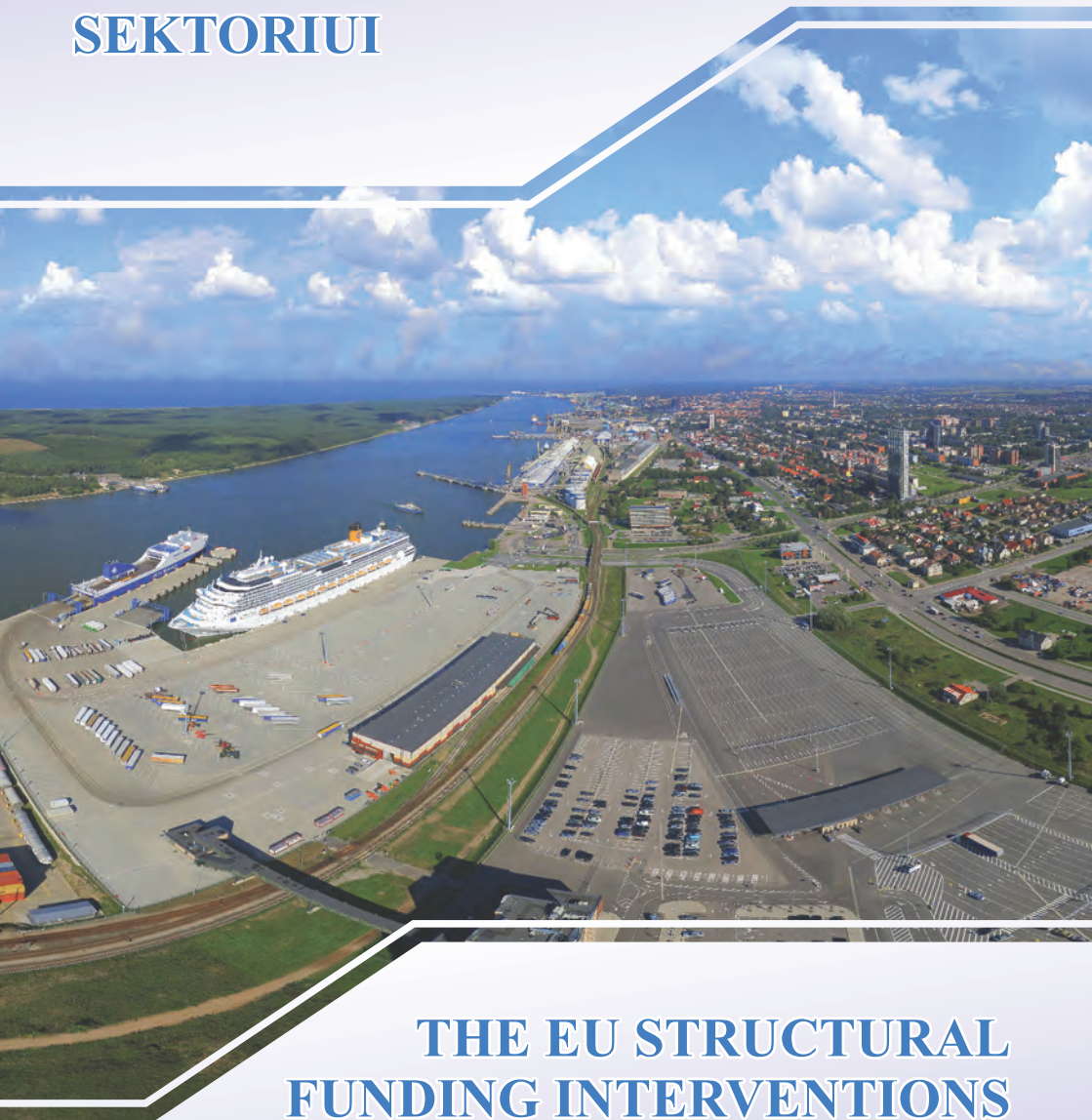


2007–2013 M. ES STRUKTŪRINĖS PARAMOS INVESTICIJOS TRANSPORTO SEKTORIUI



**THE EU STRUCTURAL
FUNDING INTERVENTIONS
FOR TRANSPORT SECTOR
DURING 2007–2013 PERIOD**

Poveikis transporto sektoriui: ko siekiame ir kaip vertiname?

The impact on transport sector: Expectations and evaluations

Vertinimo kontekstas

2007 m. balandžio 26 d. Europos Komisija patvirtino Lietuvos 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo strategiją – programinį dokumentą, kuriame nustatytas pagrindinis 2007–2013 m. ES struktūrinės paramos panaudojimo tikslas – sparčiai gerinti sąlygas investuoti, gyventi ir dirbti Lietuvoje, kad ūkio augimo teikiama nauda pasiektų visus Lietuvos gyventojus. Tam, kad tikslas būtų pasiektas transporto sektoriuje, numatyta įgyvendinti projektus pagal Ekonomikos augimo veiksmų programos prioritetus „Esminė ekonominė infrastruktūra“ bei „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ ir Sanglaudos skatinimo veiksmų programos prioritetą „Aplinka ir darnus vystymasis“.

Pagrindinis atlikto 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimo tikslas – nustatyti 2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų paramos panaudojimo transporto sektoriuje poveikį ir patobulinti 2014–2020 m. ES fondų investicijų panaudojimą transporto sektoriuje.

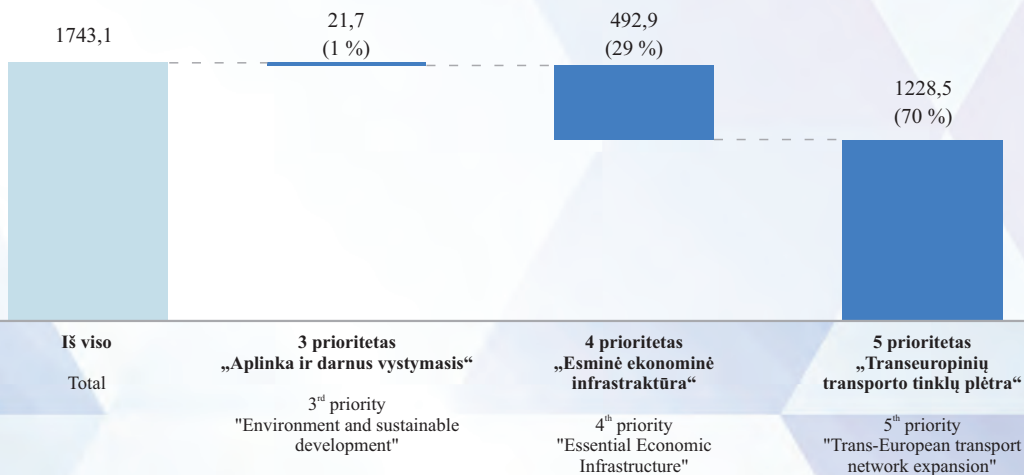
The context of evaluation

On 26th of April 2007 European Commission approved European Union (EU) Structural Assistance Strategy of Lithuania for the years 2007–2013 (“The National General Strategy”) – the document which settles the main purpose of the period 2007–2013 EU structural funding (to rapidly improve investment, living and working conditions in Lithuania, so that every resident of Lithuania could feel the benefits of the economic growth). To achieve this goal in transport sector, it was planned to implement projects under priorities “Essential Economic Infrastructure” and “Trans-European transport network expansion” of the “Economic Growth” program and the priority “Environment and sustainable development” of the “Promotion of Cohesion” program.

The main objective of the conducted evaluation of the impact that the 2007–2013 EU funding has had on transport sector is to determine the effect of EU structural assistance on the Lithuanian transport and to make this sector's investments in 2014–2020 period more efficient.

Transporto sektoriui skirtų ES struktūrinių lėšų pasiskirstymas pagal veiksmų programų prioritetus, mln. Eur

Distribution of EU structural funding for transport sector according to priorities of OP (Operational Programm), M Eur



Šaltinis / Source: esparama.lt

2007–2013 m. ES struktūrinės paramos lėšomis iš dalies finansuojamiems projektams transporto sektoriuje įgyvendinti pasirašytos 356 sutartys.

Iš viso Susisiekimo ministerijos valdomų priemonių projektų įgyvendinimui pagal 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų programą skirta 1,743 mlrd. Eur parama.

356 contracts to receive EU funding in 2007–2013 in transport sector were successfully signed.

According to the National General Strategy, for the measures, managed by the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania, EUR 1.743 billion were assigned for Lithuania.

Lietuvos transporto sektoriaus investavimo prioritetai prieš 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpį

The main developmental priorities in Lithuanian transport sector before the EU funding period of 2007–2013

Prieš skiriant ES struktūrinę paramą transporto sektoriui, identifikuotos svarbiausios tobulintinos atskirų Lietuvos transporto sričių (kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto šakų, logistikos / multimodalinio transporto) problemos, nustatius aktualiausias transporto infrastruktūros iššūkius ir šioms sritims gerinti tinkamas priemones.

The main developmental priorities of Lithuanian transport sector (roads, railways, water and air transport modes, logistic / multimodal transportation) were established after identifying the most relevant transport infrastructure challenges and appropriate tools to solve them.

Kelių transportas

Pagrindinės tobulintinos automobilių kelių transporto sektoriaus sritys prieš ES investicijų intervencijų įgyvendinimą buvo blogėjantis transporto priemonių mobilumas miestuose, oro tarša (su tuo susijęs viešojo transporto priemonių parko nusidėvėjimas), didelis eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“¹ skaičius, dėl intensyvėjančių transporto srautų išplitusi kelių dangos degradacija bei nedarni kelių infrastruktūros plėtra miestų ir periferijų atžvilgiu.

Road transport

The main developmental priorities for road transport before the EU investment interventions were deteriorating mobility of vehicles in the cities, air pollution (in connection with the deterioration of public transport), high number of traffic accidents and “black spots”¹, ongoing degradation of road pavement due to growing intensity of transportation, and unsustainable development of road infrastructure in cities and their peripheries.



Vilniaus vakarinis aplinkkelis. II etapas.
Western bypass of Vilnius. Stage II.

¹„Juodoji dėmė“ - kelio ruožas, kuriame per ketverius metus įvyko nemažiau kaip 4 įskaitiniai eismo įvykiai.

¹Black spot - stretch of a road where at least 4 credited traffic accidents have happened during 4 years.

Geležinkelių transportas

Geležinkelių transporto sektoriuje pagrindiniu investavimo prioritetu laikytas tinklo infrastruktūros nusidėvėjimas, teikiamų paslaugų neatitikimas augantiems keleivių ir krovinių pervežimo poreikiams.



IXB Koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Kyviškės-Valčiūnai antrojo kelio statyba
Construction of second track of IXB passage of Vilnius bypass Kyviškės-Vaičiūnai

Railway transport

The main challenge of railway transportation sector was the deterioration of transport infrastructure, contravening between services provided and the growing needs of transportation of passengers and cargo.

Vandens transportas

Vandens transporto sektoriuje identifikuotas techninių Klaipėdos valstybinio jūrų uosto parametrų neatitikimas augančiam krovinių aptarnavimo potencialui, nepakankamai išvystytos uosto keleivių aptarnavimo sąlygos, mažųjų laivų ir valčių transportui nepritaikyta infrastruktūra ir menkai išvystytas vidaus vandens kelių transportas.



Keleivinių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros įrengimas
Construction of infrastructure for the passenger and cargo ferries terminal

Water transport

In this sector, technical parameters of Klaipėda State Seaport contravened with increasing potential of cargo services. Also, conditions of seaport passengers did not meet quality requirements, infrastructure has not been adjusted to small ships and boats, and inland waterways were underdeveloped.

Oro transportas

Oro transporto sektoriuje išskirti augusios keleivių paklausos neatitikę oro uostų pajėgumai, kokybiško keleivių aptarnavimo nepajėgaus užtikrinti Tarptautinio Vilniaus oro uosto parametrai ir nepakankamas mažesnių TEN-T tinklo šalies oro uostų infrastruktūros vystymo tempas.

Air transport

Challenges identified in the air transport sector were the capacity of airports which did not meet the demand of passengers, the parameters of Vilnius International Airport that could not ensure high quality service for passengers, and inadequate pace of infrastructural development of smaller TEN-T network airports in the country.



Tarptautinio Kauno oro uosto keleivių terminalas
Passengers' terminal of Kaunas International Airport

Logistika ir multimodalinis transportas

Prieš įgyvendinant 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų investicijas, šalyje aktualizuotas viešųjų logistikos centrų trūkumas, nepakankamai išvystytas intermodalinis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto mazgas bei skirtingų transporto šakų infrastruktūros jungtys.

Logistics and multimodal transport

Before the implementation of 2007–2013 EU structural funding, the lack of public logistic centers, underdeveloped intermodal intersection of Klaipėda State Seaport, and the node of infrastructure links among different transportation modes were between the main transport priorities.

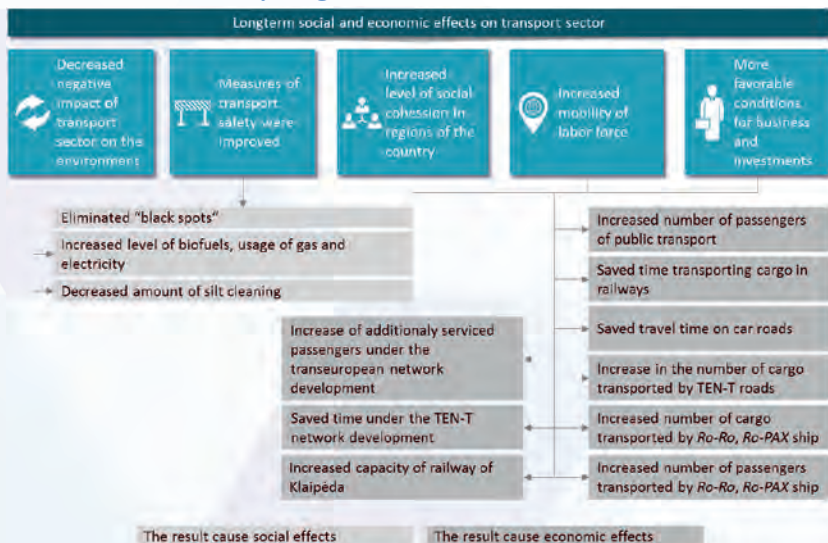


Keleivinių ir krovininių keltų terminalo infrastruktūros įrengimas
Construction of infrastructure for the passenger and cargo ferries terminal

Ilgalaikius socialinius ir ekonominius padarinius lemiantys ES struktūrinės paramos rezultatai



EU structural assistance results followed by long-term social and economic effects



2007–2013 m. ES struktūrinių fondų pagalba sukurtų projektų ilgalaikiai padariniai yra **socialiniai** (sumažėjęs neigiamas transporto sektoriaus poveikis aplinkai, pagerintos eismo saugos priemonės) ir **ekonominiai** (išaugusi šalies regionų socialinė sanglauda, išaugęs darbo jėgos mobilumas, palankesnės sąlygos investicijoms ir verslui).

Vertinimo metu atliktas ekonometrinis modeliavimas, kurio dėka įvertintas 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio įgyvendintų transporto sektoriaus projektų poveikis šaliai. Modelio rezultatai patvirtino, jog transporto sektoriaus projektai sukūrė reikšmingą pridėtinę vertę šalies ūkiui:

- Vienas į analizuojamus projektus investuotas euras sukūrė 1,86 Eur BPV iki 2013 m.;
- Ši grąža išaugs iki 2,5 Eur BPV ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.).

The long-term effects of the projects implemented using 2007–2013 EU structural assistance are **social** (decreased amount of negative environmental impact of transportation, improved means of traffic safety) and **economic** (increased social cohesion between regions of the country, increased amount of labour mobility, more favourable conditions for economy and business).

During the evaluation, econometric modelling was employed to assess the impact that 2007–2013 EU funding in transport sector has had on the country. The results of this model demonstrate that transport projects implemented in 2007–2013 EU funding period created significant added value to national economy. It has been assessed that:

- One euro invested in analysed projects created 1,86 Eur GVA until 2013;
- This return will grow to 2,5 Eur GVA in long-term (2007–2020).

Poveikis Lietuvos gyventojams

- ES investicijos turėjo reikšmingos įtakos nedarbo lygio šalyje mažinimui, sukeldamos **tiesioginį** (projektų įgyvendinimo metu reikalingiems darbams atlikti) ir **netiesioginį** (didinant verslo subjektų konkurencingumą ir ekonominį aktyvumą, skatinant tvarų ūkio augimą) paklausos impulsą darbo rinkai;

The impact on Lithuanian residents

- It has been assessed that the EU investments have had significant impact on the decrease of unemployment level in Lithuania by making **direct** (jobs for implementing projects) and **indirect** (increased competitiveness of businesses and economic activity and encouraged sustainable growth of economy) positive demand impulse for labour market;

- 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu įgyvendinti transporto sektoriaus projektai sudarė tinkamas sąlygas transporto sektoriaus darbuotojų vidutinio bruto darbo užmokesčio augimui. Vertinama, jog iki 2013 m. šis rodiklis turėjo išaugti 115,73 Eur; ilguoju laikotarpiu (2007–2020 m.) atlyginimo prieaugis gali siekti 168,72 Eur;
- Padidėjo transporto srautų pralaidumas keliuose, taip prisidedant prie laiko sąnaudų kelionėse mažinimo;
- Prižiūrima ir rekonstruota transporto priemonių infrastruktūra ženkliai mažino eksploatacijos metu transporto priemonių patiriamą žalą, o tai sumažino gyventojų ir verslo subjektų kelionių sąnaudas;
- Padidėjo konkurencingumas tarp transporto rūšių ir tarp pačių įmonių, verslo subjektų, užsiimančių keleiviniu transportu;
- Greitesnis susisiekimas, kokybiškesnė transporto infrastruktūra, plečiami transporto įmonių pajėgumai pritraukė daugiau investuotojų, infrastruktūra besinaudojančių vežėjų (skrydžių kompanijų, keleivių ir krovinių pervežimo įmonių); plečiamas geležinkelių tinklas, gilinamas jūrų uostas sudarė sąlygas naujoms keliavimo, krovinių gabenimo galimybėms. Veikiant ekonominiams konkurencijos rinkos dėsniams, transporto paslaugų kainos priverstos mažėti;
- Diegiamos naujos eismo saugumo priemonės prisidėjo prie eismo įvykių šalyje bei juose žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičiaus mažėjimo.
- The projects of transport sector implemented in 2007–2013 EU structural funding period created necessary conditions for the growth of average bruto salary of transport sector workers. It has been evaluated that until 2013 this indicator has grown by EUR 115,73 the increase of salary might be EUR 168,72 in the long-term (2007–2020);
- Permeability of the roads has increased and in that way travelling delays have decreased;
- Appropriately maintained and reconstructed infrastructure can reduce the damage of exploitation for vehicles and reduce the costs of trips for individuals and business entities;
- Competition between all transportation modes as well as enterprises in the sector has increased;
- Better communication, higher quality transport infrastructure, increase in the capacity of transport sector enterprises attract more investors (airway companies, passengers, cargo transportation businesses); the spread of railways, deeper seaport allows to introduce new travelling, cargo transportation opportunities and in that way, due to the forces of market competition, costs of the transportation services are to decrease;
- Newly implemented safety measures contributed to the reduced number of road accidents and in the reduced number of fatalities and injuries during road accidents.

Poveikis darbo jėgos bei krovinių mobilumui ir verslui

The impact that the projects in transport sector have had on the labour force, cargo mobility, and business

2007–2013 m. ES parama prisidėjo prie teigiamų pokyčių krovinių mobilumo ir verslo srityse:

- Augo keleivių apyvartos našumas,
- Bendros krovinių apimtys 1997–2015 m. laikotarpiu vidutiniškai augo visose transporto rūšyse. ES investicijos transporto sektoriuje padarė didžiausią teigiamą įtaką krovinių gabenimo kiekiams 2009 m.,
- Krovinių gabenimo našumas augo visu ES skiriamų investicijų periodu.

Dėl tinkamai įgyvendintų investicijų į transporto infrastruktūrą padidėjo transportavimo efektyvumas, pajėgumai, patikimumas ir aptarnavimo lygis. Vienas reikšmingiausių to rezultatų – palankesnės sąlygos kurtis verslui dėl sumažėjusių transporto sąnaudų ir transportavimo laiko.

EU structural assistance of 2007–2013 has contributed to positive dynamics in cargo mobility and business:

- Efficiency in the turnover of passengers has increased,
- While the amounts of cargo were increasing for all transportation modes during 1997–2015 period, the 2007–2013 period EU support has resulted in the biggest positive impact on this measure in 2009,
- Efficiency of cargo transportation has been increasing during all EU funding period.

Due to properly implemented investments in transport infrastructure, the efficiency, capacity, reliability and quality of transport services has increased. Some of the most significant results are higher quality conditions for businesses via decreased time and financial transportation costs.



Keleivinių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros įrengimas
Construction of infrastructure for the passenger and cargo ferries terminal

ES investicijų į transporto sektorių nauda atskiroms transporto sritims

The impact of EU funding on transportation modes

Kelių transportas

- 2007–2015 m. laikotarpiu 42,9% sumažėjo automobilių keliuose sukeltų eismo įvykių, o juose žuvusių asmenų skaičius sumažėjo 63,8%. ES žuvusiųjų skaičiaus sumažėjimas siekė 39,6%;
- Prie eismo saugumo gerinimo prisidėjo inžinerinės eismo saugos gerinimo ir aplinkosaugos priemonės, diegiamos didesnio avaringumo rizikos ruožuose.

Road transport

- The number of car accidents during 2007–2015 has decreased by 42,9 % and the number of people killed has decreased by 63,8 %. In comparison, the number of fatalities has decreased by 39,6 % in the EU;
- Technical measures of improving traffic safety and for decreasing environmental damage implemented in high risk areas created positive and significant impact.



Vakarinis aplinkkelis. II etapas.
Western bypass of Vilnius. Stage II.

Transeuropinių tinklų plėtra

2007–2013 m. ES paramos periodu įgyvendinta 20 projektų, prisidėjusių prie transeuropinės reikšmės tinklo plėtos. Įgyvendinus projektus, buvo atnaujinta TEN-T automobilių tinklo infrastruktūra – dėl ekonominio nuosmukio metu sumažėjusių statybos rangos darbų kainų sudarytos palankios sąlygos nutiesti ar rekonstruoti daugiau kelių, nei buvo numatyta programiniuose dokumentuose.

2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu Vilniaus aplinkkelių tiesimui skirta 149,5 mln. Eur suma – įgyvendinti vakarinio aplinkkelio I ir II etapo, pietinio aplinkkelio tiesimo darbai. Aplinkkeliai prisidėjo prie eismo saugumo, pralaidumo didinimo, taip pat turėjo teigiamos įtakos laiko sutaupymams, socialinės-ekonominės šalies sanglaudos didėjimui.

Transeuropinių tinklų plėtrai svarbus projektas – Jakų sankryžos rekonstrukcija. Projekto „Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Estakados Kaunas–Palanga, Palanga–Kaunas kryptimi statyba Jakų sankryžoje“ įgyvendinimui skirta 17,447 mln. Eur. Įrengtos estakados užtikrino eismo pralaidumą bei palankesnes eismo sąlygas, įrengiant estakadas Kaunas–Klaipėda–Kaunas, Kaunas–Palanga–Kaunas kryptimis.

Development of the transeuropean transport network

20 projects contributing to the development of the transeuropean transport network were carried out during 2007–2013 EU funding period. Having implemented these projects, the infrastructure of TEN-T road network was renewed – due to lower prices of construction works during the economic recession, favourable conditions were created to build new and upgrade existing roads, compared to the programmed amounts.

During the period of 2007–2013, EUR 149,5 million were allocated to paving bypasses of Vilnius – construction works of I and II stage of western and southern bypasses were implemented. These projects contributed to the traffic safety, traffic capacity, time savings, growth of socio-economic cohesion in the country.

One of the most important projects for the development of transeuropean transport network is the reconstruction of Jakai crossroad. EUR 17,447 million were allocated for the project “The modernisation of transeuropean transport network road E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda). The construction of an overpass Kaunas–Palanga, Palanga–Kaunas”. This project contributed to higher traffic capacity and more favourable traffic conditions by building overpasses that crosses over motorways Kaunas–Klaipėda–Kaunas and Kaunas–Palanga–Kaunas.



Jakų sankryžos rekonstrukcija
The reconstruction of Jakai crossroad

Savivaldybių transporto sektoriaus modernizavimas ir plėtra

Itin geri rezultatai stebimi savivaldybėse, kur naujai nutiestų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių tinklo apimtys buvo du kartus didesnės, nei planuota.

2007–2013 m. ES paramos periodu pagal priemonę „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ finansuoti 233 projektai, reikšmingai prisidėję prie regioninės plėtros visoje šalyje. Projektų metu rekonstruotos gatvės, vietinės reikšmės keliai, taip sukuriant palankesnes sąlygas vidiniam šalies regionų vystymuisi bei keliaujantiems vietiniams ir užsienio turistams. Remiantis apskaičiuotu sukurtų rezultatų ir jiems paskirtų kaštų santykiu, vienas iš itin efektyviai įgyvendintų projektų – Alytaus r. savivaldybės projektas „Alytaus rajono savivaldybės vietinės reikšmės kelio Alovė–Ilgai rekonstrukcija“.

Modernization and development of municipal transport sector

Significant results have been reached in municipalities where the size of newly built and reconstructed road network was twice as high, compared to the programmed indicators.

233 projects, significantly contributing to the regional development in the country, were funded by the measure “Municipal transport infrastructure modernization and development” during 2007–2013 EU funding period. During the implementation of these projects, streets, local roads were reconstructed and more favourable conditions for internal regional development and for foreign and domestic tourism were created. Based on the calculated ratio between results created and resources allocated, one of especially efficiently implemented projects is “The reconstruction of local road Alovė–Ilgai by Alytus district municipality“.



Alytaus rajono savivaldybės vietinės reikšmės kelio Alovė–Ilgai rekonstrukcija
The reconstruction of local road Alovė–Ilgai by Alytus district municipality

Žvyrkelių asfaltavimo programa

The program for paving gravel roads

2007–2013 m. ES paramos periodu įgyvendintos Žvyrkelių asfaltavimo programos 2006–2008 m. Rytų ir Vakarų Lietuvos regionuose. Įgyvendinus projektus išasfaltuota 723 km kelių, nepriklausančių TEN-T tinklui.

Visuose šalies regionuose įgyvendintos žvyrkelių asfaltavimo programos prisidėjo prie eismo pralaidumo ir socialinės-ekonominės šalies sanglaudos augimo – pagerino regionų susisiekimą automobilių keliais, padidino eismo saugumą, viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo jėgos mobilumą.

During 2007–2013 period, the EU has funded the program for paving gravel roads (2006–2008) in the Eastern and Western regions of Lithuania. 723 km of non TEN-T roads were paved.

The programs were implemented in all regions of Lithuania and have contributed to the higher traffic capacity and the growth in socio-economic cohesion of the country – improved transportation by paved roads, helped improve traffic safety, created conditions to get public services faster, and increased the mobility of labour force.



Žvyrkelių asfaltavimo programa 2006–2008 m. Vakarų / Rytų Lietuvos regionai
The program for paving gravel roads (2006–2008) in the Eastern and Western regions of Lithuania

Ekologiško transporto ir bevariklių transporto priemonių plėtra

2007–2013 m. ES paramos periodu pagal priemonę „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ buvo įgyvendinta 12 projektų, kurių metu vykdyti viešojo transporto parkų atnaujinimai ir dviračių takų plėtra didžiuosiuose Lietuvos miestuose. Projektų metu įsigytos 87 ekologiškos viešojo transporto priemonės, 32 % padidėjo viešojo transporto keleivių skaičius, įrengta / rekonstruota apie 23 km dviračių takų.

Vienas įgyvendintų projektų – „Klaipėdos miesto autobusų parko atnaujinimas“. Projekto įgyvendinimui skirta 2,115 mln. Eur. Projekto įgyvendinimo metu įsigyta 12 ekologiškų viešojo transporto priemonių, pasiektas penkiskart didesnis nei planuota viešuoju transportu vežamų keleivių skaičius.

Bevariklių transporto priemonių tinklo plėtrą užtikrino dviračių takų tiesimas – įrengti / modernizuoti 23 km dviračių takų didžiuosiuose šalies miestuose.

Development of ecological transportation and motorless transport

12 projects of renewal of public transport bases and development of bicycle paths in the biggest Lithuanian cities were implemented under the measure “Complex ecological public transport development”. 87 ecological public transport vehicles were purchased, the number of passengers in public transport has increased by 32 %, 23 km of bicycle paths were newly built / reconstructed.

One of the projects implemented is “The renewal of Klaipėda public transport”. EUR 2,115 million were allocated to its implementation; 12 ecological public transport vehicles were purchased, the number of passengers using public transport has increased 5 times, compared to the programmed indicator.

The gain of infrastructure for motorless vehicles was ensured by the development of bicycle paths – 23 km of them were newly built / modernized in the biggest cities of Lithuania.



Klaipėdos miesto autobusų parko atnaujinimas
The renewal of Klaipėda public transport

Geležinkelių transportas

- Iki 2015 m. geležinkelių tinklas (km) šalyje išsiplėtė 7,1 %;
- 2007–2015 m. gyventojų kelionių traukiniais apimtys, tenkančios per capita, išaugo 18,5 %;
- 80,7 % sumažėjo traukinių eismo įvykių;
- Ženkliai viršytas planuotas sutaupyto laiko vežant krovinius rodiklis (3,70 mln. t val. vietoje planuotų 0,47 mln. t val.);
- Daugiau nei planuota nutiesta naujų ar rekonstruota esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių (409,61 km vietoje numatytų 350 km).

Railway transport

- Railway network (km) was expanded by 7,1 % during the evaluated period (until 2015);
- The amount of passenger travels by trains per capita has increased by 18,5 % during 2007–2015;
- The number of train accidents has decreased by 80,7 %;
- Significant amount of time was saved while transporting cargo (3,70 mn t h instead of 0,47 mn t h that were planned);
- The amount of new or reconstructed TEN-T railway roads was higher than planned (409,61 km instead of 350 km).



Antrojo kelio EC ir Nemuno kelyno EC įrengimas

The implementation of Second Road EC and Railway station tracks of Nemunas EC



Esamo geležinkelio ruožo Kazlų Rūda–Kaunas rekonstrukcija
The reconstruction of existing railway section Kazlų Rūda–Kaunas

Prie geležinkelių tinklo plėtros prisidėjo projektas Klaipėdos jūrų uoste – pagal priemonę „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ padidintas Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas (vietoje numatyto 2,4 mln. t padidėjusio pajėgumo pasiekta rodiklio reikšmė – 19,5 mln. t).

Pradėtas įgyvendinti projektas „Rail Baltica“ – strategiškai, geopolitiškai svarbaus pietų–šiaurės transporto koridoriaus vystymas. 2007–2013 m. laikotarpiu prie šios linijos tiesimo prisidėjo priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ intervencijos įgyvendinant projektus „Esamo geležinkelio ruožo Marijampolė–Kazlų Rūda rekonstrukcija“ ir „Esamo geležinkelio ruožo Kazlų Rūda–Kaunas rekonstrukcija“. Užtikrinant šio projekto tęstinumą tolimesniais finansavimo laikotarpiais, tikimasi pilnai išnaudoti sukurtus rezultatus bei gauti „Rail Baltica“ linijos sukuriamą visapusišką naudą.

The implementation of the measure “Goods and passengers service infrastructure development in the Klaipėda State Seaport” significantly contributed to the development of railway transportation by creating higher capacity of railway junction in Klaipėda (19,5 mn t instead of 2,4 mn t was reached).

The project “Rail Baltica” was started – it is the development of strategic, geopolitically important transport corridor of South–North. During 2007–2013 period, the intervention of measure “The modernization and development of trans–European level railway lines and the creation of necessary infrastructure for setting up public logistic centers” has resulted in the creation of necessary infrastructure. Two projects were implemented – “The reconstruction of existing railway section Marijampolė–Kazlų Rūda” and “The reconstruction of existing railway section Kazlų Rūda–Kaunas”. Provided that the continuity of these projects in later funding periods is ensured, it is expected to fully use the results created and gain comprehensive benefit from the “Rail Baltica” line in the future.

Oro transportas

- 2007–2015 m. tarptautiniuose Lietuvos oro uostuose ženkliai išaugo aptarnautų keleivių skaičius:
 - Tarptautiniame Vilniaus oro uoste – 94,5 %;
 - Tarptautiniame Kauno oro uoste – 92,0 %;
 - Tarptautiniame Palangos oro uoste – 58,1 %.
- Oro transportu gabentų krovinių ir pašto siuntų kiekis išaugo 21,0 % t/1 mln. BVP Eur, tuo tarpu ES šis kiekis sumažėjo 1,2 % t/1 mln. BVP Eur;
- Daugiau nei 3 kartus viršytas planuotas papildomai aptarnautų keleivių skaičius (4,04 mln. keleivių vietoje planuotų 1,16 mln. keleivių).

Projektų metu modernizuoti keleivių terminalai, riedėjimo takai, saugos objektai, degalų bazė, peronas. Sukurtos geresnės sąlygos keleivių aptarnavimui, didinamas oro uostų konkurencingumas tarptautinėje erdvėje. Prie sėkmingos oro transporto sektoriaus plėtros prisidėjo žemų sąnaudų oro vežėjų paslaugų teikimas visuose TEN-T tinklui priklausiančiuose šalies oro uostuose, tarptautinių kelionių apribojimų mažinimas, išaugęs tarptautinis turizmas bei darbo jėgos mobilumas.



Tarptautinis Vilniaus oro uostas
Vilnius International airport

Air transport

- In 2007–2015, the number of passengers at international airports has significantly increased:
 - Vilnius International airport: by 94,5 %;
 - Kaunas International airport: by 92,0 %;
 - Palanga International airport: by 58,1 %.
- The amount of cargo and postage transported by air transport has increased during the analysed period by 21,0 % t/1 mn GDP Eur, while in the EU this number has decreased by 1,2 % t/1 mn GDP Eur;
- The number of additionally served passengers was 3 times higher, compared to the programmed indicator (4,04 mn passengers instead of 1,16 mn passengers).

During the implementation of projects funded by the EU, passenger terminals, taxiways, safety objects, fuel bases, and platforms were modernized. More favourable conditions for passenger services were created and international competitiveness of Lithuanian airports has increased. The services of low-cost airline carriers in all airports of TEN-T network, decrease of limitations for international trips, and the increase in international tourism and the mobility of labour have all contributed to especially successful development of Lithuanian air transportation.

Vandens transportas

- 2007–2014 m. šalies jūrų uoste aptarnautų keleivių skaičius išaugo 32,1 %;
- Daugėjo aptarnaujamų krovinių: per capita – 53,8 %; ir tonomis, tenkančiomis 1 mln. BVP Eur – 11,5 %;
- Dvigubai viršytas Ro-Ro, Ro-PAX laivais gabenamų krovinių (3,32 mln. t vietoje numatytų 1,50 mln. t) kiekis;
- Pastatyta ir rekonstruota 1 064,29 m (vietoje numatytų 775 m) krantinių.

Didelę reikšmę vandens transporto sektoriui turėjo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilinimo darbai, kurių metu iki 15 m pagilintas laivybos kanalas šiaurinėje uosto teritorijos dalyje. Tai lėmė gerėjančias uosto ekonomines, aplinkosaugines ir konkurencines sąlygas, didesnes galimybes aptarnauti ir priimti didelius krovinius laivus, tinkamas sąlygas saugiam laivų įplaukimui, išplaukimui bei manevravimui.

Projektas „Keleivinių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros įrengimas“ prisidėjo prie Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto plėtros, sąlygų keleivių ir krovinių aptarnavimui gerinti.

Water transport

- In 2007–2014, the number of passengers in the state seaport has increased by 32,1 %;
- The cargo served in ports has increased both per capita (53,8 %) and by tons per EUR 1 million GDP (11,5 %);
- The number of cargo transported by Ro-Ro, Ro-PAX ships has doubled (3,32 mn t instead of 1,50 mn t);
- 1 064,29 m (instead of 775 m as planned) of quays were build or reconstructed.

The shipping channel dredging works of Klaipėda State Seaport has a significant impact on water transportation as it has been dredged up to 15 m in the northern part of the port. This improvement determined better economic, environmental and competitive conditions, increasing possibilities to serve and accept large cargo ships, more suitable conditions for the safe arrival, departure and manoeuvring of ships.

Also, the project “Construction of infrastructure for the passenger and cargo ferries terminal” contributed to the development of the National seaport of Klaipėda and improving conditions of passenger and cargo service.



Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilinimo darbai
The shipping channel dredging works of Klaipėda State Seaport

Priežastys, reikšmingai prisidėjusios prie projektų stebėsenos rodiklių pasiekimo masto finansavimo priemonių bei individualių projektų lygmenyje:

- **Vidiniai veiksniai.** Produktyvus tarpinstitucinis bendradarbiavimas (tarp pareiškėjų, įgyvendinančiosios institucijos bei paramą planuojančios institucijos) ir tinkama administruojančių / valdančių institucijų žmoniškųjų išteklių patirtis, kvalifikaciniai gebėjimai siekiant užtikrinti efektyvų viešųjų pirkimų procedūrų įgyvendinimą.
- **Išoriniai veiksniai.** Ekonominė šalies raida (ypač didelį poveikį projektų įgyvendinimui turėjo ekonominis nuosmukis 2008–2010 m.), statybos rangos kainos, keičiami strateginiai, politiniai prioritetai, sudėtingos turto paėmimo visuomenės poreikiams procedūros, rangovų atliekamų darbų kokybės rizika, konkurencinė aplinka ir geopolitinė situacija, automobilizacija, gerėjanti eismo dalyvių kultūra ir gyventojų mažėjimas.

Factors that significantly contributed to the achievement of performance indicators for funding measures and individual projects are:

- **Internal factors.** Productive inter-institutional cooperation (between applicants, implementing institution, funding planning institution), sufficient experience of specialists in administrative/controlling institutions in ensuring efficient implementation of public procurements.
- **External factors.** Economic crisis followed by a decrease in consumption (especially during economic recession in 2008–2010), decrease in prices of construction materials and works during the recession, change in strategic priorities, complicated procedures of private property expropriation in the public interest, contractor work quality, competition and geopolitical situation, commercial decisions of infrastructure operators and transportation enterprises, increase in automobilization, improved driving culture, and negative international migration (decrease in population).

Projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumas

Continuity of the projects

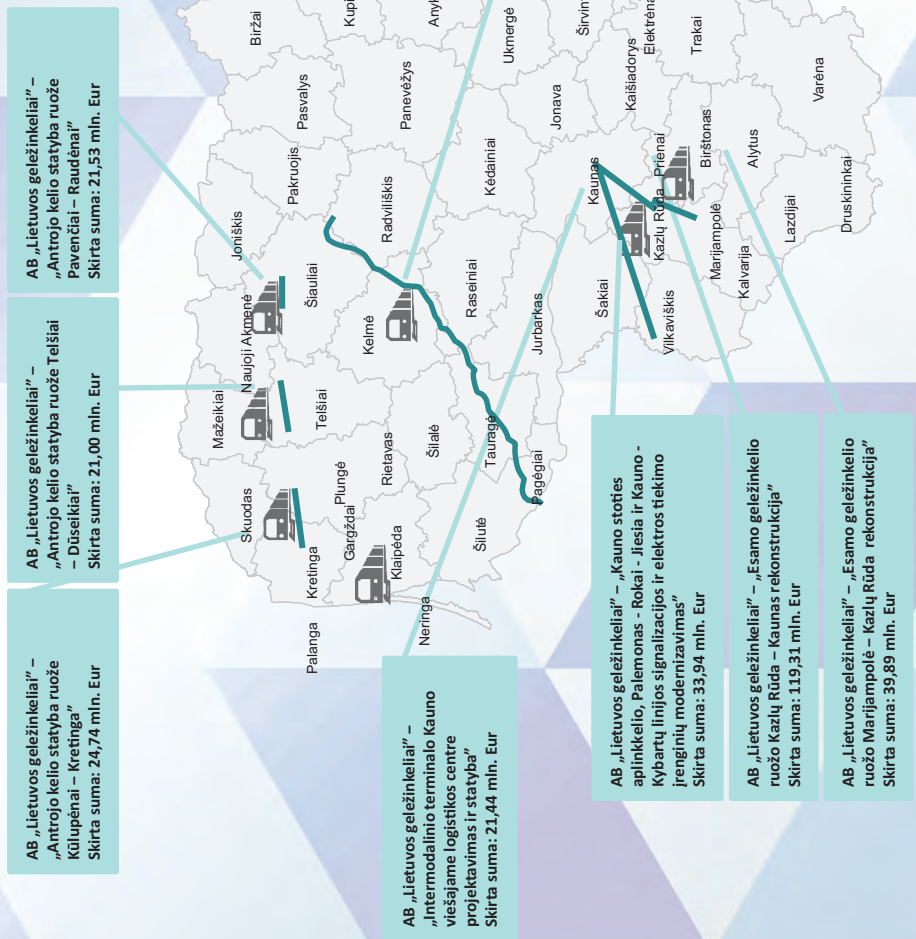
Sukurtų rezultatų tęstinumui reikšmingos įtakos gali turėti šie veiksniai:

- **Šalies ir importo / eksporto rinkų ūkio raida** – vertinama, kad ateinančiais metais šalies ūkio raida išlaikys augimo tendenciją, o stabili šalies ir užsienio prekybos partnerių ekonomikos plėtra nesudarys potencialių grėsmių sukurtų rezultatų tęstinumui;
- **Sąlygos tolimesniems infrastruktūros plėtros etapams** – kliaviniai kaip „Rail Baltica“ plėtros darbų vėlavimas, sekli upės vaga vidaus vandens kelių plėtros projektams įgyvendinti ir kt. tiesiogiai lemia projektų metu sukurtų produktų ir rezultatų naudojimą ateityje;
- **Susijusių projektų finansavimas 2014–2020 m. ES investicijų skyrimo laikotarpiu** – planuojant tolimesnę transporto sektoriaus plėtrą ir tęstinius projektus, svarbu identifikuoti kintančias finansavimo kryptis ir pasikeitusias tarptautinės politikos kryptis;
- **KPPP finansavimas ir skirstymas** – po 2008 m. kilusio ekonominio nuosmukio sumažėjusios Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) biudžeto įplaukos yra potenciali grėsmė projektų tęstinumui, kadangi ši programa yra pagrindinis eksploatacinių ir turto priežiūros sąnaudų šaltinis;
- **Komercinių oro vežėjų sprendimai** – oro uostų administracijos derybos su tarptautiniais oro vežėjais lemia tai, kokia apimtimi ir kryptimis šios įmonės siūlys paslaugas šalies ir užsienio keliautojams, todėl oro uostų infrastruktūros atitiktis tarptautiniams aplinkosauginiams, aviacijos saugos, operaciniams reikalavimams yra itin svarbus šios transporto rūšies plėtros aspektas.

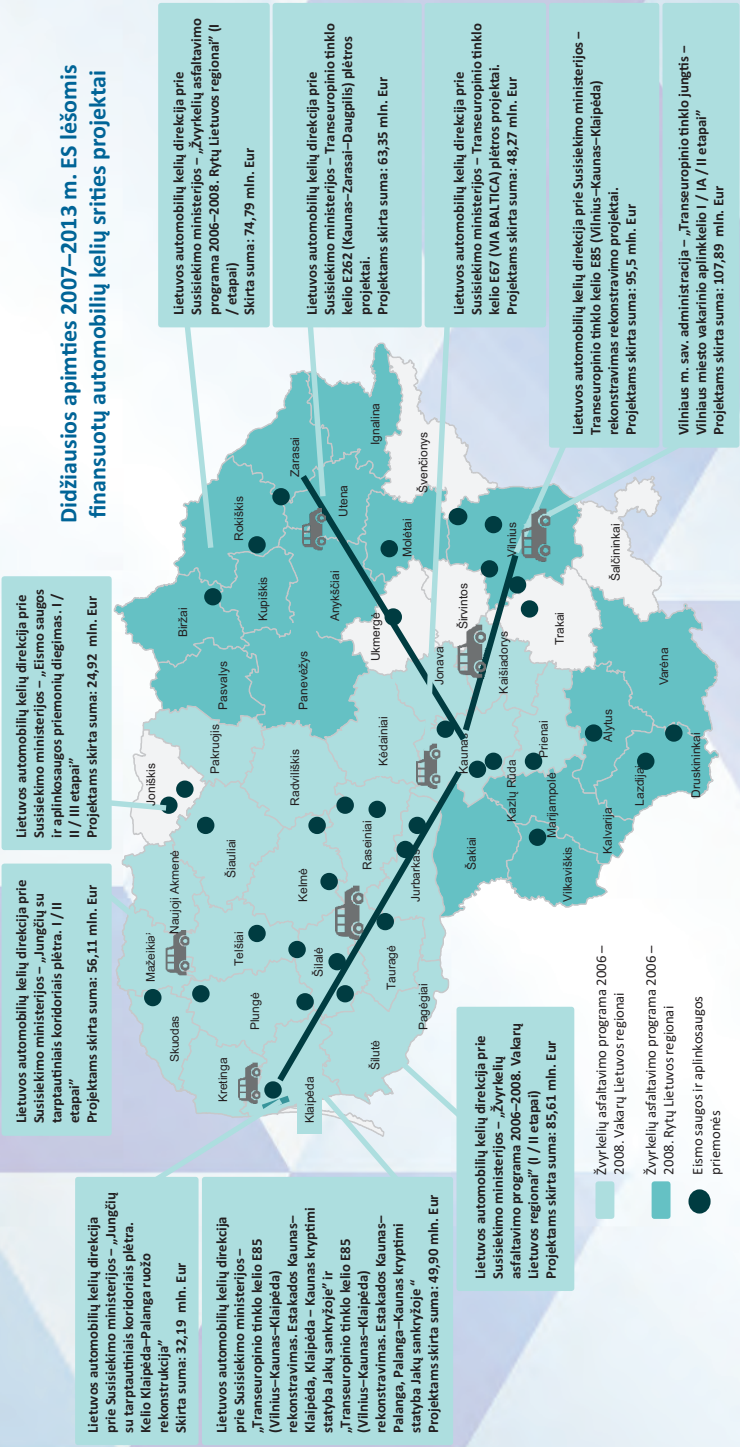
The factors that can have a significant impact on the continuity of the projects are:

- **Development of economic conditions (including import/export) in Lithuania** – it has been forecasted that in the following years main economic indicators will be growing and stable economic development of the major import and export partner countries will not form potential threats;
- **Conditions for further stages in the infrastructural development** – some barriers, such as delays of works in „Rail Baltica“ project, shallow riverbed issue for the inland waterway projects and others, make direct impact on the future usage of created projects and their results;
- **Funding of related projects during the 2014–2020 EU funding period** – it is important to identify and adjust to changing environment of financing and international policy trends while planning subsequent projects and development of transport sector;
- **Funding and distribution of the Program for roads' supervision and development** – after the economic crisis of 2008, income of this Program has decreased significantly. This is a potential threat for the continuity of the projects, as the Program is the main source for covering operational and maintenance costs;
- **Decisions of commercial air carriers** – negotiations between State enterprise Lithuanian airports and international air carriers lead to the existing supply of services and flight directions. It is especially important to assure that infrastructure of Lithuanian airports complies with international environmental, aviation safety and operational legislations and rules.

10 didžiausios apimties 2007–2013 m. ES lėšomis finansuotų geležinkelių transporto srities projektų



Didžiausios apimties 2007–2013 m. ES lėšomis finansuotų automobilių kelių sritys projektai



10 didžiausios apimties 2007–2013 m. ES lėšomis finansuotų oro ir vandens transporto sričių projektų

VI „Lietuvos oro uostai“ –
„Tarptautinio Palangos oro uosto
keleivių terminalo plėtra – statybos
darbai“
Skirta suma: 2,14 mln. Eur

VI „Lietuvos oro uostai“ –
„Tarptautinio Palangos oro uosto
keleivių terminalo rekonstravimas –
pritaikymas Šengeno reikalavimams“
Skirta suma: 1,8 mln. Eur

VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto
direkcija – „Klaipėdos valstybinio jūrų
uosto laivyno kanalo gilinimas ir
platinimas“
Skirta suma: 24,27 mln. Eur

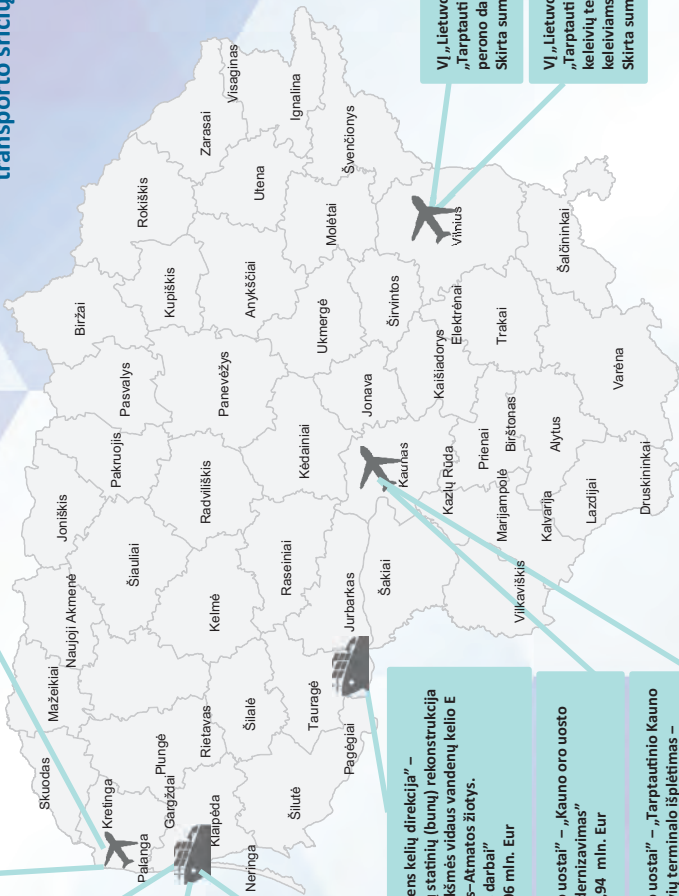
VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto
direkcija – „Keleivinių ir krovininių
keltų terminalo infrastruktūros
įrengimas“
Skirta suma: 17,89 mln. Eur

VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto
direkcija – „Klaipėdos valstybinio jūrų
uosto vidinio laivyno kanalo nuo PK(-
5,5) iki PK(21) gilinimo darbai“
Skirta suma: 3,91 mln. Eur

VI „Vidaus vandens kelių direkcija“ –
„Hidrotechninių statinių (bunų) rekonstrukcija
tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelio E
41 ruože Kaunas–Atmatos žiotys.
Rekonstrukcijos darbai“
Skirta suma: 3,06 mln. Eur

VI „Lietuvos oro uostai“ – „Kauno oro uosto
aerodromo modernizavimas“
Skirta suma: 14,94 mln. Eur

VI „Lietuvos oro uostai“ – „Tarptautinio Kauno
oro uosto keleivių terminalo išplėtimas –
pritaikymas Šengeno reikalavimams“
Skirta suma: 11,42 mln. Eur



VI „Lietuvos oro uostai“ –
„Tarptautinio Vilniaus oro uosto
perono dangos rekonstrukcija“
Skirta suma: 5,98 mln. Eur

VI „Lietuvos oro uostai“ –
„Tarptautinio Vilniaus oro uosto naujo
keleivių terminalo ne Šengeno šalių
keleiviams statyba“
Skirta suma: 4,18 mln. Eur



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