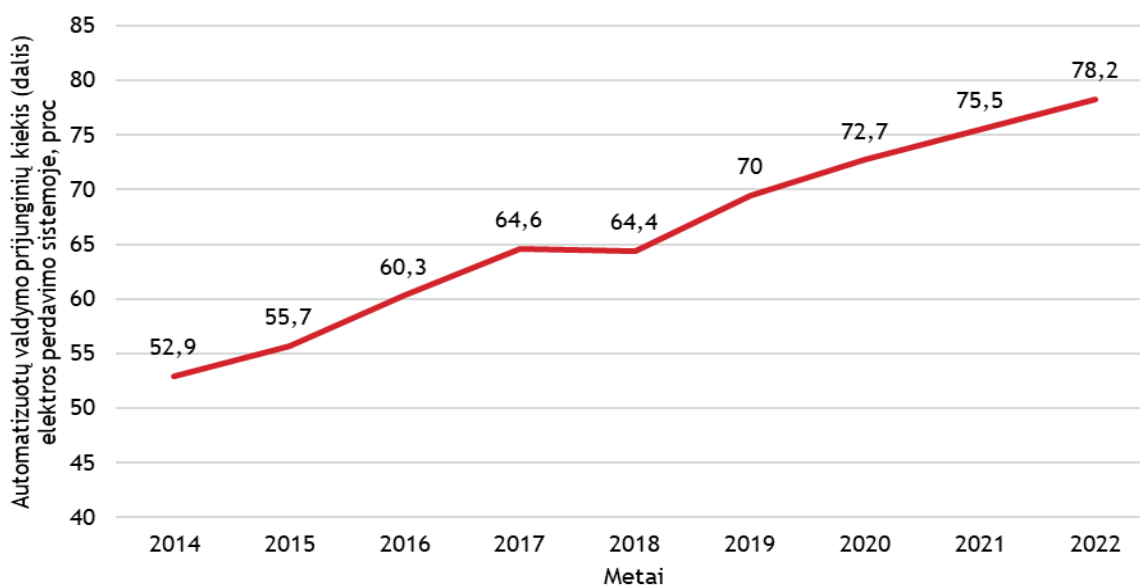


11 PAVEIKSLAS. VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTU VEŽTŲ KROVINIŲ KIEKIS, TŪKST. T. (2010–2020 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

### SU 6.3.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO TIKSLAIS SUSIJUSIŲ RODIKLIŲ RAIDA

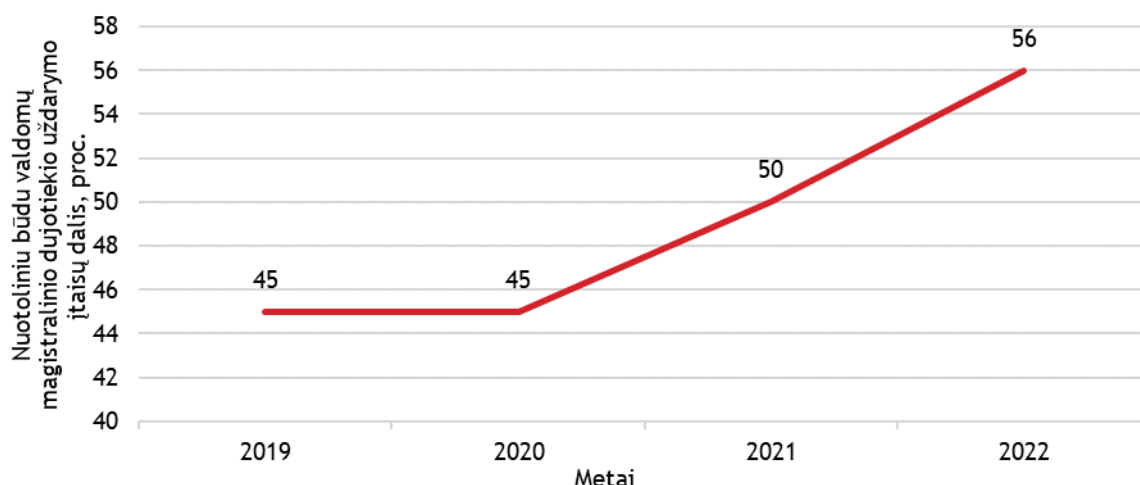
Siekiant sumažinti energetinę priklausomybę ir užtikrinti ilgalaikį Lietuvos energetinį saugumą, investuojama į būtinų sąlygų efektyviam elektros rinkos veikimui sukūrimą. Pastaraisiais metais, be kitų priemonių, investuojama į pažangiosios infrastruktūros elementus, kurie įgalina tarpvalstybinių elektros jungčių integravimą bei didina elektros tinkle efektyvumą. Didėja automatizuotų valdymo prijunginių dalis elektros perdavimo sistemoje – 2014 m. tokių prijunginių dalis sudarė 52,9 proc., o 2022 m. jau 78,2 proc.



12 PAVEIKSLAS. AUTOMATIZUOTŲ VALDYMO PRIJUNGINIŲ KIEKIS (DALIS) ELEKTROS PERDAVIMO SISTEMOJE (2019–2022 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis LITGRID pateiktais duomenimis

Gamtinių dujų perdavimo srityje siekiama sudaryti technines galimybes ir ekonomines prielaidas bendrai dujų rinkai Baltijos regione atsirasti bei pasiruošti integracijai į ES energetines sistemas. Šių tikslų įgyvendinimas neatsiejamas nuo gamtinių dujų infrastruktūros modernizavimo, diegiant pažangiuosius infrastruktūrinius elementus, didinančius dujų tiekimo patikimumą ir saugumą. Vienas iš šių pažangiųjų elementų – nuotoliniu būdu valdomi magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisai. Šių įtaisų dalis analizuojamu laikotarpiu didėjo nuo 45 proc. 2019 m. iki 56 proc. 2022 m.



13 PAVEIKSLAS. NUOTOLINIU BŪDU VALDOMŲ MAGISTRALINIO DUJOTIEKIO UŽDARYMO ĮTAISŲ DALIS, PROC. (2019–2022 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis EM pateiktais duomenimis

#### KITOS SU ANALIZUOJAMOMIS SRITIMIS SUSIJUSIOS SVARBIOS APLINKYBĖS

Svarbu paminėti, kad pastaraisiais metais transporto sektorius veikė neapibrėžtumo sąlygomis, kurioms reikšmingos įtakos turėjo išoriniai veiksniai, tokie kaip visą pasaulį apėmusi Covid-19 ligos pandemija ir geopolitinės įtampos. Manytina, kad šios priežastys prisidėjo prie fiksuojamų keleivių ir krovinių pervežimo apimčių geležinkelių, oro, vandens ir kelių transportu mažėjimo. Analizuojamu periodu dar neatspindi, bet pervežimų sektoriaus rodiklių raidai svarbų poveikį taip pat daro dėl Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą taikomos sankcijos. Visgi, svarbu pabrėžti, kad šiose srityse veikiančios įmonės reagavo į susidariusią situaciją bei strategiškai įvertinę pokyčius, rado ir toliau ieško naujų būdų kaip išlaikyti pakankamai aukštą krovinių ir keleivių pervežimo srautą.

#### APIBENDRINIMAS

Apibendrinant, **VP 6 prioriteto intervencijų tinkamumas socialinės ir ekonominės raidos kontekste yra aukštas**. Nors vertinamuoju laikotarpiu stebimi teigiami pokyčiai beveik visose aktualiose srityse, VP 6 prioriteto tikslai ir suplanuotos intervencijos visu investiciniu laikotarpiu išliko aktualūs. Dar daugiau, dalies tikslų, ypač susijusių pilnaverte su geležinkelių, elektros ir dujų perdavimo tinklų integracija į ES, aktualumas dar kartą pasitvirtino prasidėjus plataus masto Rusijos karinei invazijai į Ukrainą. Šis įvykis, iš esmės keičiantis geopolitinę situaciją, esmingai atsiliepė ir atsilies šalies transporto sektoriui, kuris ilgus metus buvo pozicionuojamas kaip svarbus globalaus Rytų-Vakarų transporto koridoriaus dalyvis. Tačiau su šia transformacija ir spartesnės transporto sistemos diversifikacijos poreikiu susijusios investicijos jau persikėlė į naująją 2021-2027 m. finansinę perspektyvą.

## 2.2 NACIONALINĖ STRATEGINĖ DARBOTVARKĖ

Šiame poskyryje aptariami pagrindiniai su VP prioriteto sritimi siejami strateginiai dokumentai, galioję 2014-2020 m. investiciniu laikotarpiu bei vertinamų intervencijų tinkamumas siekiant šiuose dokumentuose keltų tikslų.

### BENDROS EUROPOS DAUGIARŪŠIO TRANSPORTO ERDVĖS KŪRIMO. REGIONO JUDUMO DIDINIMAS

Siekiant kurti tvarią ir efektyvią ekonominę infrastruktūrą, 2014–2020 metų nacionalinės pažangos programoje (toliau – NPP) keliamas tikslas, modernizuojant sausumos, jūrų ir oro transporto infrastruktūrą, gerinti Lietuvos pasiekiamumą ir didinti šalies konkurencingumą ir patrauklumą tarptautiniu mastu. Siekta padidinti vežtų krovinių kiekį iki 140 mln. tonų (2020 m.), žuvusiųjų keliuose skaičių sumažinti iki 150 per metus (2020 m.).

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programoje<sup>14</sup> užsibrėžta sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Šiam tikslui įgyvendinti, siekiama: (a) Didinti krovinių ir keleivių judumą, gerinant ES transeuropinio transporto tinklo pagrindinio tinklo koridorius ir jų jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą; (b) Taikant aktyvią transporto politiką, didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, gerinti transporto ir logistikos paslaugų kokybę; (c) Skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą; (d) Padidinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai; (e). Didinti eismo saugą ir saugumą.

Akcentuojami nepakankami pagrindinių transporto tinklų parametrai (Lietuvos rodikliai buvo žemesni nei ES-27 vidurkis), siejami su silpna integracija į TEN-T tinklą (nepakankamas skirtingų transporto rūšių sąveikumas, intermodalinių transporto terminalų trūkumas, prasti techniniai parametrai ir pan.), maža geležinkelių transporto elektrifikacija, platesnių laivybos jūra kelių, užtikrinančių saugų visų tipų laivų eismą, trūkumas, neišnaudojamu vidaus vandens kelių potencialu, eismo saugumo problemomis.

Svarbu pastebėti, kad panašios problemos yra tęstinės ir buvo akcentuotos dar 2007-2013 m. investiciniu laikotarpiu, akcentuojant kokybiškos transporto infrastruktūros poreikį siekiant paskatinti dinamišką šalies ūkio plėtrą ir didinti Lietuvos konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose.<sup>15</sup>

2014-2020 m. VP suplanuotos veiklos buvo suderintos su pagrindiniais strateginiais tikslais transporto infrastruktūros srityje. Orientuojantis į šalies pasiekiamumą ir su tuo susijusius konkurencingumo didinimo tikslus, pagrindinės investicijos buvo nukreiptos į TEN-T tinkle esančių kelių modernizavimą bei regioninės ir vietinės reikšmės kelių plėtojimą, siekiant užtikrinti geresnę integraciją su pagrindiniais šalies keliais. Prioritetas skirtas kelių techninių parametru ir eismo saugumą gerinančių sprendimų diegimui. Gerinant laivybos jūra sąlygas ir didinant Klaipėdos jūrų uosto bendro naudojimo laivybos kanalo saugos ir aplinkos apsaugos parametru gerinimą, investuota į vidinio ir išorinio kanalų gilinimą, bangolaužių (molų) rekonstrukciją, akvatorijos gilinimą ir krantosaugos statinių statybą.

<sup>14</sup> Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa, patvirtinta LR Vyriausybės nutarimu Nr. 1253, 2013-12-18

<sup>15</sup> 2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa, (2014)440671 - 21/02/2014.

Plėtojant oro transporto galimybes, Vilniaus oro uoste suplanuotas senų riedėjimo takų modernizavimas ir naujų įrengimas. Vidaus vandenų transporto srityje investicijos suplanuotos tik į Nemuno vagos gilinimą. Ši intervencija yra svarbi gerinant laivybos vidaus vandenyse sąlygas, tačiau nepakankama proveržiui užtikrinti. Kaip nurodoma šalies strateginiuose dokumentuose, siekiant plėtoti krovinių (ypač tarptautinių) ir keleivių pervežimo vidaus vandenimis apimtį, reikalinga taip pat plėtoti jungtis su kitomis transporto rūšimis, prielaukų infrastruktūrą, gerinti vandens kelių saugumo parametrus.

Šios suplanuotos priemonės prisideda prie tęstinių pastangų modernizuoti šalies susisiekimo sistemą ir didinti jos integralumą. Tiesa, pagrindinės pastangos yra nukreiptos į atskirų transporto rūšių infrastruktūros gerinimą, mažesnę dėmesį skiriant skirtingų rūšių transporto rūšių plėtrai. Tai gali būti paaiškinta tuo, kad 2014-2020 m. investicinio laikotarpio lėšomis finansuojama tik dalis ilgalaikio transporto sistemos transformacijos proceso, todėl lėšos pasirinktinai nukreiptos opiausioms problemoms spręsti.

#### ENERGIJOS VARTOJIMO EFEKTYVUMO IR TIEKIMO PATIKIMUMO DIDINIMAS

Pagrindinis Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje<sup>16</sup> keliamas tikslas – Lietuvos energetinės nepriklausomybės užtikrinimas, sustiprinsiantis Lietuvos energetinį saugumą ir konkurencingumą. Siekiama, šalies energetiką visiškai integruoti į Europos energetines sistemas, sudaryti sąlygas šaliai pačiai patenkinti savo energijos poreikius ir dalyvauti bei konkuruoti bendroje ES rinkose. Šio tikslo pasiekimui būtina (a) integruoti Lietuvos elektros sistemas į europines; (b) užtikrinti konkurencingą vietinę elektros gamybą; (c) įgyvendinti Trečiąjį ES energetikos paketą; (d) gamtinių dujų sektoriuje užsitikrinti dujų tiekimo alternatyvas: pastatant suskystintų gamtinių dujų terminalą (toliau – SGD), įrengiant saugyklą ir nutiesiant Lietuvos-Lenkijos dujų jungtį, tokiu būdu sujungiant Lietuvos ir ES dujų sistemas<sup>17 18</sup>.

Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje taip pat yra įvardinami energijos tiekimo saugumo, energetikos sektoriaus konkurencingumo ir energetikos sektoriaus darnios plėtros iššūkiai.

Didelė dalis nepakankamo energijos tiekimo saugumo, efektyvumo, darnios plėtros iššūkių kyla dėl su infrastruktūra susijusių problemų. Lietuvos energetinės infrastruktūros modernizavimas yra vienas iš esminių faktorių sukuriant sąlygas šaliai tapti nepriklausomai nuo įvairių energetinių monopolijų įtakos bei plėtoti palankų paslaugų kainos ir kokybės santykį Lietuvos gyventojams.

2014-2020 m. VP nemažai investicijų į šalies energetikos ūkį suplanuota VP 4 prioritete. Analizuojamame VP 6 prioritete numatytos tik investicijos į pažangių elektros perdavimo tinklų ir dujų tiekimo saugumo ir efektyvumo infrastruktūros plėtrą, investuojant į automatizuotų valdymo prijunginių elektros perdavimo sistemoje ir nuotoliniu būdu valdomų dujotiekio uždarymo įtaisų dalies didinimą.

#### APIBENDRINIMAS

Apibendrinant, VP 6 prioriteto intervencijų **tinkamumas nacionalinės strateginės darbotvarkės kontekste yra vidutinis**. 2014–2020 m. laikotarpio investicijos atitiko didžiąją dalį kituose priemonių planavimo metu aktualiuose nacionaliniuose strateginiuose dokumentuose identifikuotų problemų, tačiau esamos investicijos mažiau prisidės prie strateginėje darbotvarkėje akcentuojamų mažiau taršių

<sup>16</sup> Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija, patvirtinta LR Seimo nutarimu Nr. XI-2133, 2012-06-26.

<sup>17</sup> Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija, patvirtinta LR Seimo nutarimu Nr. XI-2133, 2012-06-26.

<sup>18</sup> Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos 2013-2015 metų strateginis veiklos planas.



transportavimo sprendimų spartesnės plėtos. Nors dalis tikslų, siekiant plėtoti mažiau taršų transportą, įgyvendinami tiesiogiai investuojant į aplinkai draugiškesnį viešąjį transportą, elektromobilių krovimo stoteles pagal VP 4 prioriteto priemones, bendrai matomas didesnis poreikis plėtoti alternatyvas krovinių gabenimui automobilių keliais. Kol kas investicijos į geležinkelių infrastruktūrą, intermodalines jungtis išlieka vystymosi stadijoje, taip pat mažesnis dėmesys skirtas vidaus vandenų plėtrai.

Suplanuotos intervencijos yra svarbios ir reikalingos, tačiau neretai sprendžia tik tam tikras einamąsias problemas, o esmingesniai proveržiui reikalingos įvairesnio tipo investicijos. Žinant sektoriaus dydį ir investicijų poreikį, toks investicijų orientavimas tik į kai kurias aktualiausias problemas yra suprantamas ir, matyt, neretai bene vienintelis galimas sprendimas, tačiau tam, kad pasiekti ambicingus šalies strateginiuose dokumentuose keliamus tikslus, reikalinga jau pradėtų ir naujų intervencijų tąsa.

## 2.3 TIKSLINIŲ GRUPIŲ POREIKIAI

Transporto sektoriaus analizėse ir strateginiuose dokumentuose, tikslinėmis grupėmis yra įvardinama **visuomenė** ir jos narių judumas, su prekių transportavimu, aukštos kokybės logistika ir pašto paslaugomis susiję **asmenys** ir **įmonės**. Šios tikslinės grupės dar gali būti skirstomos į įvairius pogrupius, apibrėžiamus tokiais požymiais kaip transporto tipas (kelių, geležinkelių, upių ar jūrų ar oro transportas), aktyvius transporto infrastruktūros naudotojus (asmenis, kurie naudojami transporto infrastruktūra) ar pasyvius transporto infrastruktūros naudotojus, (asmenis, gyvenančius šalia transporto tinkų, keliančių didelį triukšmą ir kuriems yra gerinamos gyvenamosios sąlygos įgyvendinant triukšmą mažinančias priemones). Pagrindinių elektros ir dujų tinklų sektoriuje tikslinėmis grupėmis, nors nėra nurodyta, galima įvardinti Lietuvos, Baltijos, Skandinavijos šalis, taip pat Europos Sąjungą.

2014–2020 m. laikotarpio investicijos buvo skirtos labiau transporto infrastruktūros gerinimui ir su tuo susijusių bendro pobūdžio problemų sprendimui. Įgyvendinant projektus **sausumos kelių** renovavimo ar įrengimo srityje, buvo orientuojamasi į Lietuvos bei užsienio gyventojus, kaip kelių eismo dalyvius, kelius prižiūrinčias įstaigas, pagalbos tarnybas ar krovinių ir pašto paslaugas teikiančias įmones. Pagrindiniai siekiai – sutrumpinti kelionei skirtą laiką, mažinti eismo įvykių skaičių, mažinti spūstis, triukšmą bei oro taršą, bei didinti transporto srautų pralaidumą – iš esmės atitiko tikslinių grupių poreikius. Įgyvendinant **geležinkelių** projektus, buvo orientuojamasi į ekspeditorių, siuntėjų bei keleivių poreikius gauti aukštesnės kokybės paslaugas, sutrumpinant kelionės ar krovinių gabenimo laiką. Dalis įgyvendinamų projektų buvo orientuoti į pėsčiųjų, turinčių kirsti geležinkelį, saugumą (buvo įrengiami viadukai ar požeminės perėjos), taip pat orientuojamasi į šalia geležinkelio tinklų gyvenančių gyvenimo kokybės gerinimą, įrengiant triukšmą mažinančias sienutes.

Projektuose skirtuose **jūros uosto** modernizavimui, įvardinamos šios tikslinės grupės: uoste veikiančios įmonės, Klaipėdos miesto savivaldybė, Klaipėdos miesto bendruomenės, laivų ir krovinių savininkai, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija bei Lietuvos gyventojai. Projektuose nurodoma, kad „šių tikslinių grupių poreikiai apima saugią laivybą, mažesnę taršą, socialinių ir ekonominių sąlygų gerinimą Klaipėdos mieste bei užtikrinamus gamtosauginius reikalavimus“.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas“ poveikio vertinimo paslaugos, SUMIN užsakymu atliko UAB „Smart Continent“ 2021 m. Prieiga per internetą: <https://2014.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-m-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programos-prioriteto-darnaus-transporto-ir-pagrindiniu-tinklu-infrastrukturos-pletra-poveikio-vertinimas>

Krovinių vežėjai bei vidaus vandenų transporto savininkai ir naudotojai įvardinami tikslinės grupės atstovai įgyvendinant projektus **vidaus vandenu** transporte. Visgi pabrėžtina, kad dėl mažo projektų kiekio šioje srityje, šių tikslinių grupių poreikiai nėra patenkinami.

Įgyvendinant projektus Vilniaus **oro uosto** infrastruktūrai modernizuoti, identifikuojama plati tikslinė grupė: Vilniaus oro uosto keleiviai, Vilniaus oro uoste skrydžius vykdančys vežėjai, Vilniaus miesto gyventojai, patenkantys į viršnorminės nakties triukšmo zoną. Įgyvendinti projektai, kurių metu buvo gerinama Vilniaus oro uosto infrastruktūra, modernizuojami ar naujai įrengiami pakilimo takai, įrengiant specializuotą nuledinimui skirtą aikštelę, sukuriamos sąlygos mažinti užterštų medžiagų patekimą į aplinką, atitiko tikslinės grupės poreikius. Visgi, pastebėtina, kad šie projektai yra orientuoti tik į Vilniaus oro uosto modernizavimą ir koncentruoti teritoriškai, neskiriant dėmesio kitiems Lietuvos oro uostams.

Kalbant apie **elektros ir dujų tinklų** infrastruktūrai gerinti skirtus projektus, identifikuojamos šios tikslinės grupės: Lietuva ir jos kaimyninės šalys, Skandinavijos ir Europos Sąjungos šalys, kurios gauna naudą Lietuvos energetiką visiškai integruojant į Europos energetines sistemas, sudarant sąlygas šaliai dalyvauti bei konkuruoti bendrose ES rinkose. Įgyvendinti projektai buvo labiausiai orientuoti į tinkamos infrastruktūros sukūrimą ir paruošimą tolimesniems žingsniams, todėl tiesioginė nauda tikslinėms grupėms gali būti sunkiai apčiuopiama, visgi pažymėtina, kad tokių projektų ilgalaikė vertė yra aukšta.

Apibendrinant, **VP 6 prioriteto tinkamumą tikslinių grupių poreikiams galima vertinti kaip aukštą.**

### 3. REZULTATYVUMAS

VP 6 prioriteto rezultatyvumas vertinamas analizuojant produktų rodiklių pasiekimus pagal atskirus konkrečiuosius uždavinius: 6.1.1., 6.2.1. bei 6.3.1. Poskyrio pabaigoje pateikiama bendra konkrečių uždavinių bei viso prioriteto rezultatyvumo apžvalga. Analizei naudojami 2022 m. gruodžio 31 d. SFMIS pateikiami duomenys.

#### VP 6.1.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIAI

Konkreto uždavinio 6.1.1 pasiekimai matuojami 5 produkto rodikliais (žr. 3 lentelę).

#### 3 LENTELĖ. VP 6.1.1. KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIAI

Rodiklio kodas	Rodiklio pavadinimas	VP Siektina reikšmė 2023 m.	Pasiekta reikšmė 2022 m.	Sutartyse planuojama pasiekti reikšmė	Priemonės, kuriose siekiama rodiklio	Pasiekta reikšmė 2022 m.	Sutartyse planuojama pasiekti reikšmė
P.B.212-06.1.1	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis	339	62,99	127 <sup>20</sup>	06.1.1-TID-V-503	62,99	448,01
P.B.213-06.1.1	Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis	7	5,16	5,16 <sup>21</sup>	06.1.1-TID-V-502	5,16	5,16
P.B.215-06.1.1	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis	99	95,09	99,29	06.1.1-TID-V-501	95,09	99,29
P.S.340-06.1.1	Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	3	2	6 <sup>22</sup>	06.1.1-TID-V-505	2	6 <sup>23</sup>
P.S.341-06.1.1	Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų plotas	176167	176167	176167	06.1.1-TID-V-506	176167	176167

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis 2014–2020 m. VP ir SFMIS duomenimis.

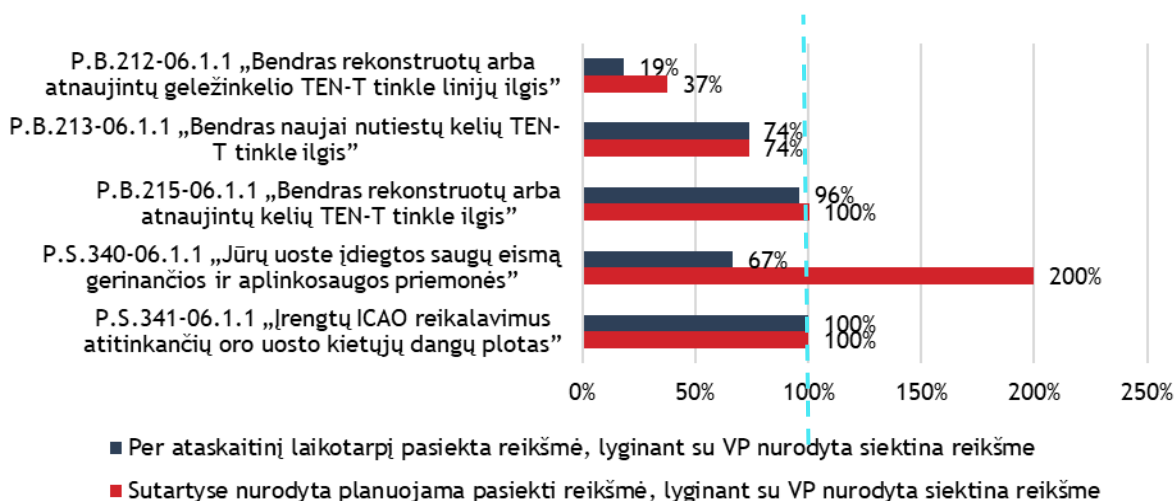
Vertinant uždavinio rezultatyvumą, žemiau pateikiama šiuo metu egzistuojanti visų penkių 6.1.1. VP konkreto uždavinio produkto rodiklių pažanga, lyginant su VP užsibrėžta reikšme 2023 m. Atliekant skaičiavimus VP numatyta siektina reikšmė 2023 m. prilyginta 100 proc. (paveiksle žymima mėlyna punktyrine linija). Skirtumai tarp minėtos galutinės siektinos reikšmės ir 2022 m. jau pasiektos rodiklio reikšmės (per ataskaitinį laikotarpį pasiekta reikšmė) bei sutartyse nurodytos planuojamos pasiekti reikšmės yra išreikšti procentais.

<sup>20</sup> Sutartyse suplanuota reikšmė atliekamo vertinimo metu keičiama, kadangi dalis suplanuotų geležinkelio ruožų nebus sutvarkyti iki 2023 m. pabaigos. Projektas „Ruožo Kaišiadorys – Klaipėda (Draugystės st.) elektrifikavimas“ dalinamas į du etapus, antrojo etapo įgyvendinimą perkeliama į 2021-2027 m. investicinį laikotarpį. Atnaujinta, pagal įgyvendinamas sutartis planuojama pasiekti rodiklio reikšmė – 127 km (pakeitimas Nr. 3-241, 2023-05-08, paskelbta TAR 2023-05-08).

<sup>21</sup> Neaktualu, nes visi projektai, kuriuose siekiama šio rodiklio, jau įgyvendinti

<sup>22</sup> Neaktualu, nes visi projektai, kuriuose siekiama šio rodiklio, jau įgyvendinti

<sup>23</sup> Neaktualu, nes visi projektai, kuriuose siekiama šio rodiklio, jau įgyvendinti



#### 14 PAVEIKSLAS. VP 6.1.1. KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIŲ REIKŠMIŲ PAŽANGA (2022 M.)<sup>24</sup>

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Pagrindinė investicijų pagal VP 6.1.1 uždavinį dalis teko TEN-T tinklo, įskaitant su jais susijusių privažiuojamųjų kelių ir tiesioginių jungiamųjų kelių, rekonstrukcijai ir tiesimui, intelektinių transporto eismo saugos ir aplinkos apsaugos, eismo informavimo ir srautų valdymo transporto sistemų ir priemonių diegimui TEN-T kelių tinkle.

Geležinkelių transporto srityje, investicijos teko geležinkelio patrauklumo didinimui, elektrifikuojant kelio ruožą Kena – N. Vilnia, elektrifikuojant Vilniaus geležinkelio mazgą, įrengiant kontaktinius tinklus, bei rekonstruojant traukos pastotes, taip pat, vykdoma eismo valdymo, signalizacijos pritaikymų darbai. Be minėtų darbų tiesiami nauji geležinkelio keliai, rekonstruojami esami geležinkelio keliai, naujai statomi/rekonstruojami tiltai, viadukai, pervažos, įrengiamos automobiliu žiedinės sankryžos. Naujai įrengiamos ar rekonstruojamos pralaidos, triukšmą slopinančios sienutės, įrengiamos tvoros ir/ar atitvėrimai nuo gyvūnų ir lietaus drenažo sistemos.

Investicijos taip pat skirtos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendro naudojimo laivybos kanalo saugos ir aplinkos apsaugos parametrų gerinimui. Investuota šiaurinio ir pietinio Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bangolaužių rekonstravimą, pastatytas ir rekonstruotas krantosaugos statinys (Smeltės botaninio draustinio gamtosauginė sienutė), išvalytas Malkų įlankoje esantis užterštas gruntas, 3,5 m. išgilinta Malkų įlankos įplaukos kanalas ir akvatorija (iki 14,5 m.).

Vilniaus oro uoste įdiegta skrydžių valdymo įranga bei tiesti trūkstanti riedėjimo takai, skirti orlaivių manevravimo trukmei sumažinti, investuota į esamų kilimo-tūpimo takų (šiaurinio perono) bei riedėjimo takų įrengimą ar techninių parametrų pagerinimą (atliekami A riedėjimo tako griovimo darbai, bei B ir F riedėjimo takų rekonstravimas, naujo riedėjimo tako Z statybos darbai, kuomet įrengiamas ne tik takas, bet ir nuotekų tinklai, drenažas, signalinių ir ašinių žiburių sistema), šalia kilimo-tūpimo tako, siekiant sumažinti orlaivių judėjimo atstumą iki stovėjimo vietos, manevravimo triukšmo ir oro taršą, įrengtos 8 orlaivių stovėjimo aikštelės, siekiant užtikrinti eismo saugą bei sumažinti neigiamą poveikį aplinkai,

<sup>24</sup> Rodiklio P.B.212-06.1.1 „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis” sutartyse planuota reikšmė nurodyta atsižvelgiant į 2023 m. gegužės mėn. pakeitimus, pagal kuriuos vienas suplanuotas geležinkelio linijų atnaujinimo projektas šioje etape nebus įgyvendintas pilna apimtimi, todėl keičiasi planuojama pasiekti produkto rodiklio reikšmė.

tarptautiniame Vilniaus oro uoste įrengiama nuledinimo/antiledodaros aikštelės su būtina infrastruktūra bei paviršinių nuotekų valykla. Taip pat, modernizavus Vilniaus oro uosto triukšmo monitoringo sistemą, parengti triukšmo žemėlapiai ir triukšmo vertinimo ataskaitos.

Keturių iš penkių VP 6.1.1 konkrečiau uždavinio produkto rodiklių reikšmės 2022 m. pabaigoje vis dar nebuvo pasiekusios VP suplanuotų reikšmių. Dauguma įgyvendinamų projektų buvo planuojami/koordinuojami centralizuotai (valstybinio planavimo projektai), todėl sutartyse suplanuotos pasiekti produkto rodiklių reikšmės neretu atveju atitinka, o atskirais atvejais ir viršija VP numatytas pasiekti reikšmes. Atitinkamai, ir suplanuotos rodiklio reikšmės pasiekimas 2023 m. pabaigoje priklausys tik nuo konkrečių projektų sėkmingos pabaigos.

2022 m. pabaigoje prastu rezultatyvumu pasižymėjo produkto rodiklis **P.B.212-06.1.1** „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis“ – 2022 m. pasiekta reikšmė sudarė 19 proc. VP numatytos siektinos reikšmės (pasiekta 62,99 km, kai VP siektina reikšmė – 339 km.). Žemas esamas rodiklio rezultatyvumas susijęs su tuo, jog iš šio stebėsenos rodiklio siekiančių 6 projektų (VP priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-503), 2022 m. pabaigoje buvo įgyvendinti tik 3 projektai. Kiti 3 projektai, kurių metu turėtų būti atnaujinama didelė dalis visų suplanuotų geležinkelio linijų (386,9 km), 2022 m. pabaigoje dar nebuvo baigti. Šių projektų metu yra įgyvendinami geležinkelio ruožo Kaišiadorys – Klaipėda, Vilniaus geležinkelio mazgo bei IX B transporto koridoriui priklausančio kelio atnaujinimo ir elektrifikacijos darbai. 2023 m. birželio mėn. duomenimis, šiame investiciniame laikotarpyje nebus suplanuota apimtimi įgyvendintas projektas, kurio metu vykdomas ruožo Kaišiadorys – Klaipėda (Draugystės st.) elektrifikavimas, dalis jo įgyvendinimo persikelia į 2021-2027 m. laikotarpį). Dėl to VP suplanuota rodiklio P.B.212-06.1.1 „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis“ reikšmė nebus pasiekta (planuojama atnaujinti tik 127 km geležinkelio linijų, lyginant su planuotais 339 km).

Rodiklių **P.B.213-06.1.1** „Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis“ ir **P.S.340-06.1.1** „Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės“ reikšmės, suplanuotos VP, taip pat nėra ir nebus pasiektos. Visi projektai, kurių metu siekiama šių produkto rodiklių, jau yra įgyvendinti. Rodiklio P.S.340-06.1.1 „Jūrų uoste įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės“ VP ir sutartyse suplanuotos reikšmės nebuvo pasiektos dėl racionalių priežasčių – jau įgyvendinant projektą, kurio metu buvo rekonstruojami bangolaužiai (molai), atlikto SPAV metu buvo nustatyta, jog vienos iš Kuršių Nerijos krantosaugos sienučių nereikia stiprinti, dėl ko buvo sumažinta projekto apimtis<sup>25</sup>. Rodiklio P.B.213-06.1.1 „Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis“ VP suplanuotos reikšmės nepasiekimas taip pat siejamas labiau su techninio pobūdžio pokyčiais, kurie atsirado parengus techninius projektus, kurių VP planavimo metu dar nebuvo<sup>26</sup>. Atitinkamai, šių rodiklių suplanuotų reikšmių nepasiekimas nelaikytinas problema ir įtakos suplanuotų rezultatų rodikliui pasiekimui neturi.

Apibendrinant, 6.1.1 konkrečiau uždavinio visų produkto rodiklių rezultatyvumas **laikomas žemu**. Nors, du produkto rodikliai pasieks VP suplanuotas reikšmes, o du produkto rodikliai VP numatytų reikšmių nepasieks dėl mažesnio nei planuota darbų poreikio, iš esmės neatsisakant įgyvendintuose projektuose keltų tikslų, ženkliai mažesnis nei planuota atnaujintų geležinkelio linijų ilgis laikytinas esminiu neigiamu faktoriumi, mažinančiu 6.6.1 konkrečiau uždavinio rezultatyvumą.

#### VP 6.2.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIAI

<sup>25</sup> „Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas“, 2021 m., UAB „Smart Continent“, užsakovas – LR susisiekimo ministerija

<sup>26</sup> Ten pat

VP 6 prioriteto konkretaus uždavinio 6.2.1. pasiekimai matuojami 4 produkto rodikliais.

4 LENTELE. VP 6.2.1. KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIAI

Rodiklio kodas	Rodiklio pavadinimas	VP Siektina reikšmė 2023 m.	Pasiekta reikšmė (2022 m)	Sutartyse planuojama pasiekti reikšmė	Priemonės, kuriose siekiama rodiklio	Pasiekta reikšmė 2022 m.	Sutartyse planuojama pasiekti reikšmė
P.B.214-06.2.1	Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis	201	191,06	227,07	06.2.1-TID-R-511	83,65	97,58
					06.2.1-TID-V-507	107,41	129,49
P.B.216-06.2.1	Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenių kelio ilgis	20	0	20	06.2.1-TID-V-510	0	20
P.S.342-06.2.1	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės	173	259,1	296	06.2.1-TID-R-511	246	271
					06.2.1-TID-V-507	9	19
					06.2.1-TID-V-509	4	6
P.S.343-06.2.1	Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, iš kurių: geležinkelių pervažose	9	8	11	06.2.1-TID-V-508	8	11

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis 2014–2020 m. VP ir SFMIS duomenimis.

Kaip matyti paveiksle žemiau, 1 iš 4 šio konkretaus uždavinio produkto rodiklių 2022 m. pabaigoje jau buvo viršijęs VP suplanuotas siektinas reikšmes. Likę trys rodikliai VP planuotų reikšmių dar nebuvo pasiekę.



15 PAVEIKSLAS. VP 6.2.1. KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIŲ REIKŠMIŲ PAŽANGA (2022 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Investicijos pagal VP 6.2.1 uždavinį skirtos šalies regionų judumo didinimui. Pagrindinė investicijų dalis teko įvairių gatvių modernizavimui, gerinant įvairių Lietuvos savivaldybių miestų infrastruktūrą, sutvarkant vietinės reikšmės kelius, nutiesiant perspektyvines gatves, įrengiant žiedines sankryžas,

įrengiant bordiūrus, nuovažas, pėsčiųjų takus, eismo reguliavimo priemonės, gatvės apšvietimo sistemas, pėsčiųjų apsaugines tvoreles, išvalant aplink esančias pralaidas, pakeliant inžinerinių tinklų šulinių dangčius, apželdinant ir sutvarkant aplink rekonstruojamas gatves esančias teritorijas. Taip pat, valstybinės reikšmės keliuose rekonstruojamos sankryžos, daugelyje vietų pakeičiant jas į žiedines, tiesiami pėsčiųjų ir dviračio takai, įrengiami stacionarūs greičio matuokliai ir kitos eismo saugos priemonės, pagerinami aplinkos ir visuomenės sveikatos apsaugai nustatyti reikalavimai.

Geležinkelio transporto srityje investicijos teko automobilių ir geležinkelio sankirtų, žiedinių sankryžų įrengimui, universalaus dizaino viadukų įrengimui, taip pat įrengiant apšvietimo ir vaizdo stebėjimo sistemas, tunelių po geležinkeliais, pėsčiųjų takų, šaligatvių ir šviesoforų įrengimui bei triukšmo mažinimo priemonių įrengimas, statant triukšmą mažinančias sienutes tarp geležinkelio bėgių ir gyvenamųjų namų teritorijų. Taip pat įrengiamos dviejų lygių geležinkelių ir automobilių kelių sankirtos, tokiu būdu sudaryti sąlygas nepertraukiamam automobilių ir traukinių eismo judėjimui bei didinant eismo ir pėsčiųjų saugumą, prisidedant prie CO<sup>2</sup> išmetimo mažinimo tikslų.

Gerinant susiekimo vandens keliais sąlygas gilinta Nemuno vaga ruože nuo 225,6 kilometro (Kaune) iki 126 kilometro ir nuo 106 kilometro iki 0 kilometro (Atmatos žiočių). Rekonstruotos ir naujai pastatytos bunos formuos tiesesnę ir siauresnę laivakelį, be to susiaurėjusios srovės tėkmė jį natūraliai gilins, dėl ko mažės pakartotinių investicijų į Nemuno vagos gilinimą poreikis.

Produkto rodiklio P.B.216-06.2.1 „Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenų kelio ilgis“ siekiama įgyvendinant vienintelį projektą pagal priemonę Nr. 06.2.1-TID-V-510. Atsakingų institucijų teigimu, iki 2023 m. pabaigos projektas bus sėkmingai įgyvendintas suplanuota apimtimi<sup>27</sup>.

Kitų rodiklių suplanuotos reikšmės taip pat turėtų būti pasiektos iki 2023 m. pabaigos – visose aktualiose priemonėse dar yra nepabaigtų įgyvendinti projektų. Remiantis atsakingos institucijos pateikta informacija, esminių kliūčių pabaigti įgyvendinti šiuos projektus nenustatyta.

2022 m. pabaigoje 6.2.1. konkretaus uždavinio produkto rodiklių rezultatyvumas vidutiniškai siekė 83 proc., šį aukštą rezultatyvumą lemia ženkliai viršyta rodiklio **P.S.342-06.2.1** „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės“ reikšmė (150 proc. lyginant su VP numatyta siektina reikšme). Likusių rodiklių reikšmės iki 2022 m. gruodžio 31 d. lyginant su VP suplanuotomis siektinomis reikšmėmis, pasiektos nebuvo. Visgi, atsižvelgiant į suplanuotas projektų sutartyse nurodytas rodiklių reikšmes, tikėtina, kad VP numatytas atitinkamų rodiklių reikšmes iki 2023 m. pavyks pasiekti. **Taigi, bendras 6.2.1. konkretaus uždavinio rezultatyvumas yra vertinamas kaip aukštas** ir indikuoja, jog investicijos šiose srityse buvo pakankamai svarus indėlis į VP uždavinio tikslų pasiekimą.

### VP 6.3.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIAI

VP 6.3.1 konkretaus uždavinio pasiekimai matuojami 6 produkto rodikliais (žr. 5 lentelę).

5 LENTELĖ. VP 6.3.1. KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIAI

Rodiklio kodas	Rodiklio pavadinimas	VP Siektina reikšmė 2023 m.	Pasiekta reikšmė (2022 m)	Sutartyse planuoja ma pasiekti reikšmė	Priemonės, kuriose siekiama rodiklio	Pasiekta reikšmė 2022 m.	Sutartyse planuojam a pasiekti reikšmė
----------------	----------------------	-----------------------------	---------------------------	--	--------------------------------------	--------------------------	--

<sup>27</sup> Remiantis VVKD pateikta informacija.

P.S.344-06.3.1	Įrengtos naujos ir (arba) atnaujintos transformatorių pastotės ir (arba) skirstyklos	23	14	32	06.3.1-LVPA-V-103	14	32
P.S.345-06.3.1	Nutiestų ir (arba) rekonstruotų elektros perdavimo linijų ilgis	330	295,25	358,82	06.3.1-LVPA-V-103	295,25	358,82
P.S.346-06.3.1	Panaudojant išmaniąsias technologijas modernizuotos dujų skirstymo ir apskaitos stotys	5	2	7	06.3.1-LVPA-V-104	2	7
P.S.347-06.3.1	Nutiestų ir (ar) modernizuotų magistralinių dujotiekių ilgis	19	13,93	34,72	06.3.1-LVPA-V-104	13,93	34,72
P.S.348-06.3.1	Nutiestų skirstomųjų dujotiekių ilgis	50	49,44	49,44	06.3.1-LVPA-K-107	49,44	49,44
P.S.435-06.3.1	Įdiegus pažangius infrastruktūros elementus modernizuoti arba įrengti gamtinių dujų perdavimo sistemos technologiniai priklausiniai	18	25	25	06.3.1-LVPA-V-103	25	25

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis 2014–2020 m. VP ir SFMIS duomenimis.

Dauguma 6.3.1 konkretaus uždavinio produkto rodiklių 2022 m. pabaigoje dar buvo nepasiekę VP numatytų siektinų reikšmių, vienas rodiklis – pasiekęs ir vienas - viršijęs (žr. 16 pav.).



16 PAVEIKSLAS. VP 6.3.1. KONKRETAUS UŽDAVINIO PRODUKTO RODIKLIŲ REIKŠMIŲ PAŽANGA (2022 M.)



*Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.*

Pagrindinė investicijų pagal VP 6.3.1 uždavinį dalis teko naujų pažangių skirstymo sistemų įrengimui, kurios didina gamtinių dujų skirstymo sistemos saugumą ir patikimumą, nepertraukiamą gamtinių dujų skirstymą, naujai pažangiai gamtinių dujų skirstymo sistemai įdiegiant nuotolinio techninių parametrų surinkimo įrenginius, naujai pažangiai gamtinių dujų perdavimo infrastruktūros ir jų priklausinių plėtrai. Taip pat, naujų pažangiųjų elektros perdavimo linijų statybai, elektros perdavimo linijų modernizavimui, diegiant pažangiosios infrastruktūros elementus; transformatorių pastočių ir skirstyklų modernizavimui, bei statybai diegiant pažangiosios infrastruktūros elementus.

Analizuojant rodiklių pasiekimo rezultatus, išsiskiria vienas rodiklis **P.S.346-06.3.1** „Panaudojant išmaniąsias technologijas modernizuotos dujų skirstymo ir apskaitos stotys“, kuris 2022 m. pabaigoje dar gerokai atsiliko nuo VP numatytos siektinos reikšmės (pasiekta reikšmė sudarė tik 40 proc. siektinos VP reikšmės). Tačiau iki 2023 m. pabaigos, užbaigus šiuo metu įgyvendinamą projektą, VP reikšmės turėtų būti pasiektos ir viršytos. Kiti iki šiol nepasiekti šio uždavinio rodikliai, remiantis informacija apie pasirašytas sutartis, kurios dar vykdomos, remiantis atsakingų institucijų pateiktomis prognozėmis<sup>28</sup>, taip pat turėtų būti pasiekti iki 2023 m. pabaigos.

Apibendrinant, 6.3.1. konkretaus uždavinio produkto rodiklių rezultatyvumas 2022 m. pabaigoje vidutiniškai siekė 84,3 proc. Šį sąlyginai aukštą rezultatyvumą lemia rodiklio **P.S.435-06.3.1** atveju ženkliai viršyta VP numatyta siektina reikšmė (139 proc.), nors 4 iš 6 rodiklių 2022 m. pabaigoje dar nebuvo pasiekti. Visgi, atsižvelgiant į projektų sutartyse nurodytas planuojamas pasiekti rodiklių reikšmes ir remiantis atsakingų institucijų pateikta informacija dėl tikėtinos sėkmingos dar įgyvendinamų projektų pabaigos, daroma prielaida, kad iki 2023 m. pabaigos pavyks pasiekti VP numatytas siektinas rodiklių reikšmes. Taigi, bendras **3.2.1. konkretaus uždavinio rezultatyvumas yra vertinamas kaip aukštas.**

---

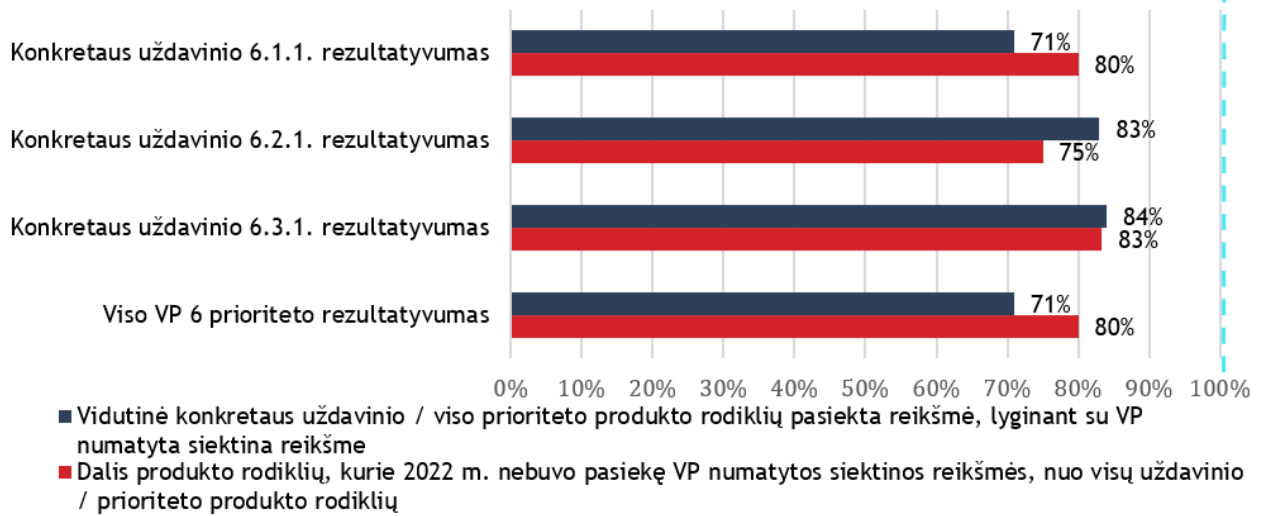
#### APIBENDRINIMAS PRIORITETO LYGIU

---

Visų VP 6 prioriteto produkto rodiklių vidutinis rezultatyvumas siekia 71 proc. VP numatytų siektinų rodiklių reikšmių. Didelė dalis VP 6 prioriteto rodiklių iki 2022 m. pabaigos dar nebuvo pasiekę VP suplanuotų reikšmių, tačiau, remiantis turima informacija, manytina, kad dauguma jų bus pasiekti iki 2023 m. pabaigos pabaigus įgyvendinti projektus ir tik keli rodikliai nepasieks suplanuotų reikšmių (pagrindė 6.1.1 konkrečiame uždavinyje). Taigi apibendrintai, **VP 6 prioriteto investicijų rezultatyvumas yra vertinamas kaip vidutinis.**

---

<sup>28</sup> Remiantis ENMIN pateikta informacija.



17 PAVEIKSLAS. VP 6 PRIORITETO IR KONKREČIŲ UŽDAVINIŲ REZULTATYVUMAS (2022 M.)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

## 4. POVEIKIS

Pagal VP 6 prioritetą „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ įgyvendinami trys investiciniai prioritetai ir trys konkretūs uždaviniai, kurie siekia 2 lentelėje nurodytų specialiųjų programos rezultato rodiklių.

Ekspertiniu vertinimu, dauguma šių rodiklių yra tinkami atspindėti VP 6 prioriteto investicijų poveikį. Be to, kaip nurodyta Europos Komisijos 2014 metų gairėse<sup>29</sup>, poveikio vertinimo metu turėtų būti vertinama VP kontribucija būtent į rezultato rodiklių pokyčius.

### 4.1 POVEIKIO VERTINIMAS REMIANTIS STATISTINE-KORELIACINE ANALIZE

Šiame poskyryje pateikiami atskirais statistinės-koreliacinės analizės pjūviais gauti vertinimo rezultatai.

#### 4.1.1 VP IŠLAIDŲ IR REZULTATO RODIKLIŲ KORELIACIJA

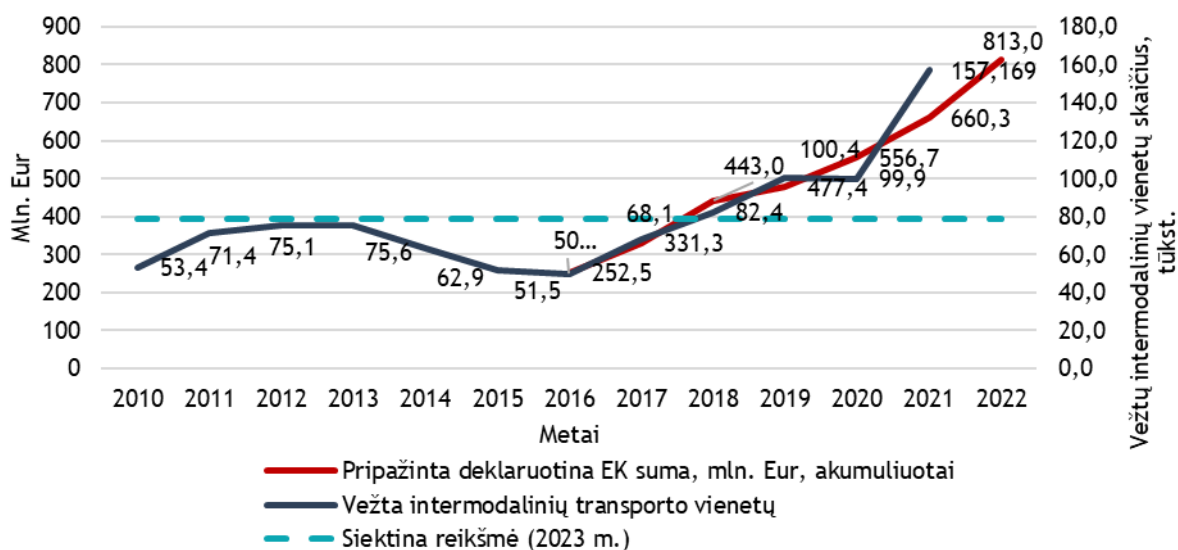
Pirmasis analizuojamas pjūvis – VP išlaidų laiko eilutės koreliacija su rezultato rodiklio laiko eilute.

##### VP 6.1.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO IR VP IŠLAIDŲ KORELIACIJA

Analizuojama 6.1.1 konkretaus uždavinio rezultato rodiklio „Vežta intermodalinių transporto vienetų“ laiko eilutės koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute (žr. 18 pav.).

---

<sup>29</sup> The Programming Period 2014–2020. GUIDANCE DOCUMENT ON MONITORING AND EVALUATION – EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND AND COHESION FUND – Concepts and Recommendations. Directorate General Regional and Urban Policy (2014). ESF gairės (Programming Period 2014–2020 – Monitoring and Evaluation of European Cohesion Policy – European Social Fund – Guidance document – June 2014) taip pat prašo orientuotis į rezultato rodiklius (The CPR has substantially strengthened the role of impact evaluation as an essential element of the strengthened results focus of the policy, making the assessment to what extent the objectives under each priority axis have been achieved compulsory for the managing authorities).



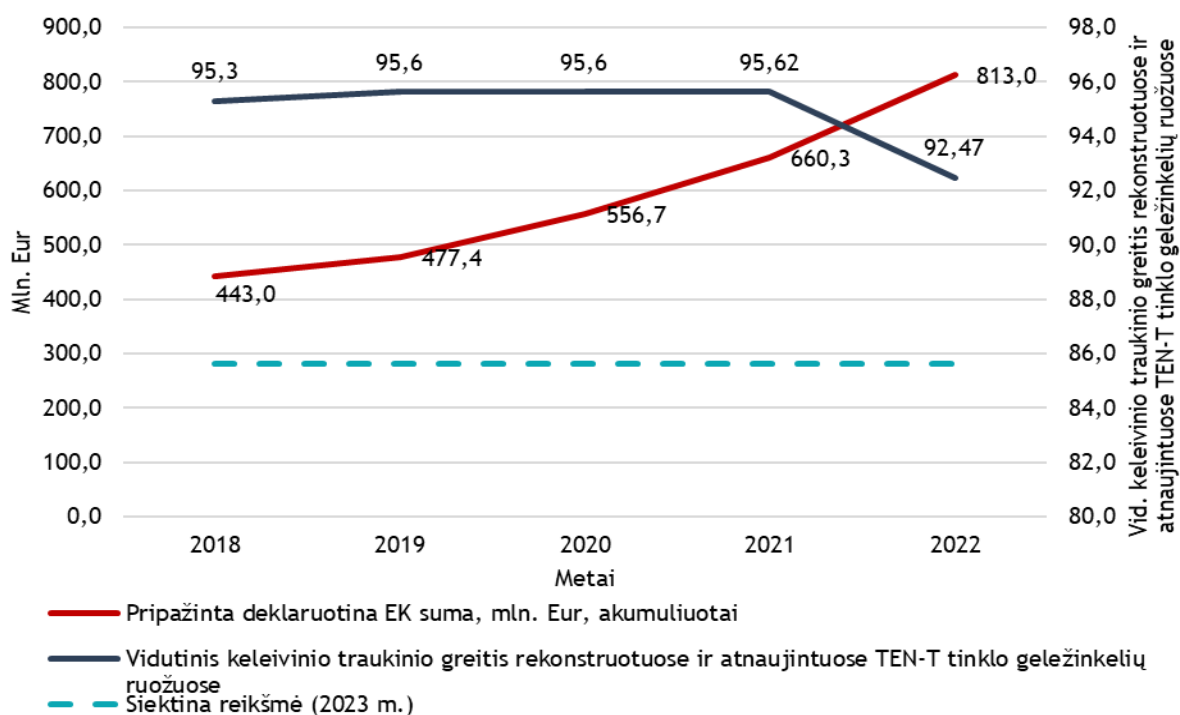
#### 18 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.1.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

2018 metais buvo pervežta 82,4 tūkst. t. intermodalinių transporto vienetų, o tai reiškia, kad 2023 m. VP planuota pasiekti reikšmė (78,86 tūkst. t. intermodalinių transporto vienetų) buvo pasiekta jau 2018 m. 2022 m. intermodalinių transportavimo vienetų reikšmė VP numatytą reikšmę viršija beveik dvigubai.

Analizuojamu periodu, nuo 2016 m. vežtų intermodalinių transporto vienetų kiekis intensyviai augo, lygiagrečiai stebimas ir VP akumuliuotų kasmetinių išlaidų (iš visų šaltinių) pagal 6.1.1 konkretų uždavinį augimas, kol 2022 m. pasiekė 813 mln. Eur. Stebima **aukšta** koreliacija tarp VP išlaidų laiko eilutės ir vežtų intermodalinių transporto vienetų kiekio (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,95). Tokie koreliacinės analizės rezultatai leidžia daryti prielaidą, kad prie analizuojamo rodiklio reikšmių augimo prisidėjo ir pagal 6.1.1 konkretų uždavinį įgyvendintos intervencijos.

Toliau analizuojama 6.1.1 konkreta us uždavinio rezultato rodiklio „Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose“ laiko eilutės koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute (žr. 19 pav.).

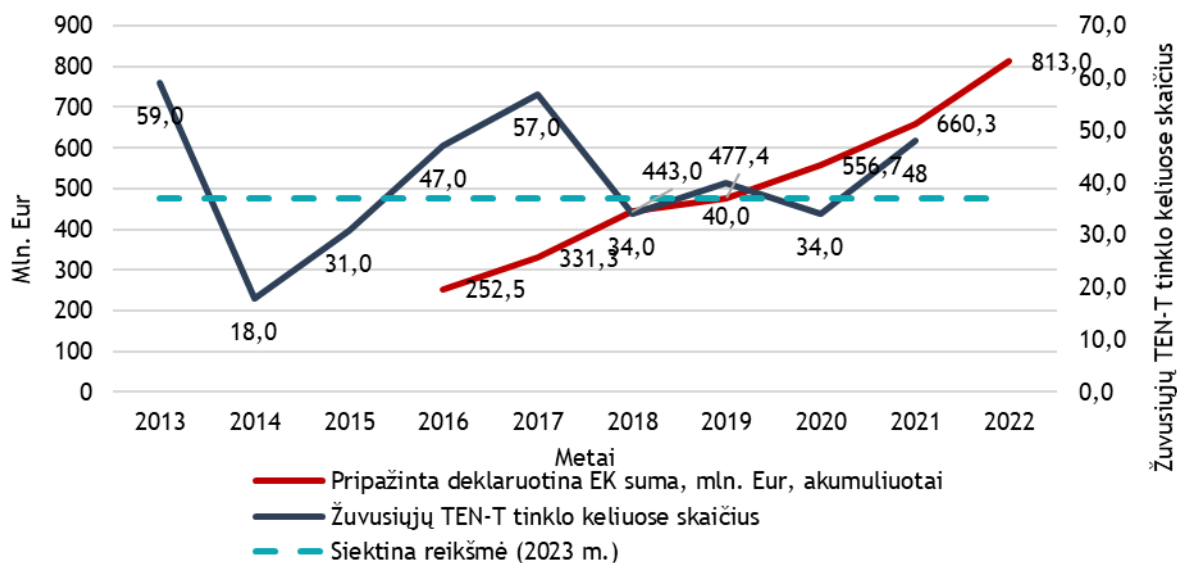


#### 19 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.1.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Nuo 2018 m. iki 2021 m. stebimas stabilus vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose, kadangi rodiklio reikšmė buvo skaičiuojama tik iš vieno tuo metu jau rekonstruoto ruožo. 2022 m. prie rodiklio skaičiavimo prijungus naujus rekonstruotus ruožus, vidutinis bendras keleivinių traukinių greitis visuose atnaujintuose ruožuose krito (dalis rekonstruotų ruožų pasižymi prastesniais parametrais). VP akumuliuotų kasmetinių išlaidų (iš visų šaltinių) pagal 6.1.1 konkretų uždavinį suma stabiliai augo nuo 2018 m. ir 2022 m. pasiekė 813 mln. Eur. Stebima **stipri** koreliacija tarp VP išlaidų laiko eilutės ir rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose vidutinio keleivinio traukinio greičio (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,79). Tokie koreliacinės analizės rezultatai atitinka faktą, kad rodiklio pasiekimas iš esmės tiesiogiai priklausomas nuo intervencijų įgyvendinimo (matuojamas greitis tik 2014-2020 m. investicijomis rekonstruotuose geležinkelio ruožuose).

Toliau pateikiama 6.1.1 konkretaus uždavinio rezultato rodiklio „Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius“ laiko eilutės koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute (žr. 20 pav.).



## 20 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.1.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

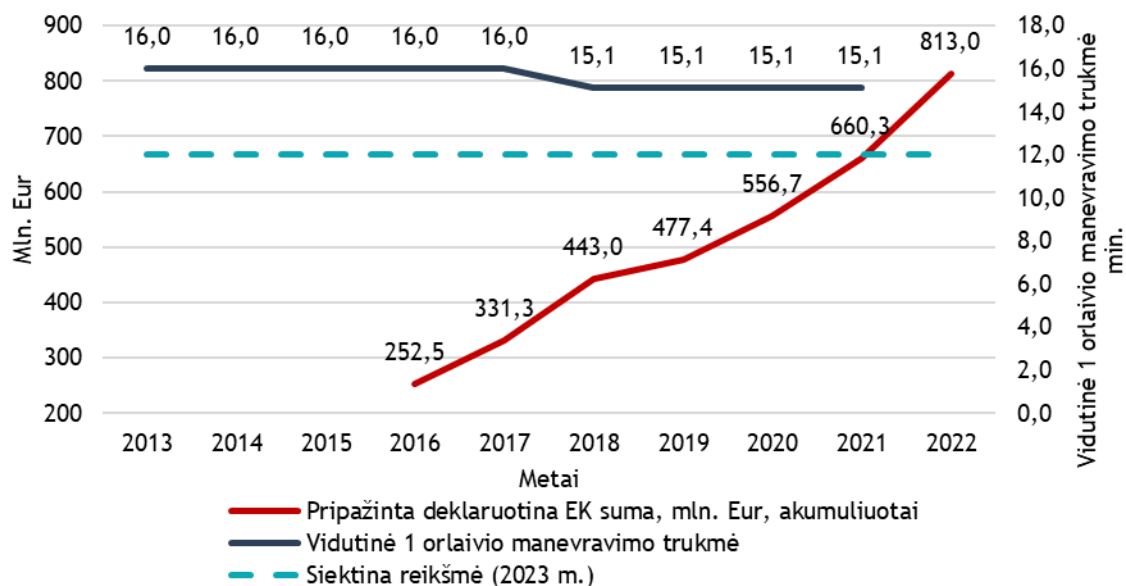
Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Nagrinėjamo rodiklio dinamika yra labai kintanti: nuo 2014 m. iki 2017 m. žuvusiųjų skaičius TEN-T tinklo keliuose augo, vėliau stebimas staigus šio rodiklio sumažėjimas ir 2018 m. rodiklio reikšmė buvo mažesnė nei VP nustatyta reikšmė (2018 m. duomenimis fiksuojama 34 žuvusieji TEN-T tinklo keliuose, o VP siektina reikšmė yra 37 žuvusieji šio tipo keliuose). Visgi, tiek 2019 m. ir 2021 m. duomenimis, TEN-T tipo keliuose žuvusiųjų skaičius vėl viršijo VP nustatytą siektiną reikšmę.

VP akumuliuotų kasmetinių išlaidų (iš visų šaltinių) pagal 6.1.1 konkretų uždavinį suma stabiliai augo nuo 2018 m. ir 2022 m. pasiekė 813 mln. Eur. Visgi, dėl labai nenuoseklios rodiklio dinamikos, stebima silpna koreliacija tarp VP išlaidų laiko eilutės ir žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose asmenų skaičiaus (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,36). Tokie koreliacinės analizės rezultatai leidžia daryti prielaidą, kad pagal 6.1.1. konkretų uždavinį įgyvendintos intervencijos mažai prisidėjo prie analizuojamo rodiklio reikšmių dinamikos. Tai patvirtina ir ankstesniame vertinime daroma išvada, kad rodikliui įtakos turi ne tik įgyvendinami projektai, bet ir kiti veiksniai, kaip, pavyzdžiui, įgyvendinamos gyventojų saugaus eismo švietimo programos ir kt.<sup>30</sup>, taip pat konkrečių metų oro sąlygos, taikytos eismo augumo priemonės ar kiti, atsitiktiniai faktoriai. Nors, žinoma, neatmestini ir kelio saugumo parametrai, kurie, greičiausiai, dar nepasiekė lygio, kuris prisidėtų prie stabilaus žūčių keliuose sumažėjimo.

Paskutinis 6.1.1 konkretaus uždavinio nagrinėjamas rezultato rodiklis yra „Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė“, kurio reikšmių koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute analizuojama 21 pav.

<sup>30</sup> Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas“ poveikio vertinimo paslaugos, SUMIN užsakymu atliko UAB „Smart Continent“ 2021 m. Prieiga per internetą: <https://2014.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-m-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programos-prioriteto-darnaus-transporto-ir-pagrindiniu-tinklu-infrastrukturos-pletra-poveikio-vertinimas>



## 21 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.1.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

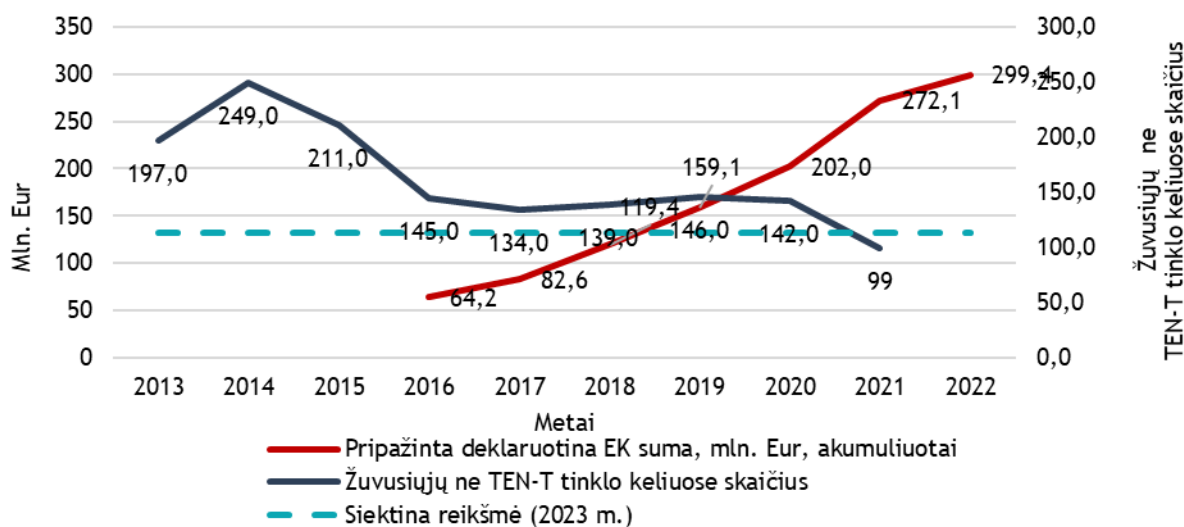
Rezultato rodiklis „Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė“ apskaičiuojamas imant visų orlaivių manevravimo trukmių sumą ir dalinant iš visų orlaivių manevravimų skaičiaus (išvedama manevravimo laiko vidurkio aritmetinė reikšmė). Skaičiavimai atliekami kartą per metus, tačiau rodiklio reikšmė skelbiama tik kas kelis metus, kuomet VĮ Lietuvos oro uostai parengia atlikto tyrimo (vertinimo) ataskaitą<sup>31</sup>. Atitinkamai, analizuojamu laikotarpiu rodiklio reikšmės žinomos tik dviejuose laiko taškuose (2013 m. ir 2018 m.), kitas šio rodiklio skelbimas numatomas 2024 m. Būtent pastaroji reikšmė bus naudojama vertinant, ar pavyko pasiekti VP užsibrėžtą rodiklio reikšmę.

VP akumuliuotos kasmetinės išlaidos (iš visų šaltinių) pagal 6.1.1 konkretų uždavinį visu VP įgyvendinimo laikotarpiu, augo, kol 2021 m. pasiekė 813 mln. Eur. Orlaivio manevravimo trukmės sumažėjimas 2018 m. ir nuo 2016 m. augančios investicijos rodo **stiprią** koreliaciją tarp VP išlaidų laiko eilutės ir minėto rezultato rodiklio laiko eilutės (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,85). Tokie koreliacinės analizės rezultatai leidžia daryti prielaidą, kad įgyvendintos intervencijos pakankamai reikšmingai prisidėjo prie analizuojamo rodiklio reikšmių dinamikos.

### VP 6.2.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO IR VP IŠLAIDŲ KORELIACIJA

Analizuojama 6.2.1 konkretaus uždavinio rezultato rodiklio „Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius“ laiko eilutės koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute (žr. 22 pav.).

<sup>31</sup> Remiantis CPVA pateikta informacija.



## 22 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.2.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

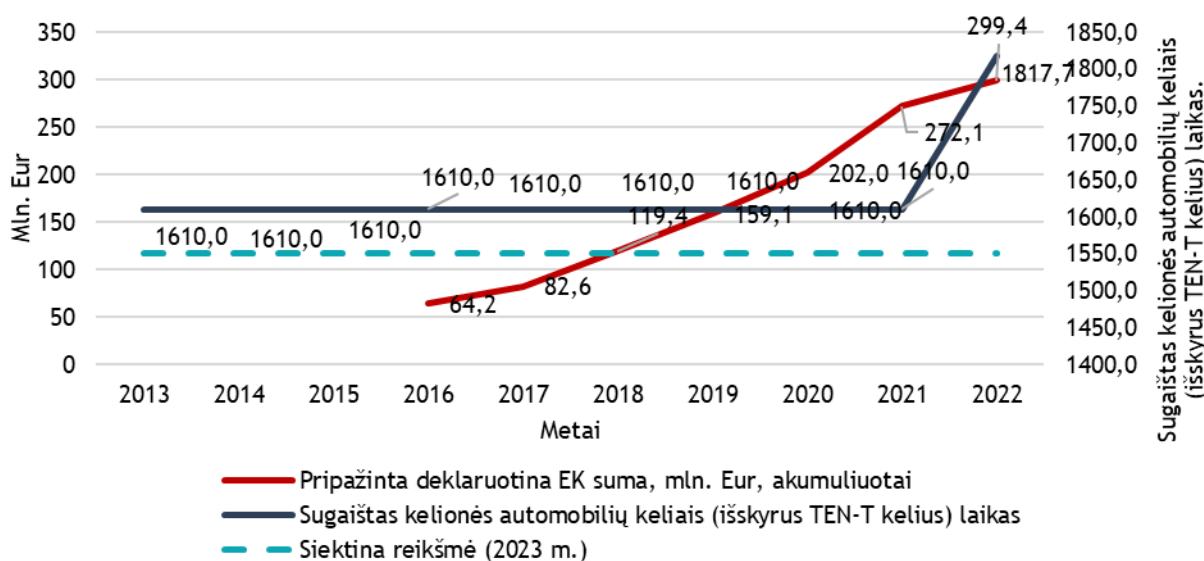
Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Nuo 2014 m. stebimas šio rodiklio „Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius“ mažėjimas, 2021 m. pasiekęs žemiausią – 99 žuvusių asmenų per metus ir taip pat pasiekęs VP nustatytą reikšmę (113 žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius).

VP akumuliuotos kasmetinės išlaidos (iš visų šaltinių) pagal 6.2.1 konkretų uždavinį visu VP įgyvendinimo laikotarpiu augo, kol 2022 m. pasiekė 299,4 mln. Eur. Apskaičiuota stipri koreliacija tarp VP išlaidų laiko eilutės ir minėto rezultato rodiklio laiko eilutės (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,70). Tokie koreliacinės analizės rezultatai leistų daryti prielaidą, kad pagal 6.2.1. konkretų uždavinį įgyvendintos intervencijos pakankamai reikšmingai prisidėjo prie analizuojamo rodiklio reikšmių dinamikos, visgi, svarbu paminėti, kad rodiklio reikšmei svarbūs daugelis kitų išorinių faktorių, todėl investicijų į kelio saugumo priemones yra itin svarbus, bet ne vienintelis veiksnys, juolab, kad investicijos pasiekė labai nedidelę dalį visų ne TEN-T tinklo kelių.

Analizuojama konkrečiau uždavinio rezultato rodiklio „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas“ laiko eilutės koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute (žr. paveikslą žemiau).





### 23 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.2.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

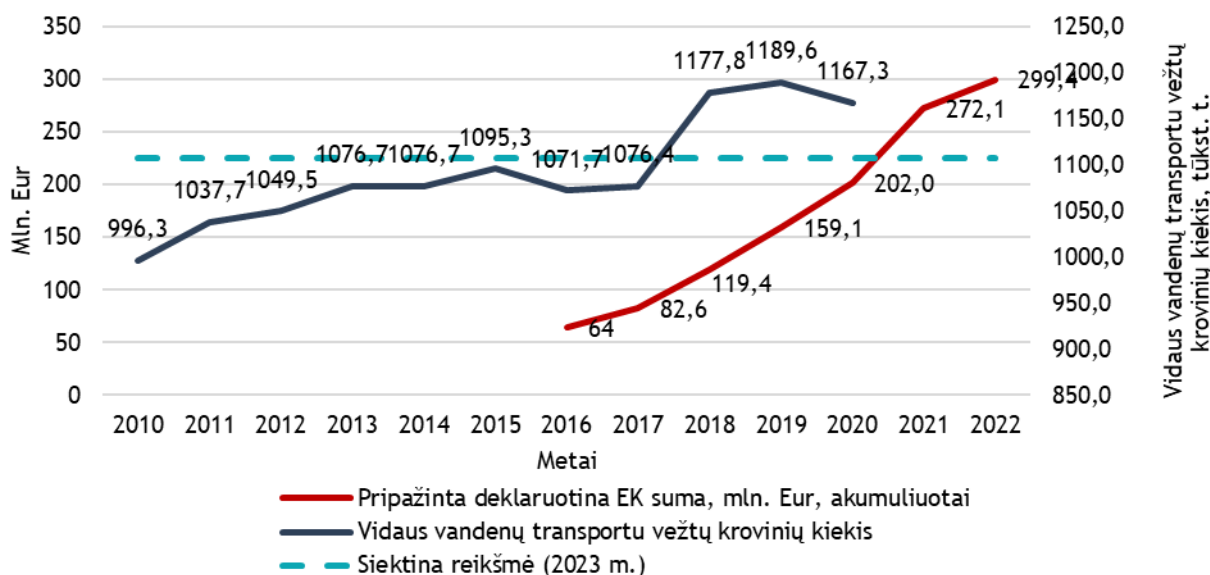
Pradinė rodiklio reikšmė, fiksuota 2013 metais ir siekė 1610 tūkst. val. automobilių sugaišto laiko keliais laiko. 2022 m. fiksuojama didėjanti šio rodiklio reikšmė (1817,7 tūkst. val.), nors VP siekiama šio rodiklio reikšmės sumažėjimo. Tačiau svarbu atkreipti dėmesį, kad rodiklis savo prasme, kaip ji gali būti aiškinama pagal VP suplanuotą siektiną reikšmę, t.y. siekiama bendro kelionių rekonstruotais ar nutiestais kelio ruožais laiko sumažėjimo, yra prieštaringas. Trumpesnio kelionės laiko tikimasi dėl vidutinio kelionės greičio padidėjimo (km/val.), tačiau kadangi rodiklis skaičiuojamas ne vienai kelionei, tačiau kelionių visumai, apskaičiuojant rodiklį taip pat naudojamas vidutinio metinio paros eismo intensyvumo (aut./parą) kintamasis, kuriam didėjant, didėja ir bendras sugaištas kelionės laikas. Automobilių eismo intensyvumo didėjimas iš esmės yra pageidautinas, nes rodo regionų atsigavimą, prie kurio taip pat prisideda ir regionų pasiekiamumo automobilių keliais gerėjimas. Taigi, ES investicijos į kelių infrastruktūros gerinimą daugumoje atvejų prisideda tiek prie individualių kelionių laiko trumpėjimo (dėl didesnio greičio atnaujintuose ar naujai nutiestuose kelių ruožuose), tiek ir, galbūt labiau netiesiogiai, prie eismo intensyvumo didėjimo šiuose ruožuose<sup>32</sup>.

VP akumuliuotos kasmetinės išlaidos (iš visų šaltinių) pagal 6.2.1 konkretų uždavinį visu VP įgyvendinimo laikotarpiu augo, kol 2022 m. pasiekė 299,4 mln. Eur. Apskaičiuota koreliacijos reikšmė tarp VP išlaidų eilutės ir minėto rezultato rodiklio laiko eilutės yra 0,62 ir yra **vidutinė**. Visgi, konkrečiu atveju koreliacijos rezultatai, dėl aukščiau aptarto pasirinkto rodiklio diskutuotino tikslingumo, neinterpretuoti tiesiogiai. Tai, kad, įgyvendinus projektus, 2022 m. padidėja bendras kelionių laikas, neretu atveju gali būti pageidaujama ir planuota įgyvendintų projektų pasekmė<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> Tam, kad įvertinti laiko sutaupymus, siejamus su investicijomis iš konkrečių kelių ruožų infrastruktūrą, reikėtų skaičiuoti vidutinį vienos kelionės laiką.

<sup>33</sup> Pavyzdžiui, eismo intensyvumas didėja dėl to, kad dalis automobilių srauto nauju keliu nukreipiama nuo gyvenviečių, iš dalies dėl gerėjančio susisiekimo daugėja verslo įmonių aplink atnaujintus/naujus kelio ruožus ir pan.

Toliau pateikiama 6.2.1 konkretaus uždavinio rezultato rodiklio „Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis“ laiko eilutės koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute (žr. 24 pav.).



#### 24 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.2.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

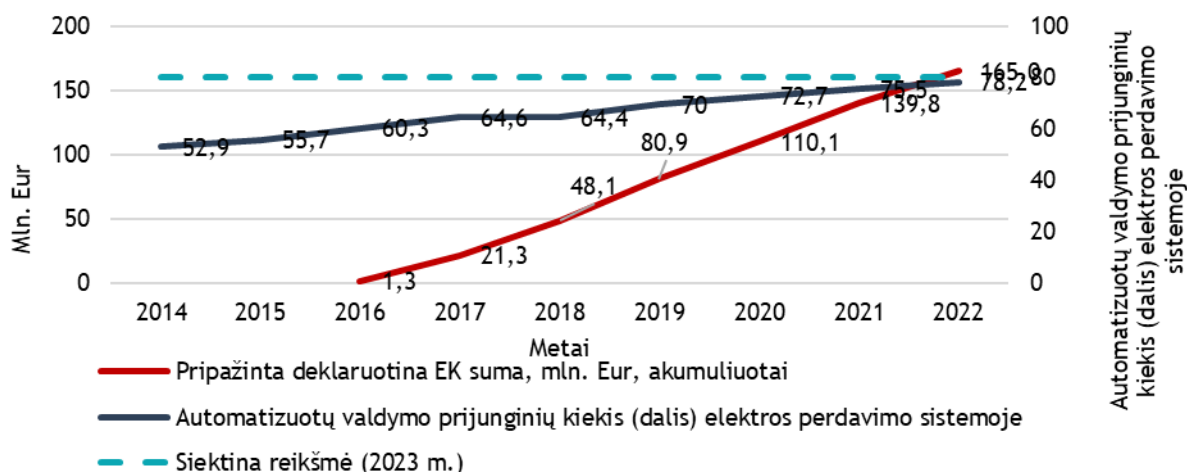
Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Augant vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekiui nuo 2010 m. ir ypač nuo 2017 m., tolygiai augo ir VP akumuliuotos kasmetinės išlaidos (iš visų šaltinių) pagal 6.2.1 konkretų uždavinį visu VP įgyvendinimo laikotarpiu augo, kol 2022 m. pasiekė 299,4 mln. Eur. Apskaičiuota **aukšta** koreliacija tarp VP išlaidų laiko eilutės ir minėto rezultato rodiklio laiko eilutės (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,81). Tai indikuoja, kad investicijos prisidėjo prie rezultato rodiklio pokyčių. Visgi, atkreiptinas dėmesys, kad rodiklio padidėjimas fiksuojamas dar nebaigus įgyvendinti projekto<sup>34</sup>. Dar daugiau, didžioji dalis fiksuojamo rodiklio reikšmės padidėjimo yra sukurta paties projekto įgyvendinimo veiklų – įgyvendinant TEN-T tinklo vandens kelio E41 rekonstrukciją, laivais yra gabenami vykdomiems pylimų formavimo darbams reikalingi akmenys. Manytina, kad vėlesniais metais, jau baigus projekto įgyvendinimą, rodiklio reikšmės vėl sumažės. Tam, kad vandens transportu vežtų krovinių apimtys nuosekliai ir pastebimai didėtų dėl intensyvėjančios verslo veiklos, greičiausiai prireiks papildomų investicijų privažiavimų gerinimui, prieplaukų pritaikymui ir pan.

#### VP 6.3.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO IR VP IŠLAIDŲ KORELIACIJA

Analizuojama 6.3.1 konkretaus uždavinio rezultato rodiklio „Automatizuotų valdymo prijunginių kiekis (dalis) elektros perdavimo sistemoje“ laiko eilutės koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute (žr. 25 pav.).

<sup>34</sup> Rodiklio „Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis“ pokytis siejamas su vieninteliu pagal VP priemonę 06.2.1-TID-V-510 įgyvendinamu projektu



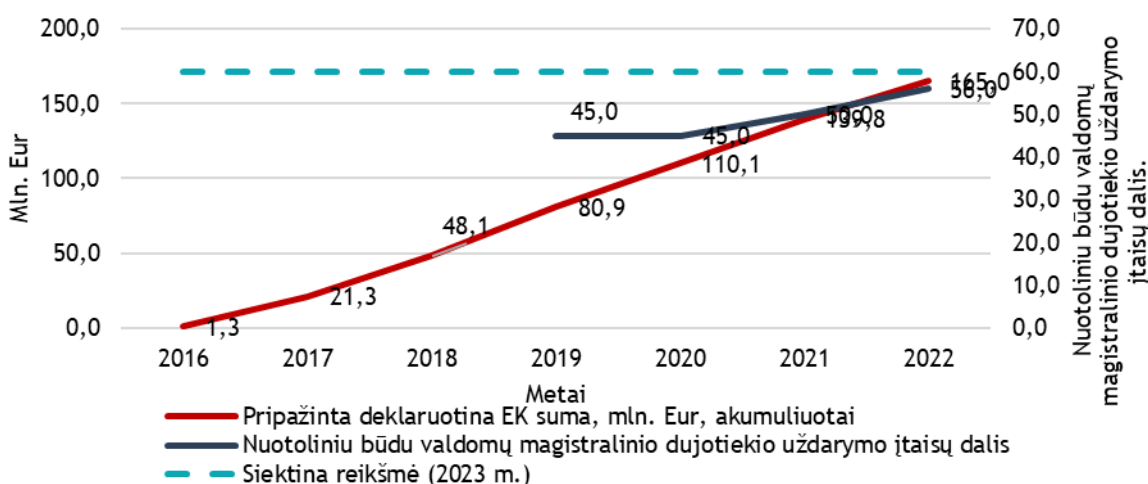
25 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.3.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Nuo 2017 m. stebimas šio rodiklio „Nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalis“ augimas, 2022 m. pasiekęs 78,2 proc. reikšmę (VP siektina reikšmė yra 80 proc.). Stebimas tolygus rodiklio kilimas.

VP akumuliuotos kasmetinės išlaidos (iš visų šaltinių) pagal 6.3.1 konkretų uždavinį visu VP įgyvendinimo laikotarpiu augo, kol 2022 m. pasiekė 165 mln. Eur. Apskaičiuota **labai stipri** koreliacija tarp VP išlaidų laiko eilutės ir minėto rezultato rodiklio laiko eilutės (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 1,0). Tokie koreliacinės analizės rezultatai leidžia daryti prielaidą, kad pagal 6.3.1. konkretų uždavinį įgyvendintos intervencijos reikšmingai prisidėjo prie analizuojamo rodiklio reikšmių dinamikos.

Analizuojama 6.3.1 konkretaus uždavinio rezultato rodiklio „Automatizuotų valdymo prijunginių kiekis (dalis) elektros perdavimo sistemoje“ laiko eilutės koreliacija su išlaidų pagal VP laiko eilute (žr. 26 pav.).



26 PAVEIKSLAS. VP IŠLAIDŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.3.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Nuo 2019 m. stebimas šio rodiklio „Nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalis“ augimas, 2022 m. pasiekęs 56 proc. reikšmę (VP siektina reikšmė yra 60 proc.). Stebimas tolygus rodiklio kilimas.

VP akumuluotos kasmetinės išlaidos (iš visų šaltinių) pagal 6.3.1 konkretų uždavinį visu VP įgyvendinimo laikotarpiu augo, kol 2022 m. pasiekė 165 mln. Eur. Apskaičiuota **labai stipri** koreliacija tarp VP išlaidų laiko eilutės ir minėto rezultato rodiklio laiko eilutės (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,93). Tokie koreliacinės analizės rezultatai leidžia daryti prielaidą, kad pagal 6.3.1. konkretų uždavinį įgyvendintos intervencijos reikšmingai prisidėjo prie analizuojamo rodiklio reikšmių dinamikos.

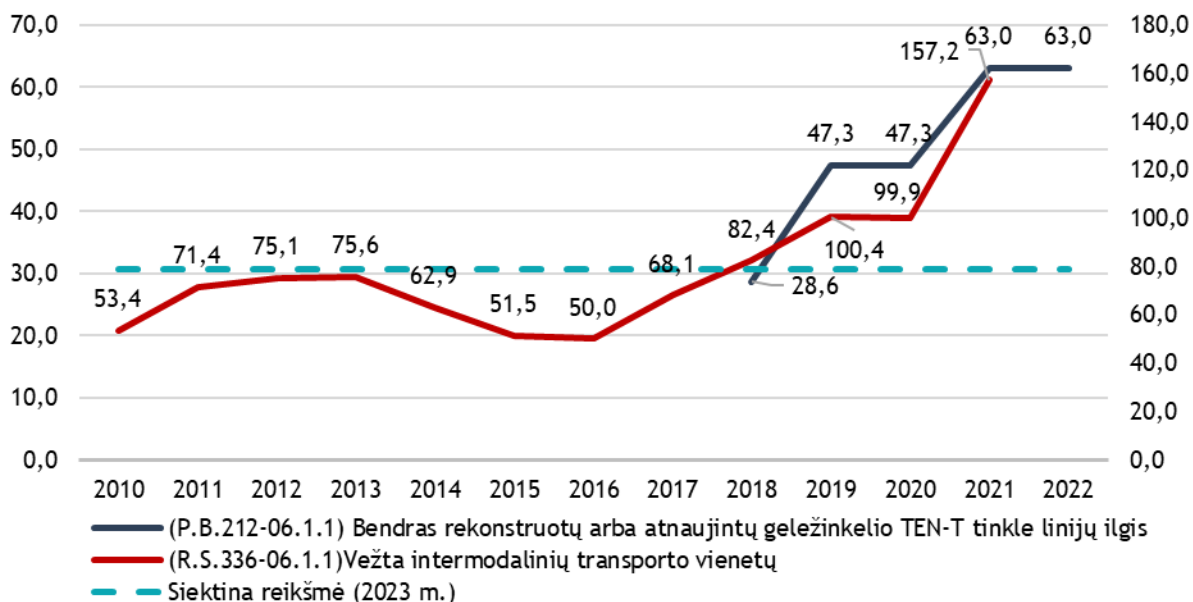
#### 4.1.2 PRODUKTO RODIKLIŲ IR SUSIJUSIO REZULTATO RODIKLIO KORELIACIJA

Kitas statistinės–koreliacinės analizės pjūvis – konkretaus uždavinio produkto rodiklių laiko eilutės koreliacija su rezultato rodiklio laiko eilute.

##### VP 6.1.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO REZULTATO IR PRODUKTO RODIKLIŲ KORELIACIJA

Su analizuojamo uždavinio rezultato rodikliu „**Vežtas intermodalinių transporto vienetų kiekis**“ labiausiai sietinas produkto rodiklis „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis“.

Šis rodiklis atspindi, kiek geležinkelių buvo atnaujinta ar rekonstruota TEN-T tinkle, todėl, žiūrint iš intervencijų logikos pusės, rodiklis turėtų koreliuoti su pervežtu intermodalinių transporto vienetų kiekiu.



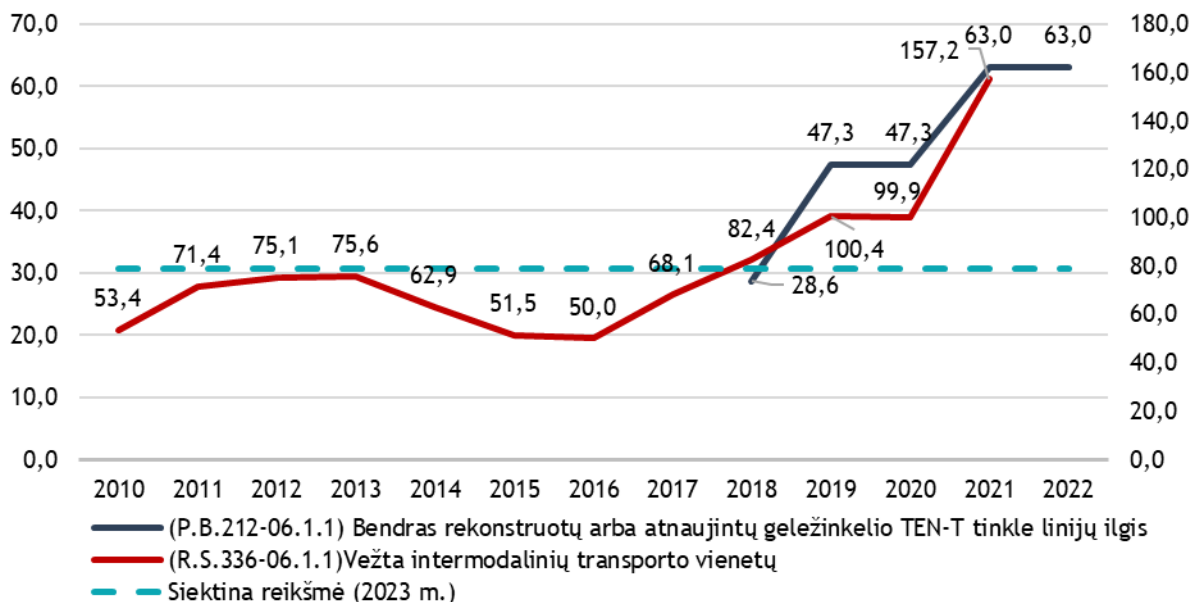
27 PAVEIKSLAS. VP PRODUKTO RODIKLIŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.1.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO „VEŽTAS INTERMODALINIŲ TRANSPORTO VIENETŲ KIEKIS“ LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting

Kaip matyti 27 paveiksle, pagrindinių su uždavinio rezultato rodikliu sietinų produkto rodiklių akumuliuotos SFMIS reikšmės VP įgyvendinimo metu augo. Šiuo laikotarpiu stebimas tolygus vežtų intermodalinių transporto vienetų kiekio augimas, kuris itin padidėjo 2020 m. Labai staigus kilimas tuo pačiu metu fiksuojamas ir produkto rodiklio laiko eilutėje. Koreliacija tarp produkto rodiklių laiko eilutės ir minėto rezultato rodiklio laiko eilutės yra labai stipri. (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas kiekvieno iš šių produkto rodiklių atveju siekia 0,91). Kita vertus, nemaža dalis intermodalinių pervežimų skaičiaus didėjimo sietina su anksčiau įgyvendintomis investicijomis pastatant intermodalinius terminalus, taip pat atidarytais reguliariais traukinių maršrutais iš Kauno intermodalinio terminalo į terminalus Vokietijoje ir Lenkijoje. 2014-2020 m. investicijos, sutvarkant pavienius kelių ruožus yra svarbios, tačiau savaime nesukuriantios didesnio poveikio didinant intermodalinių pervežimų apimtį. Teigiamą poveikį turėtų sustiprinti intensyviausiai naudojamo geležinkelių ruožo Vilnius – Klaipėda elektrifikavimas, juolab, kad ateityje planuojamas ir iki šiol šalyje nenaudotų, elektrinių lokomotyvų krovinių pervežimui pirkinys. Tačiau suplanuoti ruožo Kaišiadorys – Klaipėda elektrifikavimo darbai šiame investiciniame laikotarpyje pabaigti nebus. Skaičiuojama, kad bus atnaujinta tik 127 km geležinkelio linijų, lyginant su planuotais 339 km. Atitinkamai, 2014-2020 m. **intervencijų poveikis vežtų intermodalinių vienetų skaičiaus didėjimui laikomas žemu.**

Su kitu analizuojamo uždavinio rezultato rodikliu „Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose“ siejamas tas pats produkto rodiklis „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis“.

Produkto rodiklis „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgis“ atspindi, kiek geležinkelių buvo atnaujinta ar rekonstruota TEN-T tinkle, todėl, žiūrint iš intervencijų logikos pusės, keleivinių traukinių greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose turėtų koreliuoti su šiuo produkto rodikliu.



28 PAVEIKSLAS. VP PRODUKTO RODIKLIŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.1.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO „VIDUTINIS KELEIVINIO TRAUKINIO GREITIS REKONSTRUOTUOSE IR ATNAUJINTUOSE TEN-T TINKLO GELEŽINKELIŲ RUOŽUOSE“ LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting

Kaip matyti 28 paveiksle, su uždavinio rezultato rodikliu sietino produkto rodiklio akumuliuotos SFMIS reikšmės VP įgyvendinimo metu augo. Šiuo laikotarpiu stebimas vienodas vidutinis keleivinio traukinio

greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo keliuose, kuris šiek tiek sumažėjo 2021 m. Koreliacija tarp produkto rodiklių laiko eilutės ir minėto rezultato rodiklio laiko eilutės yra labai silpna (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas kiekvieno iš šių produkto rodiklių atveju yra labai silpna ir siekia tik 0,41).

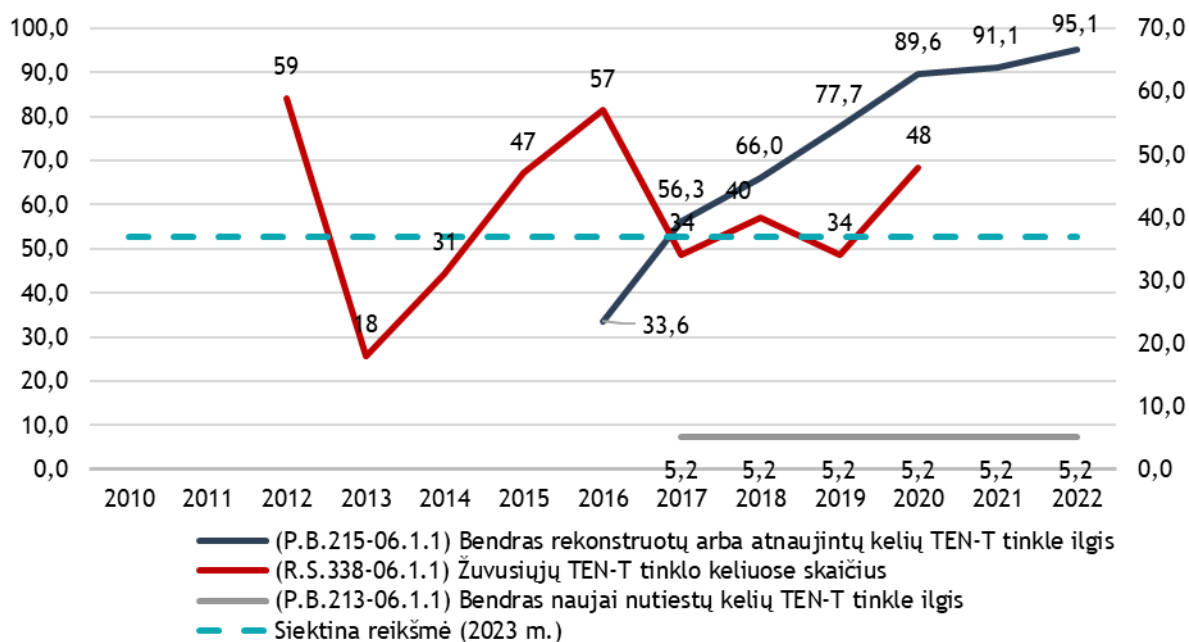
Visgi, silpna koreliacija bent dalinai gali būti paaiškinta naudojamų rodiklių skaičiavimo ypatumais. Kaip jau buvo minėta, tokie fiksuojami vidutinio keleivinio traukinio greičio pokyčiai labiausiai susiję su įgyvendintų projektų eiga ir rodiklio skaičiavimo metodika projektų lygmenyje – rodiklis apskaičiuojamas įgyvendintus projektą. Taigi, atnaujintų linijų ilgis (produkto rodiklis) yra deklaruojamas projekto eigoje, t.y. didėja akumuliuota produkto rodiklio reikšmė, o vidutinis traukinio greitis paskaičiuojamas tik projekto pabaigoje, atnaujinus visą suplanuotą ruožą. Dėl šių priežasčių, iki 2021 m. laikėsi tokia pati vidutinio keleivinio traukinio greičio reikšmė, kuri buvo skaičiuojama tik iš vieno tuo metu jau rekonstruoto ruožo. 2022 m. prie rodiklio skaičiavimo prijungus naujus, baigtus rekonstruoti ruožus, vidutinis bendras keleivinių traukinių greitis visuose atnaujintuose ruožuose krito. Dėl skirtingų techninių parametrų, greitis atskiruose ruožuose skiriasi, tačiau analizuojant atskirus projektus matyti, kad kiekviename atskirame ruože vidutinis greitis po linijos atnaujinimo padidėjo.

Dėl aptartų priežasčių, nepaisant silpnos koreliacijos, labiau sietinos su techniniais rodiklių skaičiavimo aspektais, **intervencijų poveikis keleivinių traukinių greičio didėjimui rekonstruotuose ir atnaujintuose ruožuose yra aukštas.**

Su rezultato rodikliu „Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius“ siejami du produkto rodikliai:

- Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis
- Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis

Žiūrint iš intervencijų logikos pusės, šie analizuojami rodikliai turėtų koreliuoti su žuvusiųjų asmenų skaičiaus TEN-T tinklo keliuose rodikliu.



29 PAVEIKSLAS. VP PRODUKTO RODIKLIŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.1.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO „ŽUVUSIŲJŲ TEN-T TINKLO KELIUOSE SKAIČIUS“ LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting

Kaip matyti 29 paveiksle, produkto rodiklio „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis“ akumuliuotos SFMIS reikšmės VP įgyvendinimo metu augo, o kito analizuojamo produkto rodiklio „Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis“ akumuliuotos reikšmės per analizuojamą laikotarpį išliko tos pačios. Šiuo laikotarpiu stebimas nevienoda žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičiaus dinamika – rodiklio reikšmės labai skiriasi atskirais metais ir faktiškai negalima išvelgti jokių aiškesnių tendencijų. Atitinkamai, koreliacija tarp žuvusiųjų skaičiaus ir produkto rodiklio „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių TEN-T tinkle ilgis“ yra silpna (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia tik 0,42). Žuvusiųjų skaičiaus koreliacija su rodiklio „Bendras naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgis“ negali būti paskaičiuota dėl nesikeičiančios produkto rodiklio reikšmės.

Eismo įvykių skaičius ir jų baigtis priklauso nuo daugybės įvairių faktorių, tarp kurių, žinoma, labai svarbūs ir kelių techniniai parametrai. Todėl, nepaisant netolygios žūčių statistikos, turint pakankamą kiekį rekonstruotų ar atnaujintų, pagrindinius saugumo reikalavimus tenkinančių kelių, būtų galima teigti, kad kelių infrastruktūros būklė turi teigiamą poveikį ir potencialiai padeda išvengti žūčių keliuose. Tačiau konkrečiu analizuojamu atveju, investicijos pasiekė tik labai mažą TEN-T tinklo kelių dalį (atnaujinta mažiau nei 4 proc. bendro TEN-T tinklo ilgio, nutiesti nauji keliai sudaro tik kiek daugiau nei 0,1 proc. viso TEN-T tinklo), todėl, nepaisant įdiegtų saugumo priemonių ir pagerintos infrastruktūros, **investicijų poveikis žūčių skaičiui visame TEN-T tinkle yra mažas.**

Su uždavinio rezultato rodikliu „**Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė**“ siejamas produkto rodiklis „Įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų plotas“.

Rodiklis atspindi, koks oro uosto kietųjų dangų plotas buvo atnaujintas ar naujai nutiestas tam, kad būtų pagerintos orlaivių manevravimo, orlaivių saugumo ir aplinkos apsaugos sąlygos, todėl, žiūrint iš intervencijų logikos pusės, šis rodiklis turėtų koreliuoti su vidutine vieno orlaivio manevravimo trukme.

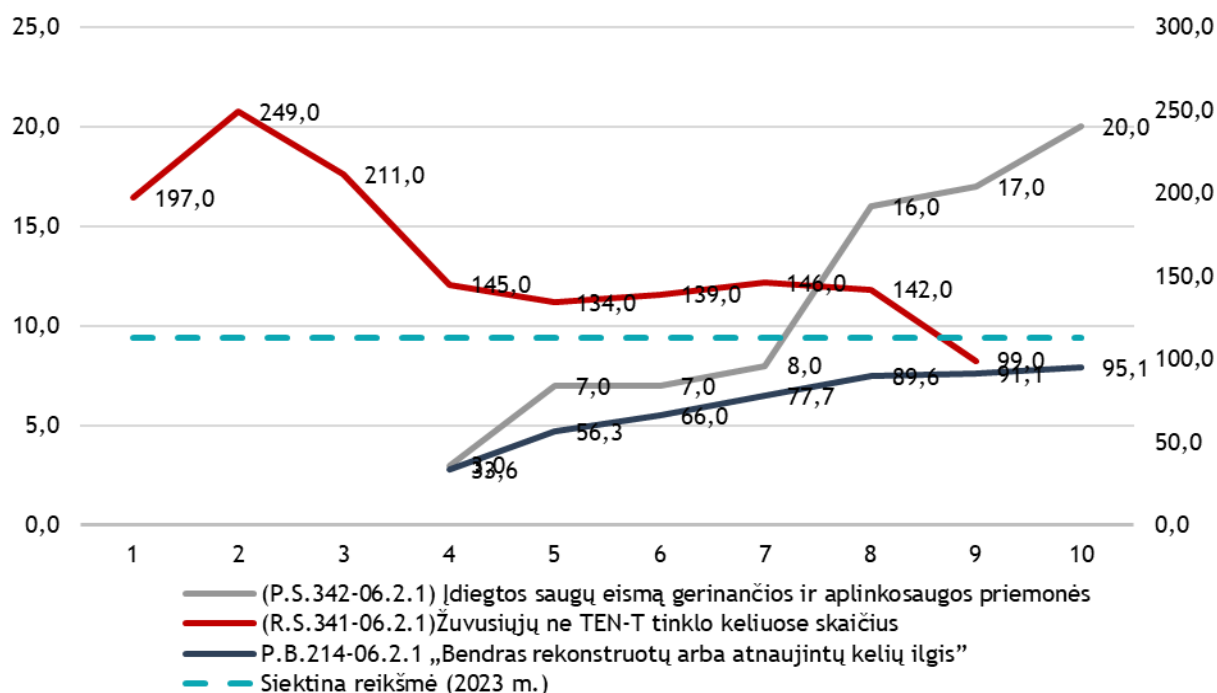
Kadangi įrengtų ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų kiekis akumuliuotos reikšmės per visą analizuojamą laikotarpį išliko tokios pačios – 176167 kv. m. (fiksuota vieną kartą, 2017 m.), o vidutinė orlaivio manevravimo trukmė skelbiama tik kas kelis metus (analizuojamu periodu prieinamos reikšmės tik dviejuose laiko taškuose), koreliacinės analizės atlikti negalima. Visgi, pakankamai akivaizdu, kad investicijos į oro uostų dangos pagerinimą turėtų turėti pakankami tiesioginę įtaką orlaivių manevravimo trukmei. Tiesa, potencialų investicijų poveikio mastą mažina tai, kad orlaivių manevravimo trukmė matuojama visuose VĮ Lietuvos oro uostai valdomuose šalies oro uostuose, o 2014-2020 m. investicijos buvo nukreiptos tik į Tarptautinį Vilniaus oro uostą. Atitinkamai, **investicijų poveikis orlaivių manevravimo trukmės mažinimui laikomas vidutiniu.**

#### VP 6.2.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO REZULTATO IR PRODUKTO RODIKLIŲ KORELIACIJA

Su analizuojamo uždavinio rezultato rodikliu „**Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius**“ labiausiai sietini šie produkto rodikliai:

- Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės
- Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis

Šie rodikliai, žiūrint iš intervencijų logikos pusės, turėtų koreliuoti su žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičiumi.



30 PAVEIKSLAS. VP PRODUKTO RODIKLIŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.2.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO „ŽUVUSIŲ NE TEN-T KELIUOSE SKAIČIUS“ LAIKO EILUTE

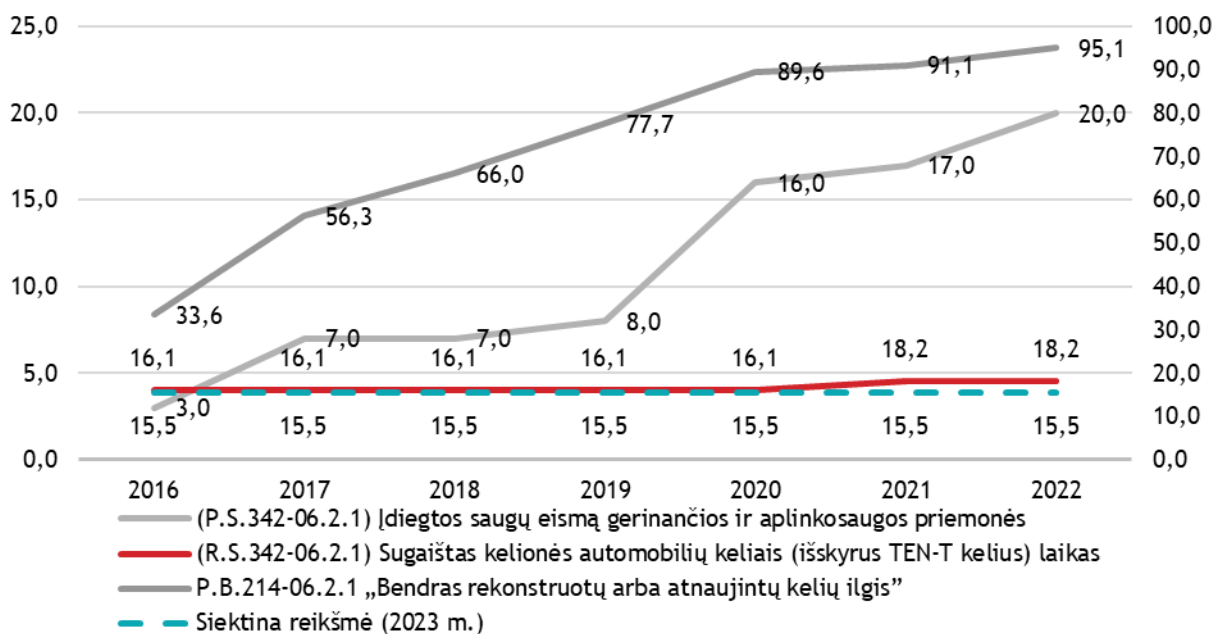
Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Kaip matyti 30 paveiksle, pagrindinių su uždavinio rezultato rodikliu sietinų produkto rodiklių akumuliuotos SFMIS reikšmės VP įgyvendinimo metu tolygiai augo. Šiuo laikotarpiu stebimas tolygus žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičiaus mažėjimas, kuris 2021 m. pasiekė VP siektiną reikšmę. Tarp rezultato rodiklio „Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius“ ir produkto rodiklio „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės“ nustatyta vidutinė koreliacija (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,63), o koreliacija tarp minėto rezultato rodiklio ir produkto rodiklio „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis“ yra silpna (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,47). Vertinant intervencijų poveikį žuvusiųjų ne TEN-T keliuose skaičiaus mažėjimui, labai svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad 2014-2020 m. investicijomis buvo rekonstruota ar atnaujinta labai nedidelė visų ne TEN-T kelių (mažiau negu 1 proc.), todėl greičiausiai bendras žuvusiųjų skaičiaus mažėjimas visuose ne TEN-T keliuose yra labiau susijęs su kitais faktoriais, juolab, kad staigus žuvusiųjų skaičiaus kritimas fiksuotas dar iki prasidedant intervencijoms į ne TEN-T kelių gerinimą. Atitinkamai, **2014-2020 m. intervencijų į kelių būklės gerinimą poveikis žuvusiųjų ne TEN-T keliuose mažėjimui yra žemas.**

Su analizuojamo uždavinio rezultato rodikliu „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas“ labiausiai sietini šie produkto rodikliai:

- Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės
- Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis





### 31 PAVEIKSLAS. VP PRODUKTO RODIKLIŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.2.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO „SUGAIŠTAS KELIONĖS AUTOMOBILIŲ KELIAIS (IŠSKYRUS TEN-T KELIUS) LAIKAS“ LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Kaip matyti 31 paveikslas, su rezultato rodikliu sietinų produkto rodiklių akumuliuotos SFMIS reikšmės VP įgyvendinimo metu augo. Koreliacija tarp rezultato rodiklio „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas“ laiko eilutės ir produkto rodiklio „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės“ laiko eilutės yra labai stipri (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 1), o koreliacija tarp rezultato rodiklio ir produkto rodiklio „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis“ yra silpna (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia 0,49).

Visgi, koreliacinės analizės rezultatai, analizuojant intervencijų poveikį kelionių automobilių keliais trumpėjimui, vertintini rezervuoti. Kaip jau buvo minėta, rezultato rodiklis „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas“ savo prasme yra neteisingas ir savyje talpina du, įgyvendinamų intervencijų prasme, prieštarigus kintamuosius – kelionės laiką (km/val) ir eismo intensyvumą. Gerėjant kelių būklei, tikėtina, ypač regionuose, kad tai prisidės ne tik prie vidutinio greičio didėjimo, bet ir prie eismo intensyvumo didėjimo. Deja, norint pasiekti suplanuotas rezultato rodiklio „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas“ reikšmes, turėtų didėti tik vidutinis greitis rekonstruotuose kelio ruožuose, o eismo intensyvumas nesikeisti arba net mažėti (ženkliu mažėjančio eismo intensyvumo pakaktų rodiklio reikšmės pasiekimui, net jeigu vidutinis greitis nedidėtų). Atitinkamai, **korektiškai įvertinti intervencijų poveikio rodikliui „Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas“ neįmanoma**. Tiesa, jeigu būtų matuojama vienos kelionės rekonstruotais kelių ruožais trukmė ar greitis (km/h), darytina prielaida, kad intervencijų poveikis kelionės laiko trumpėjimui būtų reikšmingas.

Su analizuojamo uždavinio rezultato rodikliu „**Vidaus vandens transportu vežtų krovinių kiekis**“ labiausiai sietinas produkto rodiklis „Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandens kelio ilgis“.

Iš intervencijų logikos pusės, šie rodikliai turėtų koreliuoti. Visgi, koreliacija negali būti nustatyta, kadangi vidaus vandens infrastruktūros plėtros srityje įgyvendinamas tik vienas projektas, kuris analizuojamu laikotarpiu dar buvo nebaigtas ir produkto rodiklio reikšmė, kuri yra fiksuojama projekto pabaigoje, dar nepasiekta.

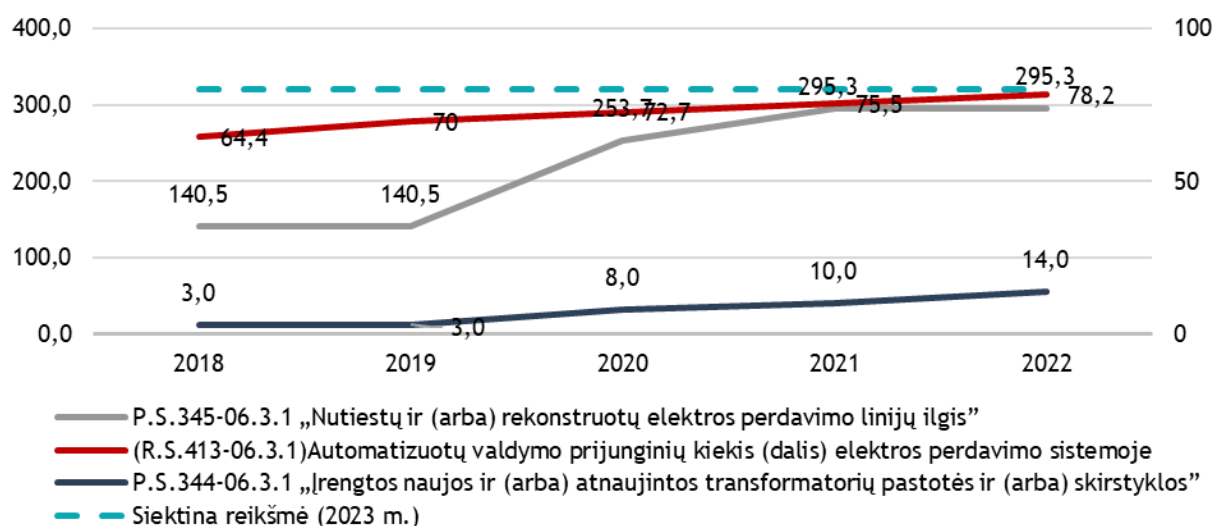
Kita vertus, buvo nustatyta aukšta koreliacija tarp projekto išlaidų ir vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekio pokyčio. Tai rodo **aukštą intervencijų poveikį vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekio didėjimui**, tačiau, kaip buvo detalizuota ankstesniame poskyryje, šis **poveikis nėra tvarus**, kadangi tiesiogiai susijęs su projekto įgyvendinimo darbais, kuriems pasibaigus krovinių mastai nebus išlaikyti.

#### VP 6.3.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO REZULTATO IR PRODUKTO RODIKLIŲ KORELIACIJA

Su analizuojamo uždavinio rezultato rodikliu „**Automatizuotų valdymo prijunginių kiekis (dalis) elektros perdavimo sistemoje**“ labiausiai sietini šie SFMIS produkto rodikliai:

- Nutiestų ir (arba) rekonstruotų elektros perdavimo linijų ilgis
- Įrengtos naujos ir (arba) atnaujintos transformatorių pastotės ir (arba) skirstyklos

Šie rodikliai, žiūrint iš intervencijų logikos pusės, turėtų koreliuoti su elektros perdavimo sistemoje automatizuotu valdymo prijunginių kiekiu.



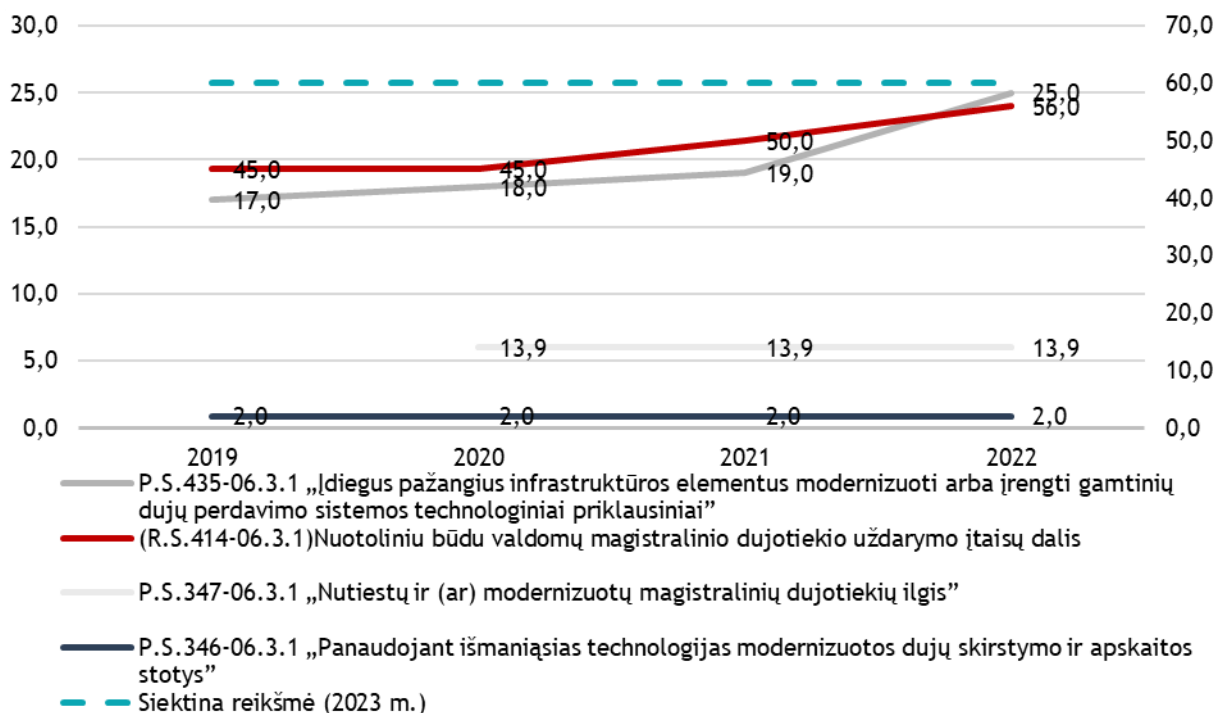
#### 32 PAVEIKSLAS. VP PRODUKTO RODIKLIŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.3.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO „AUTOMATIZUOTŲ VALDYMO PRIJUNGINIŲ KIEKIS (DALIS) ELEKTROS PERDAVIMO SISTEMOJE“ LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Kaip matyti 32 paveiksle, pagrindinių su uždavinio rezultato rodikliu sietinų produkto rodiklių akumuliuotos SFMIS reikšmės VP įgyvendinimo metu tolygiai augo. Šiuo laikotarpiu stebimas stabilus pokytis rezultato rodiklio reikšmėse. Nustatyta **labai aukšta** koreliacija tarp automatizuotų valdymo prijunginių kiekio (dalies) elektros perdavimo sistemoje didėjimo ir abiejų minėtų produkto rodiklių (VP įgyvendinimo metu koreliacijos koeficientas siekia atitinkamai 0,91 ir 0,99). Toks rezultatas yra logiškas, kadangi rezultato rodiklis yra tiesiogiai priklausomas nuo intervencijų ir, savo prasme, yra artimas produkto rodikliams. Atitinkamai, **intervencijų poveikis automatizuotų valdymo prijunginių kiekio (dalies) elektros perdavimo sistemoje didėjimui yra aukštas**.

Su analizuojamo uždavinio rezultato rodikliu „**Nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalis**“ labiausiai sietini šie produkto rodikliai:

- Įdiegus pažangius infrastruktūros elementus modernizuoti arba įrengti gamtinių dujų perdavimo sistemos technologiniai priklausiniai
- Nutiestų ir (ar) modernizuotų magistralinių dujotiekių ilgis
- Panaudojant išmaniąsias technologijas modernizuotos dujų skirstymo ir apskaitos stotys



### 33 PAVEIKSLAS. VP PRODUKTO RODIKLIŲ LAIKO EILUTĖS KORELIACIJA SU 6.3.1 UŽDAVINIO REZULTATO RODIKLIO „NUOTOLINIU BŪDU VALDOMŲ MAGISTRALINIO DUJOTIESIO UŽDARYMO ĮTAISŲ DALIS“ LAIKO EILUTE

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting.

Kaip matyti 33 paveiksle, nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalis didėjo, didėjant produkto rodiklio „Įdiegus pažangius infrastruktūros elementus modernizuoti arba įrengti gamtinių dujų perdavimo sistemos technologiniai priklausiniai“ reikšmei. Atitinkamai, nustatyta labai stipri koreliacija tarp šio produkto rodiklio ir rezultato rodiklio (koreliacijos koeficientas 0,96).

Rodiklių „Nutiestų ir (ar) modernizuotų magistralinių dujotiekių ilgis“ ir „Panaudojant išmaniąsias technologijas modernizuotos dujų skirstymo ir apskaitos stotys“ koreliacijos su nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalies didėjimu apskaičiuoti nepavyko, kadangi aptariamų produkto rodiklių reikšmės fiksuotos viename laiko taške ir daugiau nebekito.

Apibendrinant, intervencijų poveikis nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalies didėjimui yra aukštas. Toks poveikio įvertis grindžiamas tuo, kad rezultato rodiklis yra tiesiogiai priklausomas nuo intervencijų, kurių metu atnaujinami magistraliniai dujotiekiai ir diegiamos pažangios jų valdymo technologijos – sumontavus naujus nuotolinio valdymo uždarymo įtaisus, automatiškai didėja jų dalis bendroje egzistuojančių pagrindinių uždarymo įtaisų apimtyje.

## 4.2 POVEIKIS, NUSTATYTAS KITŲ ATLIKTŲ VERTINIMŲ METU

6 prioriteto investicijų indėlis į uždavinio rezultato rodiklius buvo vertinamas Susisiekimo ministerijos užsakymu 2021 m. atliktame *2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinime*.<sup>35</sup> Minėtoje vertinimo ataskaitoje nagrinėjama ar priemonėmis buvo pasiekti VP 6 prioriteto uždaviniuose nustatyti pokyčiai, kokie jie, koks jų pasiekimo laipsnis.

Atlikto vertinimo metu nustatyta, kad **6.1.1 ir 6.2.1 uždavinių priemonių poveikis tikslo pasiekimui yra vidutinis**.

Teigiama, kad didžiausias poveikis kelių transporto sektoriuje pasiektas įgyvendinant transeuropinio tinklo kelio E67 („Via Baltica“) plėtros projektus, kuriais prisidedama prie efektyvaus susisiekimo tarp Baltijos ir Vakarų bei Centrinės Europos šalių; Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio plėtros, kuria užtikrinamas trūkstantų TEN-T tinklo grandžių ar jungčių tiesimas ir pralaidumo didinimas; valstybinės reikšmės magistralinių kelių (A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda ir A14 Vilnius–Utena) rekonstravimo” projektai.

Geležinkelių transporto sektoriuje pagrindinis poveikis siejamas su ruožo Kena–N. Vilnia elektrifikavimu ir Vilniaus geležinkelio mazgo elektrifikavimu.

Jūrų sektoriuje poveikis kuriamas investavus į Malkų įlankos gilinimą.

Oro transporto sektoriuje svarbus Vilniaus oro uosto orlaivių kilimo ir tūpimo tako bei signalinės žiburių sistemos rekonstravimas. Šis projektas prisidėjo prie eismo saugumo Vilniaus oro uoste didinimo, aviacinės taršos mažinimo, socialinės aplinkos netoli oro uosto esančiose gyvenvietėse gerinimo ir neigiamo poveikio aplinkai mažinimo.

Vertinime pabrėžiama, kad visuose transporto sektoriuose įgyvendinti projektai sprendė ne tik VP tiesiogiai įvardintas sektoriaus problemas, bet ir prisidėjo prie kitų tikslų siekimo ir aktualių problemų sprendimo: „susisiekimo sąlygų tarp miesto objektų ir išorinių kelių gerinimo, patogesnio gyvenamosios aplinkos pasiekiamumo didinimo ir socialinės aplinkos gerinimo, kaimų ir miestelių gyventojų integracijos į regiono centrą, patrauklumo keleiviams ir krovinių vežimui ir jūrų uosto konkurencingumo didinimo”.

Taip pat, taikant Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio vertinimo metodikas, vertinimo metu nustatyta, jog 2014-2020 m. intervencijos transporto sektoriuje prisideda 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. Dėl laiko sutaupymų, didėja visuomenės galimybės ir poreikiai aktyviai leisti laisvalaikį, plečiasi verslo įmonių augimo galimybės, dėl atnaujinamų kelių ar gatvių dangos sumažėja transporto priemonių eksploatacinės sąnaudos bei visuomenės narių pasitenkinimo lygis, asmenys, nepapulę į nelaimingus įvykius išlieka darbingi ir kuria produktus ir pridėtinę vertę. Įgyvendintos

---

<sup>35</sup> *Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas“ poveikio vertinimo paslaugos*, SUMIN užsakymu atliko UAB „Smart Continent“ 2021 m. Prieiga per internetą: <https://2014.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-m-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programos-prioriteto-darnaus-transporto-ir-pagrindiniu-tinklu-infrastrukturos-pletra-poveikio-vertinimas>

priemonės taip pat prisideda tiek prie poveikio žmonių sveikatai ir psichologinei būklei, prie aplinkosauginių tikslų įgyvendinimo. Skaičiuojama, kad dėl pagerėjusios susisiekimo infrastruktūros analizuojamu laikotarpiu 27,6 proc. padidėjo ūkio subjektų skaičius, beveik 2 proc. padidėjo transporto ir saugojimo ekonomine veikla užsiimančių gyventojų skaičius.

Nors įvertinus projektų finansinius ir ekonominius įverčius nustatyta, kad pagal 11 priemonių įgyvendintų projektų finansinė vidinė grąžos norma yra neigiama, tai laikoma tam tikra norma, atsižvelgiant į tai, kad viešieji ir didelės apimties projektai dažniausiai negeneruoja pajamų, tačiau jie tenkina viešąjį interesą ir yra įgyvendinami dėl teigiamos ekonominės vidinės grąžos normos“.

## 5. TVARUMAS

### VP 6 PRIORITETO SUKURTŲ REZULTATŲ NAUDOJIMO INTENSYVUMAS IR AKTUALUMAS ATEITYJE

VP 6 prioriteto intervencijos buvo daugiausiai nukreiptos į įvairių tipų infrastruktūros kūrimą bei atnaujinimą. Dėl šios priežasties, intervencijomis sukurtų produktų tvarumas yra apžvelgiamas trimis lygmenimis – analizuojant konkrečių uždavinių veiklomis sukurtų produktų nusidėvėjimo potencialą (produktų kokybę), priežiūros arba palaikymo užtikrinimą (ar produktų priežiūrai užtikrinamas finansavimas ateityje) ir produktų panaudojimo ateityje potencialą. Tvarumo analizė pateikiama prioriteto sričių (kelių, geležinkelių, jūros kelių, vidaus vandenu, oro, elektros ir dujų ) lygiu.

Tiek 6.1.1, tiek 6.2.1 uždavinių investicijomis buvo finansuojamas TEN-T tinklo ir valstybinių, vietinių kelių rekonstravimas ar naujų kelių tiesimas, diegiamos techninės, eismo saugos, programinės ir organizacinės priemonės. Siekiant užtikrinti tiesiamų TEN-T tinklo ir ne TEN-T kelių kokybę, svarbu įvertinti ne tik kelių priežiūros galimybes, bet ir kelių kokybės kontrolės priemones, taikomas siekiant užtikrinti atnaujintų/naujų kelių ilgaamžiškumą. Paprastai, kelių garantinis laikotarpis siekia 5 metus, per kuriuos turi būti atliekamas atnaujinto ar naujai nutiesto kelio kokybės vertinimas. 2020 m. parengtoje Valstybinio audito ataskaitoje dėl kelių infrastruktūros valdymo<sup>36</sup>, buvo nustatyta, kad analizuojamu laikotarpiu kelių kokybės vertinimas nebuvo atliekamas nuosekliai, be to iš 8-iuose keliuose tirtų 16-os tyrimų vietų 14-oje (87 proc.) nustatyta neatitikimų, kai atliekant kelio darbus nebuvo laikomasi visų techninėje dokumentacijoje nustatytų reikalavimų. Tai gali lemti greitesnę kelio degradaciją, trumpesnę šių kelių tarnavimo laikotarpį. Atsižvelgiant į esamą šalies kelių kontrolės būklę, taip pat didelę dalį kelių, kuriuose tyrimų metu buvo nustatyti neatitikimai techniniams reikalavimams, manytina, kad ir 2014-2020 m. investicijomis atnaujintiems/nutiestiems keliams bus būdingos tipinės problemos. Atitinkamai, sukurtos **automobilių kelių infrastruktūros tvarumas vertinamas kaip vidutinis**.

Kiekvieno geležinkelio kelio ruožo kokybės vertinamu, kurį kas mėnesį savaeigiu kelio matavimo vagonu EM-140 (kelmačiu) atlieka AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra nustatomas kelio kokybės indeksas (KKI). Iš kelmačio EM-140 gaunama operatyvi informacija padeda atlikti kiekvieno mėnesio kelio būklės kitimo analizę. Pagal ją operatyviai vykdomi prevenciniai kelio priežiūros darbai, kurie leidžia užtikrinti traukinių saugų eismą ir išvengti traukinių važiavimo greičių mažinimo dėl netinkamo geležinkelio kelio būklės<sup>37</sup>. Toks savalaikis kokybės užtikrinimas leidžia daryti prielaidas, kad **sukurtos geležinkelių infrastruktūros tvarumas yra aukštas** ir turės ilgalaikę naudą, nes bus užtikrinti geležinkeliams keliami techniniai parametrai.

Oro susisiekimo srityje investicijos buvo skirtos infrastruktūros atnaujinimui, orientuojantis į kokybišką, saugių paslaugų teikimą keliaujantiems ir gabenantiems krovinius asmenims ar įmonėms. Siekiant šio tikslo buvo gerinama skrydžių sauga ir didinamas aviacijos saugumas Vilniaus oro uoste. Dėl buvusios itin susidėvėjusios oro uostų infrastruktūros, buvo atliekami kilimo-tūpimo dangos, tako ir pagrindų

<sup>36</sup> Valstybinio audito ataskaita kelių infrastruktūros valdymas, 2021 m. Prieiga per internetą: <https://www.valstybeskontrolė.lt/LT/Post/15546/valstybes-kontrolė-keliams-skirtos-lesos-ne-visada-naudojamos-tinkamai-osprend>

<sup>37</sup> Geležinkelio kelio geometrinių parametrų dinamikos tyrimas taikant kelio kokybės indeksą, Vytautas Motiejus BUBNELIS, Benas SLEPAKOVAS, Laura ČERNIAUSKAITĖ, Henrikas SIVILEVIČIUS, ISSN 2029-2341 / eISSN 2029-2252, 2018 m., publikuota „Mokslas – Lietuvos ateitis / Science – Future of Lithuania“, Nr. volume 10. Prieiga per internetą: <file:///C:/Users/Birute/Downloads/6165-Article%20Text-16708-3-10-20190102.pdf>

sustiprinimo bei žiburių sistemos keitimo darbai. Infrastruktūra buvo kuriama ir yra/bus eksploatuojama laikantis griežtų tarptautinių standartų<sup>38</sup>, tai turėtų užtikrinti **aukštą sukurtos oro uostų infrastruktūros tvarumą**. Tai, kad investicijos teko Tarptautiniam Vilniaus oro uostui taip pat sumažina rizikas, kad dėl besikeičiančios strategijos ir susijusių oro uostų veiklos pokyčių sukurta infrastruktūra taptų mažiau aktuali (naudojama).

Vidaus vandens kelių srityje, įgyvendinant vieną TEN-T tinklo kelio E41 (Nemune) modernizavimo projektą, prielaidos tvarumui yra sukuriamos iš techninės projekto įgyvendinimo pusės. Įrengtos daugiau kaip 100 bunų užtikrina didesnę upės gyli ir sraunumą, dėl ko ateityje kils mažesnis poreikis papildomoms investicijoms į upės vagos gilinimą. Sukurta infrastruktūra bus prižiūrima Vidaus vandens kelių direkcijos, kuri yra atsakinga už visų vidaus vandenų plėtrą ir priežiūrą, todėl investicijomis sukurtų produktų tvarumas turėtų būti užtikrintas. Tiesa, tam kad būtų išlaikytas ir padidintas realus krovinių gabenamų vidaus vandens keliais kiekis, kol kas didėjęs tik dėl techninių aplinkybių<sup>39</sup>, greičiausiai reikalingos didelės papildomos investicijos atliekant Nemuno aukštupio gilinimo darbus, užtikrinant nepertraukiamas keliones Nemunu (reikalingas šliuzas Kauno hidroelektrinėje) ir pan. Todėl **investicijų į vidaus vandens kelių infrastruktūrą tvarumas yra vidutinis**, priklausantis nuo daugelio išorinių aplinkybių.

Jūrų transporto srityje finansinės investicijos pagrindu buvo skirtos jūrų uostų saugos ir pralaidumo, gerinat infrastruktūrą ir vykdant kanalo gilinimo darbus. Sukurtos infrastruktūros techniniai parametrai ir kokybė, manytina, bus išlaikomi ateityje, kadangi už uosto infrastruktūrą atsakinga institucija taip pat suinteresuota uosto veiklos intensyvumu, kuris neatsiejamas nuo tinkamos infrastruktūros. Tai, kad sukurta infrastruktūra atneša apčiuopiamas naudas, kurias, be abejo, bus siekiama išlaikyti ir padidinti rodo ir tai, kad jau stebimas dėl finansuotų intervencijų sumažėjęs jūrų laivų avarijų ir jūrinių incidentų skaičius bei padidinta vidutinė jūrų uoste aptarnautų laivų vidutinė talpa<sup>40</sup>. Taigi, **investicijų į jūrų transporto infrastruktūros gerinimą tvarumas yra aukštas**. Tiesa, tam, kad būtų galima užtikrintai teigti, jog sukurta jūrų uosto infrastruktūra yra tvari ir vidutiniame-ilgajame periode pajėgi generuoti pageidaujamą uosto veiklos apimčių augimą, bus reikalingos tolimesnės investicijos, atliekant Klaipėdos jūrų uosto gilinimo ir kitos infrastruktūros gerinimo darbus.

Finansinėmis investicijomis, skirtomis **elektros** perdavimo sistemos efektyvinimo gerinimui, buvo siekiama plėsti tarpvalstybinių elektros jungčių integravimą ir efektyvinti viso elektros perdavimo tinklo veiklą, kurie prisidėtų prie šalies energetinės nepriklausomybės didinimo ir didesnio elektros energijos tiekimo saugumo. Investicijų pagalba modernizuotos esamos (diegiant pažangios infrastruktūros elementus) ir pastatytos naujos pažangios elektros perdavimo linijos, modernizuotos arba pastatytos naujos transformatorių pastotės ir skirstyklos. Operatorius<sup>41</sup> atsako už stabilų šalies elektros energetikos sistemos darbą, todėl nuolat užtikrins sukurtos infrastruktūros priežiūrą ir naudojimą. Atitinkamai, sukurti produktai vidutiniame-ilgajame periode prisidės prie šalies energetinio saugumo, todėl **investicijų į elektros perdavimo sistemos efektyvinimo gerinimą tvarumas yra aukštas**.

<sup>38</sup> Remiantis LTOU atstovo pateikta informacija.

<sup>39</sup> Tiesioginis projekto įgyvendinimo poveikis, kuris pasibaigs baigus projekto veiklas (akmenų gabenimas bunų statybai).

<sup>40</sup> Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ poveikio vertinimas“ poveikio vertinimo paslaugos, SUMIN užsakymu atliko UAB „Smart Continent“ 2021 m. Prieiga per internetą: <https://2014.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/2014-2020-m-europos-sajungos-fondu-investiciju-veiksmu-programos-prioriteto-darnaus-transporto-ir-pagrindiniu-tinklu-infrastrukturos-pletra-poveikio-vertinimas>

<sup>41</sup> Projektų vykdytojas ir sukurtos infrastruktūros valdytojas – elektros perdavimo sistemos operatorius LITGRID, valdantis perdavimo tinklus.

Dujų perdavimo srityje 2014-2020 m. investicijos skirtos esamų gamtinių dujų perdavimo tinklų ir jų priklausinių modernizavimui arba naujų statybai, pažangių dujų perdavimo sistemų sukūrimui reikalingos įrangos diegimui. Pagal Gamtinių dujų perdavimo sistemos eksploatavimo taisyklių<sup>42</sup> reikalavimus dujotiekis kasmet yra apžiūrimas, atliekami izoliacinės dangos vientisumo ir kiti matavimai, siekiant laiku pastebėti galimus pažeidimus ir tinkamai į juos reaguoti. Laikomasi požiūrio, kad dėl teisiškai reglamentuotų dujotiekių priežiūros reikalavimų bei aiškios atsakomybės pasiskirstymo<sup>43</sup>, bus užtikrinta nuolatinė dujotiekio priežiūra. Atitinkamai, **investicijų į dujotiekio modernizavimą tvarumas yra aukštas.**

---

<sup>42</sup> „LR Energetikos ministro įsakymas „Dėl gamtinių dujų perdavimo sistemos eksploatavimo taisyklių patvirtinimo“, Nr. 1-128, 2012-07-05, Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.429994?jfwid=32wf7atk>

<sup>43</sup> Investicijas įgyvendino ir modernizuotą/atnaujintą infrastruktūrą valdo gamtinių dujų perdavimo sistemos operatorius Amber Grid



## 6. EFEKTYVUMAS

Efektivitymo analizė gali būti atliekama įvairiais lygmenimis, pavyzdžiui, lyginant tų pačių rodiklių siekiančias priemones tarpusavyje arba analizuojant produktų vienetinių sąnaudų dispersiją priemonės viduje. **VP 6 prioriteto atveju buvo derinami abu būdai.**

VP 6 prioriteto atveju efektyvumo analizei buvo pasirinkti 5 rodikliai, kurie, vertintojų nuomone, geriausiai galėtų apibūdinti prioriteto intervencijų efektyvumą:

- „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis“
- „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės“
- „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės, iš kurių: geležinkelių pervažose“
- „Įdiegus pažangius infrastruktūros elementus modernizuoti arba įrengti gamtinių dujų perdavimo sistemos technologiniai priklausiniai“
- „Nutiestų ir (arba) rekonstruotų elektros perdavimo linijų ilgis“.

### BENDRAS REKONSTRUOTŲ ARBA ATNAUJINTŲ KELIŲ ILGIS

Analizuojamo rodiklio „Bendras rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgis“ siekia trys VP 6 prioriteto priemonės 06.1.1-TID-V-501; 06.2.1-TID-R-511 ir 06.2.1-TID-V-507. Lentelėje žemiau pateikiami 5 didžiausiu efektyvumu (rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma) bei 5 mažiausiu efektyvumu pasižymėję šios priemonės projektai. Analizuojant visus rodiklio siekiančius projektus bendrai, efektyvumas atrodytų **santykinai efektyvus** – atskirų projektų efektyvumas nuo visų priemonės projektų efektyvumo vidurkio vidutiniškai **nukrypsta daugiau nei 50 proc.** (73 proc.). Visgi pastebėta, kad mažiausiu efektyvumu pasižymėjo 3 priemonės yra 06.1.1-TID-V-501 ir 2 priemonės 06.2.1-TID-R-511 projektai.

6 LENTELĖ. BENDRAM REKONSTRUOTAM ARBA ATNAUJINTAM KELIŲ ILGIUI SKIRTOS LĖŠŲ SUMOS VARIACIJA

Uždavinys	Priemonės kodas	Projekto kodas	Rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma (ES+BF) (Eur)	Nuokrypis (proc.)
06.2.1	06.2.1-TID-R-511	06.2.1-TID-R-511-01-0005	107 170	-89%
06.2.1	06.2.1-TID-R-511	06.2.1-TID-R-511-21-0012	162 158	-84%
06.2.1	06.2.1-TID-R-511	06.2.1-TID-R-511-71-0003	198 326	-80%
06.2.1	06.2.1-TID-R-511	06.2.1-TID-R-511-21-0014	222 589	-78%
06.2.1	06.2.1-TID-R-511	06.2.1-TID-R-511-61-0005	228 129	-77%
06.1.1	06.1.1-TID-V-501	06.1.1-TID-V-501-01-0013	3 606 678	258%
06.2.1	06.2.1-TID-R-511	06.2.1-TID-R-511-31-0011	3 942 763	291%
06.1.1	06.1.1-TID-V-501	06.1.1-TID-V-501-01-0002	4 088 266	306%
06.1.1	06.1.1-TID-V-501	06.1.1-TID-V-501-01-0012	5 601 335	456%
06.2.1	06.2.1-TID-R-511	06.2.1-TID-R-511-01-0032	15 432 916	1432%
		<b>Vidurkis</b>	<b>1 007 648</b>	<b>73%</b>

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis SFMIS duomenimis

## ĮDIEGTOS SAUGŲ EISMĄ GERINANČIOS IR APLINKOSAUGOS PRIEMONĖS

Analizuojamo rodiklio „Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės“ siekia kelios VP 6 prioriteto priemonės. Didžiausiu efektyvumu (rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma) pasižymėjo po vieną priemonės Nr. 06.2.1-TID-R-511 ir priemonės Nr. 06.2.1-TID-V-507 projektai, o mažiausiu efektyvumu – po vieną priemonių Nr. 06.1.1-TID-V-501; Nr. 06.2.1-TID-V-509, Nr. 06.1.1-TID-V-506 projektai. Analizuojant visas rodiklio siekiančias priemones bendrai, **efektyvumas atrodytų santykinai žemas** – atskirų projektų efektyvumas nuo visų projektų efektyvumo vidurkio vidutiniškai **nukrypsta daugiau nei 100 proc.**

### 7 LENTELĖ. ĮDIEGTOMS SAUGŲ EISMĄ GERINANČIOMS IR APLINKOSAUGOS PRIEMONĖMS SKIRTOS LĖŠŲ SUMOS VARIACIJA

Uždavinys	Priemonės kodas	Projektų skaičius	Rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma (ES+BF) (Eur)	Nuokrypis (proc.)
06.2.1	06.2.1-TID-R-511	82	173 084	-59%
06.2.1	06.2.1-TID-V-507	4	713 721	67%
06.1.1	06.1.1-TID-V-501	3	2 063 953	383%
06.2.1	06.2.1-TID-V-509	4	2 152 005	404%
06.1.1	06.1.1-TID-V-506	6	2 714 771	536%
		<b>Vidurkis</b>	<b>427 000</b>	<b>290%</b>

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis SFMIS duomenimis

Aukščiau aprašyta situacija rodo, kad minėtos priemonės greičiausiai orientuojasi į skirtingas tikslines grupes. Todėl būtina atkreipti dėmesį į vienetinių sąnaudų dispersiją kiekvienos priemonės viduje.

Matyti, kad **priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-506 gali būti laikoma vidutiniškai efektyvia**, kadangi atskirų projektų efektyvumas nuo priemonės projektų efektyvumo vidurkio vidutiniškai **nukrypsta 75 proc.** Lentelėje taip pat pateikiami 3 efektyviausi ir 3 neefektyviausi priemonės projektai.

### 8 LENTELĖ. BENDRAM REKONSTRUOTAM ARBA ATNAUJINTAM KELIŲ ILGIUI SKIRTOS LĖŠŲ SUMOS VARIACIJA PAGAL PRIEMONĘ NR. 06.1.1-TID-V-506

Uždavinys	Priemonės kodas	Projekto kodas	Rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma (ES+BF) (Eur)	Nuokrypis (proc.)
06.1.1	06.1.1-TID-V-506	06.1.1-TID-V-506-01-0002	254 597	-91%
06.1.1	06.1.1-TID-V-506	06.1.1-TID-V-506-01-0005	586 925	-78%
06.1.1	06.1.1-TID-V-506	06.1.1-TID-V-506-01-0003	1 165 112	-57%
06.1.1	06.1.1-TID-V-506	06.1.1-TID-V-506-01-0007	3 496 490	29%
06.1.1	06.1.1-TID-V-506	06.1.1-TID-V-506-01-0006	4 729 368	74%
06.1.1	06.1.1-TID-V-506	06.1.1-TID-V-506-01-0004	6 056 133	123%
		<b>Vidurkis</b>	<b>2 714 771</b>	<b>75%</b>

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis SFMIS duomenimis

ĮDIEGTOS SAUGŲ EISMAŲ GERINANČIOS IR APLINKOSAUGOS PRIEMONĖS, IŠ KURIŲ: GELEŽINKELIŲ PERVAŽOSE

Analizuojamo rodiklio siekia viena VP 6 prioriteto priemonė. Lentelėje žemiau išskiriami didžiausiu efektyvumu (rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma) pasižymėję 4 priemonės Nr. 06.2.1-TID-V-508 projektai, ir 5 mažiausiai efektyvūs projektai. Analizuojant rodiklio siekiančią priemonę bendrai, **efektyvumas yra vidutinis** – atskirų projektų efektyvumas nuo visų projektų efektyvumo vidurkio vidutiniškai **nukrypsta kiek mažiau nei 100 proc.**

9 LENTELĖ. GELEŽINKELIO PERVAŽOSE ĮDIEGTOMS SAUGŲ EISMAŲ GERINANČIOMS IR APLINKOSAUGOS PRIEMONĖMS SKIRTOS LĖŠŲ SUMOS VARIACIJA

Uždavinys	Priemonės kodas	Projekto kodas	Rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma (ES+BF) (Eur)	Nuokrypis (proc.)
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0001	5 596 988,69	33%
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0002	790 581,28	-81%
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0003	889 000,02	-79%
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0004	4 678 993,29	11%
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0005	9 973 029,45	137%
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0006	352 750,00	-92%
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0008	3 678 592,55	-13%
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0009	10 585 612,00	152%
06.2.1	06.2.1-TID-V-508	06.2.1-TID-V-508-01-0010	459 836,94	-89%
		<b>Vidurkis</b>	<b>4 207 360,50</b>	<b>76%</b>

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis SFMIS duomenimis

ĮDIEGUS PAŽANGIUS INFRASTRUKTŪROS ELEMENTUS MODERNIZUOTI ARBA ĮRENGTI GAMTINIŲ DUJŲ PERDAVIMO SISTEMOS TECHNOLOGINIAI PRIKLAUSINIAI

Analizuojamo rodiklio siekia viena VP 6 prioriteto priemonė. Lentelėje žemiau išskiriami didžiausiu efektyvumu (rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma) pasižymėję 5 priemonės Nr. 06.3.1-LVPA-V-104 projektai, ir 6 mažiausiai efektyvūs projektai. Analizuojant rodiklio siekiančią priemonę bendrai, **efektyvumas yra santykinai žemas** – atskirų projektų efektyvumas nuo visų projektų efektyvumo vidurkio vidutiniškai **nukrypsta kiek daugiau nei 100 proc.**

10 LENTELĖ. MODERNIZUOTIEMS ARBA ĮRENGTIEMS GAMTINIŲ DUJŲ PERDAVIMO SISTEMOS TECHNOLOGINIŲ PRIKLAUSINIŲ INFRASTRUKTŪROS ELEMENTAMS PRIEMONĖMS SKIRTOS LĖŠŲ SUMOS VARIACIJA

Uždavinys	Priemonės kodas	Projekto kodas	Rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma (ES+BF) (Eur)	Nuokrypis (proc.)
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-01-0002	52 965	-95%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-02-0001	375 250	-63%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-02-0012	384 750	-62%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-02-0007	404 854	-60%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-01-0001	545 173	-46%

06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-01-0008	696 266	-31%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-01-0006	768 649	-24%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-02-0004	897 247	-12%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-02-0014	1 885 771	86%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-02-0003	4 046 050	299%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-104	06.3.1-LVPA-V-104-02-0006	7 821 000	671%
		<b>Vidurkis</b>	<b>1 013 978</b>	<b>132%</b>

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis SFMIS duomenimis

#### NUTIESTŲ IR (ARBA) REKONSTRUOTŲ ELEKTROS PERDAVIMO LINIJŲ ILGIS

Analizuojamo rodiklio siekia viena VP 6 prioriteto priemonė. Lentelėje žemiau išskiriami didžiausiu efektyvumu (rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma) pasižymėję 4 priemonės Nr. 06.3.1-LVPA-V-103 projektai, ir 4 mažiausiai efektyvūs projektai. Analizuojant rodiklio siekiančią priemonę bendrai, **efektyvumas yra vidutinis** – atskirų projektų efektyvumas nuo visų projektų efektyvumo vidurkio vidutiniškai **nukrypsta kiek mažiau nei 100 proc.**

#### 11 LENTELĖ. NUTIESTŲ IR (ARBA) REKONSTRUOTŲ ELEKTROS PERDAVIMO LINIJŲ ILGIO PRIEMONĖMS SKIRTOS LĖŠŲ SUMOS VARIACIJA

Uždavinys	Priemonės kodas	Projekto kodas	Rodiklio vienetui pasiekti skirta lėšų suma (ES+BF) (Eur)	Nuokrypis (proc.)
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-103	06.3.1-LVPA-V-103-02-0010	7 663	-91%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-103	06.3.1-LVPA-V-103-02-0002	17 564	-79%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-103	06.3.1-LVPA-V-103-01-0002	20 500	-76%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-103	06.3.1-LVPA-V-103-02-0011	39 438	-54%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-103	06.3.1-LVPA-V-103-01-0001	138 190	62%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-103	06.3.1-LVPA-V-103-02-0013	155 447	82%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-103	06.3.1-LVPA-V-103-02-0005	176 117	106%
06.3.1	06.3.1-LVPA-V-103	06.3.1-LVPA-V-103-02-0006	208 788	144%
		<b>Vidurkis</b>	<b>85 459</b>	<b>87%</b>

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis SFMIS duomenimis

#### APIBENDRINIMAS

Vertintojų atliktos pagrindinių VP 6 prioriteto rodiklių, geriausiai apibūdinančių prioriteto intervencijų efektyvumą, analizės rezultatai rodo, jog santykinai efektyvi yra priemonė 06.2.1-TID-R-511. Vidutiniškai efektyviomis laikytinos priemonės Nr. 06.1.1-TID-V-506, Nr. 06.2.1-TID-V-508, Nr. 06.3.1-LVPA-V-103. Visgi, kitos analizuotos priemonės (06.3.1-LVPA-V-104), atsižvelgiant į analizės rezultatus, yra laikomos neefektyviomis. Taigi, **bendras VP 6 prioriteto priemonių efektyvumas yra vertinamas kaip vidutinis.**

## 7. APIBENDRINIMAS. INTERVENCIJŲ INDĖLIS SIEKIANT NUSTATYTŲ TIKSLŲ (IŠ KAITOS TEORIJS PERSPEKTYVOS)

### VP 6.1.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO TIKSLO PASIEKIMAS

VP 6.1.1 konkretus uždavinio „Padidinti šalies daugiarūšės susisiekimo sistemos ir transeuropinių transporto tinklų sąveiką“ matuojamas konkrečiais rezultato rodikliais:

- Vežta intermodalinių transporto vienetų
- Vidutinis keleivinio traukinio greitis rekonstruotuose ir atnaujintuose TEN-T tinklo geležinkelių ruožuose
- Žuvusiųjų TEN-T tinklo keliuose skaičius
- Vidutinė 1 orlaivio manevravimo trukmė

12 LENTELĖ. VP INTERVENCIJŲ INDĖLIS SIEKIANT PADIDINTI VEŽTŲ INTERMODALINIŲ TRANSPORTO VIENETŲ KIEKĮ

KAITOS TEORIJS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
<b>Hipotezė „Investicijos į TEN-T geležinkelių tinklą padidino vežamų intermodalinių transporto vienetų kiekį.“ – PATVIRTINTA IŠ DALIES</b>		
<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Aukštas tinkamumas (-) Žemas rezultatyvumas (+) Aukštas intervencijų poveikis tikslinių grupių elgesiui (/) Vidutinis intervencijų poveikis rezultato rodikliui (+) Aukštas tvarumas
<b>Prielaidos galutiniam tikslui pasiekti</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Kuriamos infrastruktūros priežiūra yra reglamentuojama teisės aktais, už ją atsakingos kompetentingos institucijos (+) Žinoma, kad geležinkelio ruožas Kaišiadorys – Klaipėda bus pabaigtas elektrifikuoti 2021-2027 m. investiciniu laikotarpiu (-) Dėl geopolitinių priežasčių keičiasi krovinių vežimo kryptys ir, ypač geležinkelių transportui, siekiant išlaikyti ir didinti buvusias krovinių apimtis, būtina persiorientuoti į naujas rinkas (-) Ribojantis skirtingo pločio vėžės veiksnys
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Žemas</b>	(+) VP numatyta rezultato rodiklio reikšmė buvo pasiekta ir viršyta jau 2018 m. ir toliau augo (+) Aukšta koreliacija tarp rezultato rodiklio ir bendro rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgio (-) Geležinkelio linijų elektrifikavimas nebus įgyvendintas visa planuota apimtimi (ruožas Kaišiadorys – Klaipėda) (-) Intermodalinių krovinių apimtims svarbūs ir kiti faktoriai
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Kuriamos infrastruktūros priežiūra yra reglamentuojama teisės aktais, už ją atsakingos kompetentingos institucijos

<b>Produktai</b>	<b>Žemas</b>	(+) Intermodaliniam krovinių pervežimui aktualūs uosto gilinimo darbai įgyvendinti (-) Bus atnaujinta ženkliai mažiau nei planuota geležinkelio linijų ilgio
<b>Veiklos</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Intervencijos atitinka strateginius dokumentus (+) Išlieka poreikis didinti intermodalinio transporto pervežimų apimtį

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

13 LENTELĖ. VP INTERVENCIJŲ INDĖLIS SIEKIANT PADIDINTI VIDUTINĮ KELEIVINIO TRAUKINIO GREITĮ REKONSTRUOTUOSE IR ATNAUJINTUOSE TEN-T TINKLO GELEŽINKELIŲ RUOŽUOSE

KAITOS TEORIJS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
<b>Hipotezė "Investicijos į TEN-T geležinkelių tinklą padidino keleivinių traukinių greitį, dėl ko sutrumpėjo keleivių kelionės ir krovinių transportavimo laikas" - PASITVIRTINO (skaičiuojama tik atnaujintuose ruožuose)</b>		
<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Aukštas tinkamumas (-) Žemas rezultatyvumas (+) Atnaujintuose ruožuose jau stebimas stabiliai padidėjęs keleivinių traukinių greitis (/) Vidutinis intervencijų poveikis rezultato rodikliui (+) Aukštas tvarumas
<b>Prielaidos galutiniams tikslui pasiekti</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Kuriamos infrastruktūros priežiūra yra reglamentuojama teisės aktais, už ją atsakingos kompetentingos institucijos
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) VP nustatytos siektinos reikšmės, įgyvendinus pirmuosius projektus, ženkliai viršytos (fiksuojamas didesnis traukinių greitis) (+) Investicijos į geležinkelių infrastruktūrą tiesiogiai veikia traukinių greičio rodiklius (-) Silpna koreliacija tarp rezultato rodiklio ir bendro rekonstruotų arba atnaujintų geležinkelio TEN-T tinkle linijų ilgio
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Jau atnaujintose linijose stebimas padidėjęs ir stabiliai besilaikantis keleivinių traukinių greitis (-) Tiesiogiai VP nustatytam rezultato rodikliui neaktuali (vertinami tik atnaujinti ruožai), tačiau bendrai sukurta infrastruktūra pasinaudotos sąlyginai nedaug keleivių arba pagerėjęs greitis įtakos tik dalį jų kelionės (atnaujintos ruožų dalys)
<b>Produktai</b>	<b>Žemas</b>	(-) Bendras rekonstruotų ar naujai nutiestų geležinkelio linijų ilgis bus daug trumpesnis nei planuota investicinio laikotarpio pradžioje
<b>Veiklos</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Intervencijos atitinka strateginius dokumentus

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

14 LENTELĖ. VP INTERVENCIJŲ INDĖLIS SIEKIANT SUMAŽINTI ŽUVUSIŲ TEN-T TINKLO KELIUOSE SKAIČIŲ

KAITOS TEORIJS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
<b>Hipotezė "Investicijos į TEN-T kelių tinklo infrastruktūrą sumažino žuvusių TEN-T keliuose skaičių" - NEPASITVIRTINO</b>		

<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Žemas</b>	(+) Aukštas tinkamumas (+) Aukštas rezultatyvumas (-) Intervencijos pasiekė labai mažą TEN-T tinklo kelių dalį (-) Žemas intervencijų poveikis rezultato rodikliui (/) Vidutinis tvarumas
<b>Prielaidos galutiniam tikslui pasiekti</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Pagerinta TEN-T tinklo kelių infrastruktūra (-) Kelių techninės kokybės ir kontrolės užtikrinimo priemonių problemos
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Žemas</b>	(-) Žuvusiųjų skaičius TEN-T keliuose labai svyruoja, sudėtinga išvelgti tendencijas (-) Silpna koreliacija tarp rezultato rodiklio ir bendro rekonstruotų ar naujai nutiestų kelių TEN-T tinkle ilgio (-) Rekonstruota ar naujai nutiesta labai maža dalis TEN-T kelių
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Žemas</b>	(-) Žuvusiųjų keliuose skaičius priklauso nuo daugelio priežasčių (-) Rekonstruota labai maža dalis (mažiau kaip 4 proc.) TEN-T kelių (-) Naujai nutiesti keliai sudaro mažiau kaip 0,1 proc. TEN-T kelių ilgio
<b>Produktai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Rekonstruotas ar atnaujintas beveik visas suplanuotas TEN-T kelių ilgis (galimos paklaidos dėl techninių aplinkybių) (+) Naujai nutiestas beveik visas suplanuotas TEN-T kelių ilgis (galimos paklaidos dėl techninių aplinkybių)
<b>Veiklos</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Intervencijos atitinka strateginius dokumentus (+) Tenkinami tikslinių grupių poreikiai susiję su saugiomis eismo sąlygomis (-) Suplanuota investuoti tik į dalį su žūtimis keliuose susijusių faktorių (infrastruktūrą)

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

#### 15 LENTELĖ. VP SUMAŽINTI VIDUTINĘ 1 ORLAIVIO MANEVRAVIMO TRUKMĘ

KAITOS TEORIJS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
<b>Hipotezė "Investicijos į oro uostų infrastruktūrą, sumažino vidutinę orlaivių manevravimo trukmę" - PASITVIRTINO IŠ DALIES</b>		
<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Vidutinis</b>	(/) Vidutinis tinkamumas (+) Aukštas rezultatyvumas (/) Vidutinė intervencijų aprėptis (/) Vidutinis intervencijų poveikis rezultato rodikliui (+) Aukštas tvarumas
<b>Prielaidos galutiniam tikslui pasiekti</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Infrastruktūra buvo kuriama ir yra/bus eksploatuojama laikantis griežtų tarptautinių standartų
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Vidutinis</b>	(-) 2018 m. rezultato rodiklio reikšmė dar nesiekė VP nustatytos siektinos reikšmės; kitas matavimas numatytas 2024 m. (+) Stipri koreliacija tarp rezultato rodiklio ir išlaidų laiko eilučių (-) Intervencijos turi poveikį tik manevravimo trukmei viename oro uoste
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Vidutinis</b>	(-) Investuota tik į vieno (nors ir pagrindinio) šalies oro uosto infrastruktūrą
<b>Produktai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Įrengtas numatytas ICAO reikalavimus atitinkančių oro uosto kietųjų dangų plotas

<b>Veiklos</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Intervencijos atitiko strateginius dokumentus (+) Intervencijos prisideda sprendžiant esminius oro uostų infrastruktūros saugumo klausimus (-) Intervencijos skirtos tik vienam oro uostui
----------------	------------------	--

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

#### VP 6.2.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO TIKSLO PASIEKIMAS

VP 6.2.1 konkretus uždavinio „Padidinti regionų judumą plėtojant regionų jungtis su pagrindiniu šalies transporto tinklu ir diegiant eismo saugos priemones“ matuojamas konkrečiais rezultato rodikliais:

- Žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičius
- Sugaištas kelionės automobilių keliais (išskyrus TEN-T kelius) laikas
- Vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekis

#### 16 LENTELE. VP INTERVENCIJŲ INDĖLIS SIEKIANT SUMAŽINTI ŽUVUSIŲJŲ NE TEN-T TINKLO KELIUOSE SKAIČIŲ

KAITOS TEORIJS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
<b>Hipotezė „Investicijos į regionų transporto infrastruktūrą sumažino žuvusiųjų ne TEN-T tinklo keliuose skaičių“ – NEPASITVIRTINO</b>		
<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Žemas</b>	(+) Aukštas tinkamumas (+) Aukštas rezultatyvumas (-) Intervencijos pasiekė labai mažą ne TEN-T tinklo kelių dalį (-) Žemas intervencijų poveikis rezultato rodikliui (/) Vidutinis tvarumas
<b>Prielaidos galutiniam tikslui pasiekti</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Pagerinta ne TEN-T tinklo kelių infrastruktūra (-) Kelių techninės kokybės ir kontrolės užtikrinimo priemonių problemos
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Žemas</b>	(-) 2022 m. rezultato rodiklio reikšmė yra žemesnė nei VP nustatyta reikšmė (-) Rekonstruota ar atnaujinta labai maža dalis ne TEN-T kelių (-) Vidutinė koreliacija tarp rezultato rodiklio ir įdiegtų saugų eismą gerinančių priemonių (-) Silpna koreliacija tar rezultato rodiklio ir bendro rekonstruotų arba atnaujintų kelių ilgio
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Žemas</b>	(-) Žuvusiųjų keliuose skaičius priklauso nuo daugelio priežasčių (-) Rekonstruota labai maža dalis (mažiau kaip 1 proc.) ne TEN-T kelių
<b>Produktai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Bendras planuotas rekonstruotų ar atnaujintų kelių ilgis beveik pasiektas 2022 m., iki 2023 m. pab. planuotas ilgis greičiausiai bus viršytas
<b>Veiklos</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Intervencijos atitinka strateginius dokumentus (+) Tenkinami tikslinių grupių poreikiai susiję su saugiomis eismo sąlygomis (-) Suplanuota investuoti tik į dalį su žūtimis keliuose susijusių faktorių (infrastruktūrą)



Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

17 LENTELĖ. VP SUMAŽINTI SUTRUMPINTI SUGAIŠTĄ KELIONĖS AUTOMOBILIŲ KELIAIS (IŠSKYRUS TEN-T KELIUS) LAIKĄ

KAITOS TEORIJS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
<b>Hipotezė "Investicijos į regionų transporto infrastruktūrą pagerino susisiekimo automobilių keliais regionuose spartą" – NEPATVIRTINTA DĖL NEKOKYBIŠKO REZULTATO RODIKLIO</b>		
<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Nenustatyta</b>	(+) Aukštas tinkamumas (+) Aukštas rezultatyvumas (/) Intervencijos rezultato rodiklį gali veikti prieštarinčiai (x) Nenustatytas intervencijų poveikis (/) Vidutinis tvarumas
<b>Prielaidos galutiniam tikslui pasiekti</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Pagerinta ne TEN-T tinklo kelių infrastruktūra (-) Kelių techninės kokybės ir kontrolės užtikrinimo priemonių problemos
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Nenustatyta<sup>44</sup></b>	Rezultato rodiklis savo prasme yra neteisingas ir savyje talpina du, įgyvendinamų intervencijų prasme, prieštarinčius kintamuosius – kelionės laiką (km/val.) ir eismo intensyvumą. Esant palankioms sąlygoms, intervencijos į kelių infrastruktūrą regionuose turėtų paskatinti abiejų šių kintamųjų didėjimą.
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Pagerinta kelių infrastruktūra sukuria geresnes eismo sąlygas (-) Dėl ekonominės veiklos aktyvėjimo, galimas eismo intensyvumo didėjimas, dėl kurio gali mažėti vidutinis greitis
<b>Produktai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Bendras planuotas rekonstruoti ar atnaujinti kelių ilgis beveik pasiektas 2022 m., iki 2023 m. pab. planuotas ilgis greičiausiai bus viršytas
<b>Veiklos</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Intervencijos atitinka nacionalinius strateginius dokumentus (+) Intervencijos atitinka regionų plėtros tikslus

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

18 LENTELĖ. VP INTERVENCIJŲ INDĖLIS PADIDINTI VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTU VEŽTŲ KROVINIŲ KIEKĮ

KAITOS TEORIJS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
<b>Hipotezė "Investicijos į šalies vidaus vandens kelio modernizaciją padidino vidaus vandenų transportu vežtų krovinių kiekį" – PASITVIRTINO IŠ DALIES</b>		
<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Aukštas tinkamumas (+) Aukštas rezultatyvumas (/) Intervencijos skirtos tik dalies vandens kelio tvarkymui, ilgalaikiam krovinių gabenimo pokyčiui užtikrinti reikės papildomų didelės apimties investicijų (+) Aukštas momentinis intervencijų poveikis rezultato rodikliui (/) Vidutinis tvarumas

<sup>44</sup> Jeigu būtų matuojama vienos kelionės rekonstruotais kelių ruožais trukmė ar greitis (km/h), darytina prielaida, kad intervencijų poveikis kelionės laiko trumpėjimui būtų reikšmingas.

<b>Prielaidos galutiniams tikslui pasiekti</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Kuriama pakankamai tvari infrastruktūra, nebus reikalingos nuolatinės investicijos į to paties upės ruožo pakartotinį gilinimą (-) Tam kad vežtų krovinių kiekio padidėjimas būtų ženkliu padidintas ir išlaikytas, reikalingos papildomos investicijos į kitų Nemuno ruožų gilinimą, sprendimai dėl Kauno hidroelektrinės infrastruktūros
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Rezultato rodiklio reikšmė pasiekė VP nustatytą reikšmę 2017 m. (+) Stipri koreliacija tarp rezultato rodiklio ir išlaidų laiko eilučių (+) Rodiklio pokyčiams tiesioginę įtaką turi finansuojamo projekto įgyvendinimo darbai
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Vidutinis</b>	(+) Gilinama svarbi laivybai Nemuno atkarpa (-) Siekiant užtikrinti sklandų nepertraukiamą eismą Nemunu, reikalingi aukščiau gilinimo darbai, šliuzų įrengimas Kauno hidroelektrinėje
<b>Produktai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Iki 2022 m. pab. visiškai nebuvo pasiekta rodiklio „Bendras pagerinto ar naujai sukurto vidaus vandenų kelio ilgis reikšmė“ (0), tačiau projektas vyko kaip suplanuota ir, atsakingų institucijų teigimu, iki 2023 m. pabaigos projektas bus sėkmingai įgyvendintas suplanuota apimtimi
<b>Veiklos</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Intervencijos atitiko strateginius dokumentus (+) Suplanuotas dalies TEN-T tinklo kelio E41 gerinimas yra svarbi prielaida įgalinanti intensyvesnę krovinių gabenimą vidaus vandenimis

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

### 6.3.1 KONKRETAUS UŽDAVINIO TIKSLO PASIEKIMAS

VP 6.3.1 konkretus uždavinio „Sustiprinti integraciją į Europos Sąjungos vidaus energijos rinką“ matuojamas konkrečiais rezultato rodikliais:

- Automatizuotų valdymo prijunginių kiekis (dalis) elektros perdavimo sistemoje
- Nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalis

19 LENTELĖ. VP INTERVENCIJŲ INDĖLIS SIEKIANČIEMS PADIDINTI AUTOMATIZUOTŲ PRIJUNGINIŲ KIEKĮ (DALĮ) ELEKTROS PERDAVIMO SISTEMOJE

VALDYMO

KAITOS TEORIJS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
Hipotezė “ Investicijos į elektros perdavimo sistemą padidino automatizuotų valdymo prijunginių kiekį, sudarant prielaidas sumažinti energetinę priklausomybę, užtikrinti ilgalaikį Lietuvos energetinį saugumą ir būtinas sąlygas efektyviam elektros rinkos veikimui” – PASITVIRTINO		
<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Aukštas tinkamumas (+) Aukštas rezultatyvumas (+) Investicijos tiesiogiai susijusios su rezultato rodikliu (+) Aukštas intervencijų poveikis rezultato rodikliui (+) Aukštas tvarumas

<b>Prielaidos galutiniam tikslui pasiekti</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Aiški atsakomybė už priežiūrą <sup>45</sup>
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Labai stipri koreliacija tarp rezultato rodiklio ir dviejų aktualių produkto rodiklių (+) Tiesiogiai investuojama į automatizuotą valdymo prijunginių diegimą (-) Rezultato rodiklio reikšmė dar nebuvo pasiekta, tačiau, remiantis turimais duomenimis, bus pasiekta įgyvendinus visus projektus
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Įgyvendinamų projektų metu tiesiogiai investuojama į automatizuotą valdymo prijunginių diegimą
<b>Produktai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Abiejų aktualių produktų rodiklių reikšmės 2022 m. pab. dar buvo nepasiektos, tačiau atsakingų institucijų teigimu, įgyvendinami projektai turėtų būti pabaigti sėkmingai ir sutartyse suplanuotos reikšmės pasiektos iki 2023 m. pabaigos
<b>Veiklos</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Intervencijos atitinka nacionalinius strateginius dokumentus (+) Rusijos karinė agresija Ukrainoje dar kartą patvirtino neatidėliotiną energetinės nepriklausomybės poreikį

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais

20 LENTELĖ. VP INTERVENCIJŲ INDĖLIS SIEKIANT PADIDINTI NUOTOLINIŲ BŪDU VALDOMŲ MAGISTRALINIO DUJOTIEKIO UŽDARYMO ĮTAISŲ DALĮ

KAITOS TEORIJOS ETAPAS	ĮVERTIS	TRUMPAS PAGRINDIMAS
<b>Hipotezė “ Investicijos į gamtinių dujų perdavimo tinklus ir jų priklausinius padidino nuotoliniu būdu valdomų magistralinio dujotiekio uždarymo įtaisų dalį, sudarant prielaidas padidinti energetinį saugumą, dujų tiekimo patikimumą ir pasirengti integracijai į ES energetines sistemas” – PASITVIRTINO</b>		
<b>Galutinis tikslas</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Aukštas tinkamumas (+) Aukštas rezultatyvumas (+) Investicijos tiesiogiai susijusios su rezultato rodikliu (+) Aukštas intervencijų poveikis rezultato rodikliui (+) Aukštas tvarumas
<b>Prielaidos galutiniam tikslui pasiekti</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Teisiškai reglamentuoti dujotiekių priežiūros reikalavimai (+) Aiški atsakomybė už infrastruktūros priežiūrą <sup>46</sup>
<b>Tarpiniai pokyčiai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Labai stipri koreliacijos tarp rezultato rodiklio ir dviejų produkto rodiklių (+) Tiesiogiai investuojama į nuotoliniu būdu valdomų dujotiekio uždarymo įtaisų diegimą (-) Rezultato rodiklio reikšmė VP siektinos reikšmės dar nepasiekė tačiau, remiantis turimais duomenimis, bus pasiekta įgyvendinus visus projektus
<b>Prielaidos tarpiniams pokyčiams pasiekti</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Įgyvendinamų projektų metu tiesiogiai investuojama į nuotoliniu būdu valdomų dujotiekio uždarymo įtaisų įrengimą

<sup>45</sup> Perdavimo sistemos eksploatavimą užtikrina elektros perdavimo sistemos operatorius LITGRID

<sup>46</sup> Perdavimo sistemos eksploatavimą užtikrina gamtinių dujų perdavimo sistemos operatorius Amber Grid

<b>Produktai</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Du iš trijų aktualių produkto rodiklių 2022 m. dar buvo nepasiekti, tačiau, atsakingų institucijų teigimu, įgyvendinami projektai turėtų būti pabaigti sėkmingai ir sutartyse suplanuotos reikšmės pasiektos iki 2023 m. pabaigos
<b>Veiklos</b>	<b>Aukštas</b>	(+) Intervencijos atitinka nacionalinius strateginius dokumentus (+) Rusijos karinė agresija Ukrainoje dar kartą patvirtino neatidėliotiną energetinės nepriklausomybės poreikį

Šaltinis: sudaryta BGI Consulting, remiantis kaitos teorijos principais