



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



LIETUVOS RESPUBLIKOS  
SUSISIEKIMO MINISTERIJA

# CIVITTA

2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui  
vertinimas

Galutinės vertinimo ataskaitos priedai

## **Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija**

Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius

*sumin@sumin.lt*

Kontaktinis asmuo: ES paramos koordinavimo skyriaus vedėjas Arūnas Jurevičius

+370 523 93906

*arunas.jurevicius@sumin.lt*

## **UAB „Civitta“**

Gedimino pr. 27, LT-01104 Vilnius

*info@civitta.lt*

Kontaktinis asmuo: Projektų vadovas Gintautas Nedzveckas

+370 695 95120

*gintautas.nedzveckas@civitta.lt*

2016 m. lapkričio 30 d.



# Turinys

LENTELIŲ SĄRAŠAS .....	4
PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS .....	5
SANTRUMPOS .....	6
PRIEDAS 1 .....	7
PRIEDAS 2 .....	29
PRIEDAS 3 .....	36
PRIEDAS 4 .....	41
PRIEDAS 5 .....	52
PRIEDAS 6 .....	56
PRIEDAS 7 .....	63
PRIEDAS 8 .....	66
PRIEDAS 9 .....	74
PRIEDAS 10 .....	87
PRIEDAS 11 .....	91
PRIEDAS 12 .....	95

## Lentelių sąrašas

Lent. 1: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas .....	56
Lent. 2: 2 priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas.....	57
Lent. 3: 3 priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ .....	58
Lent. 4: 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas .....	59
Lent. 5: 5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas .....	59
Lent. 6: 6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ ir 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas.....	60
Lent. 7: 8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas.....	61
Lent. 8: 9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalo išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas.....	61
Lent. 9: 10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas .....	62
Lent. 10: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ SSVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas .....	66
Lent. 11: 2 priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas .....	67
Lent. 12: 3 priemonės VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas .....	68
Lent. 13: 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas .....	68
Lent. 14: 5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas.....	69
Lent. 15: 6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas .....	70
Lent. 16: 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas.....	70
Lent. 17: 8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas.....	71
Lent. 18: 9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalo išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas .....	72
Lent. 19: 10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas.....	73

## Paveikslų sąrašas

Pav. 1: Vandens transportu gabenamų krovinių skaičiaus dinamika, tūkst. t .....	95
Pav. 2: Oro transportu gabenamų krovinių skaičiaus dinamika, tūkst. t .....	96
Pav. 3: Geležinkeliais gabenamų krovinių skaičiaus dinamika, mln. t .....	96
Pav. 4: Keliais gabenamų krovinių skaičiaus dinamika, mln. tonų .....	97
Pav. 5: Vandens transportu besinaudojusių keleivių skaičiaus dinamika, tūkst. asm. ....	98
Pav. 6: Oro transportu keliavusių žmonių skaičiaus dinamika, tūkst. asm. ....	99
Pav. 7: Geležinkelių transportu keliaujančių žmonių skaičiaus dinamika, tūkst. asm. ....	99
Pav. 8: Keliais keliaujančių žmonių skaičiaus dinamika, mln. asm. ....	100

## Santrumpos

AB	Akcinė bendrovė
BPV	Bendroji pridėtinė vertė
EAVP	2007–2013 m. Ekonomikos augimo veiksmų programa
EK	Europos Komisija
ERPF	Europos regioninės plėtros fondas
ES, Bendrija	Europos Sąjunga
EVRK	Ekonominės veiklos rūšių klasifikatorius
IT	Informacinės technologijos
KPPP	Kelių priežiūros ir plėtros programa
LAKD	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
LR	Lietuvos Respublika
LR SusMin	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
PFSA	Projektų finansavimo sąlygų aprašas
PR	Papildomas rodiklis
SMFIS	Europos Sąjungos struktūrinės paramos kompiuterinės informacinės valdymo ir priežiūros sistema
SSVP	2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programa
TAR	Teisės aktų registras
TEN-T	Transeuropinio transporto tinklas
TID	Transporto investicijų direkcija
Vertinimas	2007–2013 m. laikotarpio ES struktūrinių fondų poveikio transportui vertinimas
VĮ	Valstybės įmonė
VP	Veiksmų programa

# Priedas 1

## Elektroninės apklausos ES paramą gavusioms įstaigoms / institucijoms struktūra

Apklausa internete yra pasiekama adresu <<https://goo.gl/forms/R7xdwNPRx8BTufMo1>>.

### I. Informacija apie Jūsų atstovaujamą įstaigą / instituciją ir gautą ES struktūrinių fondų paramą

1. Kurios(-ių) transporto šakos(-ų) plėtros projektus įgyvendino Jūsų įstaiga / institucija 2007–2013 m. laikotarpiu?

- Kelių transporto
- Geležinkelių transporto
- Vandens transporto
- Oro transporto
- Logistikos / multimodalinio transporto

2. Pagal kurią(-ias) 2007–2013 m. Sanglaudos skatinimo veiksmų programos 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ ir Ekonomikos augimo veiksmų programos 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę(-es) gavote ES struktūrinę paramą?

- VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“
- VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“
- VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“
- VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“
- VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“
- VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“
- VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“
- VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“
- VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“
- VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“

### II. Remiamų veiklų tinkamumas

3.1. Ar 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios, transporto sektoriaus ir Jūsų įstaigos / institucijos veiklos ir projekto specifiką atitinkančios remiamos veiklos?

- Taip
- Ne

3.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą: \_\_\_\_\_

### III. Projektų biudžetas

4.1. Kokia apimtimi (skiriamo biudžeto dydžiu) būtų įgyvendinti Jūsų įstaigos / institucijos vykdyti projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama?

- 0 %
- 1 % – 25 %
- 26 % – 50 %
- 51 % – 75 %
- 76 % – 100 %

4.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą: \_\_\_\_\_

5.1. Ar, Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų atveju, ES ir kitų viešųjų / privačiųjų lėšų užtekto projektų įgyvendinimui ir siektų rezultatų pasiekimui pilna apimtimi?

- Taip, visiškai užtekto
- Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų
- Ne, su paskirtu biudžetu įgyvendinta tik mažoji dalis siektų rezultatų
- Ne, paskirtas biudžetas visiškai neatitiko siektos projektų apimties

5.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą – pvz., jei 5.1 klausime pasirinkote variantą „Ne“, kokie veiksniai lėmė tai, jog suplanuotiems rezultatams pasiekti pilna apimtimi paskirto biudžeto neužtekto?

\_\_\_\_\_

6.1. Ar projektų metu sukurtų rezultatų palaikymo (eksploatacinių išlaidų padengimo) mechanizmai (pvz., reinvesticijų, infrastruktūros būklės palaikymui naudojamos lėšos iš akcizų, rinkliavų) yra tinkami ir efektyvūs?

- Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu
- Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas

6.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą: \_\_\_\_\_

### IV. Projektų aplinkybės

7. Kokie vidiniai Jūsų įstaigos / institucijos veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais? \_\_\_\_\_

8.1. Kokie išoriniai, nuo Jūsų įstaigos / institucijos veiklos nepriklausantys, veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?

- Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros
- Netinkamas / trūkstamas teisinis reguliavimas (pvz., priešiškinio, leidžiančio sustabdyti paramos skirstymo vilkinimą, taisyklių trūkumas)
- Instituciniai, politiniai veiksniai
- Kiti išoriniai veiksmai
- Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui

8.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą(-us) atsakymą(-us): \_\_\_\_\_



9. Kokie buvo pagrindiniai Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų tikslinių grupių (pvz., regiono gyventojai, traukinių keleiviai, verslo įmonės, pėstieji) poreikiai? \_\_\_\_\_

10.1. Kaip Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų įgyvendinimas atitiko įvardintus tikslinių grupių poreikius?

- Visiškai neatitiko, neišsprendė tikslinių grupių problemų
- Neturėjo jokios reikšmingos įtakos tikslinių grupių problemų sprendimui
- Neatitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas tik iš dalies
- Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų
- Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas

10.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą: \_\_\_\_\_

## V. Rezultatų tęstinumas

Šių (11–13) klausimų kontekste tęstinumo grėsmėmis laikomi veiksniai, kurie gali užkirsti kelią sukurtos infrastruktūros panaudojimui pilnu pajėgumu, sklandžiam reikalingų reinvesticijų ir būklės palaikymo išlaidų finansavimo užtikrinimui, pastoviai sukurtų rezultatų paklausai.

11.1. Kokios yra galimos teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai, lemtų mažiau intensyvių sukurtos kelių infrastruktūros naudojimą)? \_\_\_\_\_

11.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias teises grėsmes mažinti / jų išvengti? \_\_\_\_\_

12.1. Kokios yra galimos politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., tranzito tarp ES valstybių-narių reguliavimo pasikeitimai, valstybės prioritetai transporto plėtrai)? \_\_\_\_\_

12.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias politines grėsmes mažinti / jų išvengti? \_\_\_\_\_

13.1. Kokios yra galimos kito tipo (ne teisinės ir politinės) projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės? \_\_\_\_\_

13.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias kito tipo (ne teises ir politines) grėsmes mažinti / jų išvengti? \_\_\_\_\_

## VI. Rekomendacijos

14. Kokias rekomendacijas teiktumėte 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu remiamus projektus planuojančioms, administruojančioms, valdančioms institucijoms (LR SusMin, Transporto investicijų direkcijai)? \_\_\_\_\_

# Elektroninės apklausos ES paramą gavusioms įstaigoms / institucijoms struktūra ir rezultatai

## 1–4 apklausos klausimai

Nr.	1. Kurios(-ių) transporto šakos(-ų) plėtros projektus įgyvendino Jūsų įstaiga / institucija 2007–2013 m. laikotarpiu?	2. Pagal kurią(-ias) 2007–2013 m. SSVP 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ ir EAVP 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę(-es) gavote ES struktūrinę paramą?	3.1. Ar 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios, transporto sektoriaus ir Jūsų įstaigos / institucijos veiklos ir projekto specifiką atitinkančios remiamos veiklos?	3.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	4.1. Kokia apimtimi (skiriamo biudžeto dydžiu) būtų įgyvendinti Jūsų įstaigos / institucijos vykdyti projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama?	4.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:
1.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios veiklos	1 % – 25 %	dėl lėšų stygiaus negalėtumėm įgyvendinti projektų
2.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Ne	nebuvo pasirinktos tinkamiausios veiklos, pasirinkta kas buvo leistina pagal aprašą	1 % – 25 %	savivaldybės finansines galimybes ribotos
3.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Taip.....	1 % – 25 %	Savivaldybė neturėtų lėšų pati įgyvendinti tokios apimties projektų
4.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Pagal remiamas veiklas savivaldybė rinktis nieko kito negalėjo.	0 %	Savivaldybė neturi pakankamai lėšų skirti projektų įgyvendinimui.
5.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Atitiko Savivaldybės poreikius.....	1 % – 25 %	Dėl Savivaldybės finansinių galimybių, tik tiek tebtų buvę galima skirti lėšų.
6.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Pagal skiriamo finansavimo galimybes buvo gerinamos tik vietinio susisiekimo galimybės savivaldybėje.	1 % – 25 %	Dėl finansavimo trūkumo nebūtų galima tokia sparti savivaldybės kelių ir gatvių rekonstrukcija bei eismo saugos gerinimas. Projektai būtų vykdomi atsižvelgiant tik į gaunamą valstybinį finansavimą.
7.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	2007 - 2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo asfaltuojamos ir rekonstruojamos svarbiausios (labiausiai apkrautos) Kupiškio miesto gatvės.	1 % – 25 %	Kupiškio rajono savivaldybės administracija savo biudžeto lėšomis būtų galėjusi atlikti tik smulkų būtiniausių miesto gatvių remontą, kadangi biudžete gatvių rekonstrukcijai lėšų neužtenka, o skolinimosi galimybės yra ribotos.
8.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	projekto įgyvendinimo metu vykdyta veikla - gatvės rekonstrukcija	1 % – 25 %	be ES paramos nebūtų galimybės pilnai įvykdyti projektą
9.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Mūsų atveju projektų veiklos atitiko savivaldybės lūkesčius ir investavimo kryptis	1 % – 25 %	Realios galimybės finansuoti tokius projektus ir būtų tik tokios, koks buvo projekto vykdytojo finansinis indėlis
10.	Vandens transporto	VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“	Taip	Bendrojo naudojimo infrastruktūra buvo finansuota neatsiperkančia dalimi, buvo parinkti aukšto parengtumo projektai, kurie 2007-2013 m. laikotarpiu buvo aktualesni	1 % – 25 %	Neatsiperkantys projektai, kurie buvo finansuoti ES lėšomis, negavus ES finansavimo būtų įgyvendinti vėliau arba jų įgyvendinimas atidėtas, projektai būtų skaidomi į etapus. Įmonė šiems projektams finansuoti turėtų skolintis lėšas.
11.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Taip, Pagėgių savivaldybės vietinės reikšmės kelių (gatvių) rekonstravimui skirtos lėšos leido rekonstruoti kelius (gatves), už kurių tvarkymą atsakinga Pagėgių savivaldybės administracija.	1 % – 25 %	Neskyrus finansavimo, kai kurie keliai (gatvės) nebūtų rekonstruoti arba rekonstruoti dalinai.

Nr.	1. Kurios(-ių) transporto šakos(-ų) plėtros projektus įgyvendino Jūsų įstaiga / institucija 2007–2013 m. laikotarpiu?	2. Pagal kurią(-ias) 2007–2013 m. SSVP 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ ir EAVP 4 prioriteto „Esmine ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę(-es) gavote ES struktūrinę paramą?	3.1. Ar 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios, transporto sektoriaus ir Jūsų įstaigos / institucijos veiklos ir projekto specifika atitinkančios remiamos veiklos?	3.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	4.1. Kokia apimtimi (skiriamo biudžeto dydžiu) būtų įgyvendinti Jūsų įstaigos / institucijos vykdyti projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama?	4.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:
12.	Kelių transporto	VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“, VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“, VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“, VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkkelių tiesimas“	Taip	Projektai buvo atrinkti pagal jų svarbą tranzitiniam ir vietiniam transportui, bei Lietuvos ekonomikai. Buvo rekonstruotos blogiausios atkarpos, naujai nuteisti aplinkkeliai, išasfaltuota nemaža dalis žvyrkelių bei įdiegtos eismo saugą gerinančios priemonės.	26 % – 50 %	KPPP programa prasidėjus krizei, labai ženkliai sumažėjot, todėl ES lėšos ne tik leido užbaigti jau pradėtus projektus, bet ir vystyti valstybinės reikšmės kelių tinklą.
13.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Pasirinktas tinkamiausias objektas, nes rekonstravus gatvę buvo ženkliai pagerintos susisiekimo sąlygos, padidintas eismo saugumas, sumažintas aplinkos teršimas, padidėjo transporto pralaidumas bei sutrumpėjo važiavimo laikas gatve.	1 % – 25 %	Reikėjo finansuoti kompesuojamus medžių atsinimus už objekto ribų.
14.	Geležinkelių transporto	VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“, VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“, VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrums steigti“, VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“	Taip	Buvo atliktos galimybių studijos, identifiukuotos problemos ir pasiūlyti jų sprendimo būdai, t.y. jų pagrindų įgyvendinti infrastruktūros projektai.	0 %	Projektų vertės yra didelės, jų generuojama nauda yra labiau socialinio pobūdžio, t.y. mažinama tarša, triukšmas, trumpinamas kelionės laikas, didinamas saugumas ir pan., todėl šiuos projektus įgyvendinti vienai įstaigai be išorės pagalbos yra neįmanoma.
15.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Pasirinktos tinkamos, kadangi savivaldybė prižiūri ir eksploatuoja vietinės reikšmės kelius.	1 % – 25 %	Savivaldybė galėtų finansuoti tik iki 25 proc. to, ką gauname iš ES.
16.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Įvertinus rajono savivaldybės transporto infrastruktūros būklę, pasirinktos tinkamiausios veiklos	0 %	Neskyrus ES struktūrinių fondų paramos, projektai nebūtų įgyvendinti, kadangi Savivaldybė neturi finansinių galimybių skirti lėšų iš rajono savivaldybės biudžeto tokios apimties darbams

Nr.	1. Kurios(-ių) transporto šakos(-ų) plėtros projektus įgyvendino Jūsų įstaiga / institucija 2007–2013 m. laikotarpiu?	2. Pagal kurią(-ias) 2007–2013 m. SSVF 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ ir EAVP 4 prioriteto „Esmine ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę(-es) gavote ES struktūrinę paramą?	3.1. Ar 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios, transporto sektoriaus ir Jūsų įstaigos / institucijos veiklos ir projekto specifiką atitinkančios remiamos veiklos?	3.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	4.1. Kokia apimtimi (skiriamo biudžeto dydžiu) būtų įgyvendinti Jūsų įstaigos / institucijos vykdyti projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama?	4.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:
						(projektams) atlikti.
17.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Atliktas keletos gatvių rekonstravimas, kas pagerino eismo sąlygas	0 %	Savivaldybės biudžetas neturi galimybių pilnai finansuoti tokio masto projektų
18.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	projektų lėšomis buvo galima išasfaltuoti gatves	0 %	savivaldybės finansinės galimybės savo lėšomis asfaltuoti gatves yra labai ribotos, kelių direkcijos skiriamas finansavimas irgi labai mažas lyginant su turimais poreikiais
19.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Tinkamiausios, nes buvo rekonstruota pagrindinė miesto gatvė.	1 % – 25 %	Be ES struktūrinių fondų paramos neturėtume lėšų šioms gatvėms rekonstruoti.
20.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Atnaujintos pagrindinės miesto gatvės, esančios centrinėje miesto dalyje.	51 % – 75 %	Manome, kad pagrindinės gatvės vis tiek būtų padarytos, tačiau kitoms miesto gatvėms dėmesio ir pinigų nebūtų skirta.
21.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Taip, nes šios priemonės buvo įtrauktos į savivaldybės strateginį planą, tam buvo skirti materialiniai bei žmogiškieji ištekliai.	1 % – 25 %	Be abejo būtų įgyvendinta tik dalis užsibrėžtų tikslų, arba nebūtų tokios apimtys įtrauktos į savivaldybės strateginį planą.
22.	Oro transporto	VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“	Taip	Numatytos veiklos leidžiančios investuoti į reikalingiausias oro uosto sritis.	51 % – 75 %	Dalį projektų gerinančių keleivių aptarnavimą ir skrydžių saugą, dėl jų didelės vertės, būtų sunku įgyvendinti
23.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Taip jos buvo parinktos tinkamai, atsižvelgiant į esamą situaciją	76 % – 100 %	Būtu užsitęsęs įgyvendinimo laikotarpis mažiausiai 10 metų
24.	Oro transporto	VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“	Taip	Įgyvendintos veiklos puikiai sprendė identifikuotas problemas.	26 % – 50 %	Be ES paramos įmonė negalėtų įgyvendinti daugiau kaip 50 proc. projektų, dėl apyvartinių lėšų stygiaus.
25.	Kelių transporto	VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“	Taip	Mūsų bendrovės veikla - keleivinis kelių transportas. Pasinaudoję ES struktūrinių fondų parama nusipirkome 6 miesto tipo hibridinius autobusus (elektra-dyzelis), kuriuos sėkmingai eksplotuojame.	1 % – 25 %	Gauta parama iš struktūrinių fondų sudaro 20 procentų įmonės metinio biudžeto.
26.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Buvo pasirinktas teisingas sprendimas vykdyti kelių projektus	76 % – 100 %	Vietinės reikšmės keliai (remontas, tiesimas) finansuojami rajonų savivaldybių administracijoms skirtomis lėšomis
27.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Projekto veiklos prisidėjo prie savivaldybės funkcijos "Savivaldybių vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūra, taisymas, tiesimas ir saugaus eismo organizavimas" vykdymo	0 %	Savivaldybės biudžeto galimybės yra labai ribotos. Be ES struktūrinių fondų paramos projektai šiai dienai nebūtų buvę įgyvendinti.
28.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros	Taip	-2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos	1 % – 25 %	-vykdyti projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama būtų įgyvendinti (teoriškai) 4,5 proc.

Nr.	1. Kurios(-ių) transporto šakos(-ų) plėtros projektus įgyvendino Jūsų įstaiga / institucija 2007–2013 m. laikotarpiu?	2. Pagal kurią(-ias) 2007–2013 m. SSVP 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ ir EAVP 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę(-es) gavote ES struktūrinę paramą?	3.1. Ar 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios, transporto sektoriaus ir Jūsų įstaigos / institucijos veiklos ir projekto specifika atitinkančios remiamos veiklos?	3.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	4.1. Kokia apimtimi (skiriamo biudžeto dydžiu) būtų įgyvendinti Jūsų įstaigos / institucijos vykdyti projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama?	4.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:
		modernizavimas ir plėtra“		tinkamiausios projekto specifika atitinkančios remiamos veiklos		
29.	Geležinkelių transporto	VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrums steigti“	Taip	Finansuotos veiklos atitiko numatytą strateginę plėtrą	1 % – 25 %	Sunku įvertinti, kas būtų buvę, jei parama nebūtų buvusi skirta, tačiau Bendrovė finansiniai pajėgumai leido finansuoti 15 proc. nacionalinio finansavimo dalies, taigi toks biudžetas būtų buvęs galimas skirti projektams.
30.	Kelių transporto	VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“	Taip	Atitinkančios remiamos veiklos pagal 2007-2013 m ES finansavimo laikotarpį	0 %	Savivaldybė neturi galimybės projektus įgyvendinti savo lėšomis
31.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	buvo pasirinktos Pasvalio rajono savivaldybės strateginiame plane numatytas prioritetas priemonės "Rekonstruoti vietinius kelius ir gatves, keičiant žvyro dangas į asfaltbetonį" ir "Renovuoti rajono kelius ir gatves su juoda danga" leidžianti įgyvendinti veikla - Rekonstravimo darbai	1 % – 25 %	Savivaldybė biudžeto ar skolintomis lėšomis galėjo įgyvendinti ne daugiau kaip 20 proc. projekte numatytų darbų apimtį.
32.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Mūsų įstaiga atsako už kelių stovų ir priežiūrą, todėl bet kuri investicija į kelių gerinimą	1 % – 25 %	Būtų taisomos tik išdažos, nebūtų takų dviračiams
33.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Buvo rekonstruoti vietinės reikšmės keliai, gatvės, asfaltuoti žvyrkeliai, diegiamos saugaus eismo priemonės.	1 % – 25 %	Viso pagal šią priemonę buvo įgyvendinti 3 projektai kurių bendra projektų išlaidų suma buvo 684 tūkst. eur, iš kurių išmokėtas finansavimas 595 tūkst. eurų.
34.	Vandens transporto	VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“	Taip	Veiklos visiškai atitiko įstaigai priskirtų funkcijų vykdymą	1 % – 25 %	Įstaigos finansavimas pakankamas tik esamų sąlygų išlaikymui, veikla prisidėjo prie sąlygų pagerinimo
35.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Buvo rekonstruota blogiausios būklės rajono miestelių gatvės	1 % – 25 %	Projektų finansavimas įmanomas rajono biudžeto ir KPPP lėšomis, šios lėšos ribotos
36.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Pasirinktos tinkamiausios mūsų įstaigos veiklos ir projekto specifika atitinkančios veiklos.	1 % – 25 %	-----
37.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Ne	Vykdomas gatvių rekonstravimą, būtina lygiagrečiai atlikti ir kitus darbus, kad ateityje nereikėtų ardyti paklotos dangos (įrengti vandentiekio ir nuotekų tinklus, apšvietimo tinklus, lietaus nuotekų tinklus, ryšių tinklus, įrengti šaligatvius, dviračių takus ir pan.). Ne visos veiklos buvo tinkamos finansuoti, nors	26 % – 50 %	Įgyvendintų projektų vertė 8 mln. Eur. Gauta ES parama - 4,7 mln. Eur (59 proc.), 3,3 mln. - savivaldybės indelis (41 proc.)

Nr.	1. Kurios(-ių) transporto šakos(-ų) plėtros projektus įgyvendino Jūsų įstaiga / institucija 2007–2013 m. laikotarpiu?	2. Pagal kurią(-ias) 2007–2013 m. SSVP 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ ir EAVP 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę(-es) gavote ES struktūrinę paramą?	3.1. Ar 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios, transporto sektoriaus ir Jūsų įstaigos / institucijos veiklos ir projekto specifika atitinkančios remiamos veiklos?	3.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	4.1. Kokia apimtimi (skiriamo biudžeto dydžiu) būtų įgyvendinti Jūsų įstaigos / institucijos vykdyti projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama?	4.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:
				sėkmingam projekto įgyvendinimui buvo būtinos. Pagal priemonės aprašą minimalus savivaldybės indėlis tebuvo 4,5 proc., bet realiai tas prisidėjimas gerokai išaugo iki 41 proc.		
38.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	taip, buvo pasirinkta vietinių kelių infrastruktūros plėtra	1 % – 25 %	savivaldybės administracijos biudžetas gana ribotas ir be paramos, užtektų tik paprastiems remontams iš Kelių direkcijos lėšų
39.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Viešasis sektorius neturi pakankamai nuosavų lėšų infrastruktūros gerinimui, o vietinių kelių būklės gerinimui nuolatos reikalingos investicijos. Taigi, mūsų manymu tai buvo tinkamiausios transporto sektoriaus ir savivaldybės veiklos bei projekto specifika atitinkančios remiamos veiklos, tenkinančios gyventojų bei miesto svečių lūkesčius	1 % – 25 %	Įstaigoje veikianti komisija sudaro sąrašą prioritetinių transporto sektoriaus objektų, kuriems būtinos investicijos. Savivaldybės biudžete numatomos lėšos jiems įgyvendinti.
40.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	taip, buvo pasirinktos projekto specifika atitinkančios remiamos veiklos.	0 %	negavus ES paramos tikėtina, kad projektas nebūtų finansuotas
41.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Rajono keliai ir gatvės-savivaldos rūpestis.	1 % – 25 %	Nepakanka biudžeto lėšų, todėl projektai nebūtų įgyvendinti.
42.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Buvo pasirinktos pagrindinių miesto gatvių rekonstravimas	1 % – 25 %	Biudžete būtų neužtekę lėšų pilnai įvykdyti šiuos projektus
43.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Galimos veiklos atitiko įstaigos poreikius.	1 % – 25 %	Įstaiga turėjo galimybes skirti finansavimą tik nuosavam indėliui užtikrinti ir netinkamoms pagal šią priemonę finansuoti išlaidoms.
44.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Bloga gatvių ir kelių būklė ypač aktuali problema savivaldybėje, nes didžioji dalis jų net nėra asfaltuoti	1 % – 25 %	Mažos savivaldybės nėra finansiškai pajėgios nuosavomis lėšomis vykdyti didelės apimties projektus, todėl be ES paramos vietoje 7 projektų geriausia atveju būtų įgyvendintas tik vienas projektas
45.	Geležinkelių transporto	VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“, VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametrų gerinimas“, VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas	Taip	Projektai buvo vykdomi pagal Valstybės projektų planavimo procedūras	1 % – 25 %	Įmonė neturi galimybes projektus įgyvendinti nuosavomis lėšomis

Nr.	1. Kurios(-ių) transporto šakos(-ų) plėtros projektus įgyvendino Jūsų įstaiga / institucija 2007–2013 m. laikotarpiu?	2. Pagal kurią(-ias) 2007–2013 m. SSVP 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ ir EAVP 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ ir 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonę(-es) gavote ES struktūrinę paramą?	3.1. Ar 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu buvo pasirinktos tinkamiausios, transporto sektoriaus ir Jūsų įstaigos / institucijos veiklos ir projekto specifiką atitinkančios remiamos veiklos?	3.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	4.1. Kokia apimtimi (skiriamo biudžeto dydžiu) būtų įgyvendinti Jūsų įstaigos / institucijos vykdyti projektai, jei jiems finansuoti nebūtų paskirta ES struktūrinių fondų parama?	4.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:
		viešiesiems logistikos centrams steigti“, VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“				
46.	Kelių transporto	VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“, VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Pasirinktos veiklos pagal tuo metu galiojusius finansavimo sąlygų aprašus.	1 % – 25 %	Savivaldybės biudžetas yra apie 44 mln. eurų, todėl didesne apimtimi skirti lėšų nebūtų galimybės.
47.	Kelių transporto	VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“, VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Veiklos tinkamiausios	51 % – 75 %	Nėra komentaro apie projektų apimtį
48.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	Finansavimo laikotarpiu pasirinktos tinkamos veiklos iš dalies.	1 % – 25 %	Įstaigos biudžetas nedidelis, todėl yra tik galimybė prisidėti prie projektų.
49.	Kelių transporto	VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	Taip	taip. ....	1 % – 25 %	taip. ....

## 5–8 klausimai

Nr.	5.1. Ar, Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų atveju, ES ir kitų viešųjų / privačiųjų lėšų užteko projektų įgyvendinimui ir siektų rezultatų pasiekimui pilna apimtimi?	5.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą – pvz., jei 5.1 klausime pasirinkote variantą „Ne“, kokie veiksniai lėmė tai, jog suplanuotiems rezultatams pasiekti pilna apimtimi paskirto biudžeto neužteko?	6.1. Ar projektų metu sukurtų rezultatų palaikymo (eksplotacinių išlaidų padengimo) mechanizmai (pvz., reinvesticijų, infrastruktūros būklės palaikymui naudojamos lėšos iš akcijų, rinkliavų) yra tinkami ir efektyvūs?	6.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	7. Kokie vidiniai Jūsų įstaigos / institucijos veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.1. Kokie išoriniai, nuo Jūsų įstaigos / institucijos veiklos nepriklausantys, veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą(-us) atsakymą(-us):
1.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Įgyvendinom suplanuotus projektus, tik kai kuriems reikėjo daugiau prisidėti	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	žmogiškieji išteklių, biudžeto ir skolintos lėšos	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui
2.	Ne, paskirtas biudžetas visiškai neatitiko siektos projektų apimtys	lėšų limitas neleido įgyvendinti pilnai planuotų rezultatų	Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas	negaliu pasakyti, nes nežinau kuo jis tobulintinas	pakilusios rangos darbų kainos, mažas finansavimas	Kiti išoriniai veiksniai	nepakankamas ES finansavimas, ar kiti veiksniai
3.	Taip, visiškai užteko	Biudžetas buvo aiškiai suplanuotas ir lėšų pakako	Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas	Visos Lietuvos problema, kad ne visos institucijos pagalvoja apie tolimesnį sukurtos infrastruktūros išlaikymą ir jo kaštus, nenumato į priekį tolimesnių veiksmų	Žmogiškųjų išteklių trūkumas lėmė ne tokias sėkmingas viešųjų pirkimų procedūras	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros	Dideli ir perdėti reikalavimai finansavimo gavimui
4.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Savivaldybė pasirinko rekonstruoti tokią gatvę, kuriai pagal lėšas užteko ES finansavimo.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Gatvės priežiūra nereikalinga papildomo finansavimo.	Savivaldybės administracijos darbuotojų noras ir kompetencija.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	projektą įgyvendinti padėjo kompetentinga TID specialistai.
5.	Taip, visiškai užteko	Kadangi viešųjų pirkimų metu rangovai sumažino pasiūlymo kainas, tai finansavimo užteko	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	palaikymui naudojamos gaunamos lėšos iš akcijų.	Tai lėmė specialistų gebėjimas įvertinti esamas situacijas, parengti viešųjų pirkimų dokumentacijas	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Viskas gavosi kaip planuota .....
6.	Taip, visiškai užteko	Buvo pasiekti visi planuoti rezultatai.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Sukurtos infrastruktūros priežiūra yra finansuojama iš biudžeto lėšų bei gaunamų kurortinių rinkliavų.	Atsižvelgiant į viešųjų pirkimų rezultatus bei sutaupytas lėšas, buvo pasiekti didesni nei planuoti projektų rezultatai.	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros	Paraiškos buvo teikiamos kelis kartus, atsižvelgiant į viešojo pirkimo kokurso rezultatus.
7.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Projektų metu sukurtų rezultatų palaikymui naudojamos savivaldybės biudžeto ir kelių fondo lėšos.	Projektų įgyvendinimo sėkmė lėmė darbuotojų patirtis, sėkmingai parinkti rangovai.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Paramos gavimo ir projektų įgyvendinimo reikalavimai buvo aiškūs, todėl jie nei kludė, nei padėjo.
8.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Didžiąją dalį rezultatų pasiekėme finansuodami ES lėšomis, tačiau teko papildomai prisidėti apie 20 proc.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Eksploatacinės išlaidos dengiamos efektyviu būdu. reinvesticijų kol kas nereikėjo	Projekto įgyvendinimom metu pasiekti visi numatyti rezultatai	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	trukdžių nebuvo, viskas vyko kaip suplanuota
9.	Ne, su paskirtu biudžetu įgyvendinta tik mažoji dalis siektų rezultatų	Savivaldybė turi tiek daug netvarkytų kelių kaimo vietovėse, kad skirta parama buvo tik lašas jūroje, nors ji tikrai buvo labai reikalinga	Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas	Sukurtą infrastruktūrą mes išlaikome iš savivaldybės biudžeto lėšų.	Patirtis, galimybė nebrangiai pasiskolinti lėšų projektams dalinai finansuoti.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Išoriniai veiksniai nesudarė reikšmingos įtakos projektų įgyvendinimo procesui
10.	Taip, visiškai užteko	Lėšos gautos pagal poreikį, visi rezultatai ir produkto rodikliai pasiekti.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos kaip ir kitų investicinių projektų, įgyvendintų iš nuosavų lėšų, nuosavomis lėšomis.	Profesionalus dokumentų (galimybių studijų ir paraiškų, mokėjimo prašymų, ataskaitų) parengimas ir pateikimas, operatyvumas, siekiant papildomos ES paramos sutaupius lėšas ir pan.	Kiti išoriniai veiksniai	Europos Komisijos sprendimai dėl valstybės pagalbos - labai ilgas nagrinėjimo laikas, dėl ko užsitęsė projekto ES lėšų gavimas, EK nenustatytos standartinės procedūros, kiekvienas atvejis nagrinėjamas atskirai.
11.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Lėšų trūkumas nuosavam indėliui ir netinkamom išlaidom padengti.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Rekonstruotiems keliams (gatvėms) prižiūreti priemonės yra efektyvios ir tinkamos.	Žmogiškųjų išteklių trūkumas, patirties stoka.	Kiti išoriniai veiksniai	Atsirado papildomų į pagrindinę sutartį neįtrauktų darbų poreikis.



Nr.	5.1. Ar Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų atveju, ES ir kitų viešųjų / privačiųjų lėšų užteko projektų įgyvendinimui ir siektų rezultatų pasiekimui pilna apimtimi?	5.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą – pvz., jei 5.1 klausime pasirinkote variantą „Ne“, kokie veiksniai lėmė tai, jog suplanuotiems rezultatams pasiekti pilna apimtimi paskirto biudžeto neužteko?	6.1. Ar projektų metu sukurtų rezultatų palaikymo (eksploatacinių išlaidų padengimo) mechanizmai (pvz., reinvesticijų, infrastruktūros būklės palaikymui naudojamose lėšose iš akcizų, rinkliavų) yra tinkami ir efektyvūs?	6.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	7. Kokie vidiniai Jūsų įstaigos / institucijos veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.1. Kokie išoriniai, nuo Jūsų įstaigos / institucijos veiklos nepriklausantys, veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą(-us) atsakymą(-us):
12.	Taip, visiškai užteko	Visi planuoti projektai buvo įgyvendinti ir plius įgyvendinti papildomai įtraukti. Finansavimas ne visais atvejais buvo 85/15%, tačiau gautų lėšų užteko užbaigti planuotus darbus.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Sukurto turto priežiūra yra atliekama VI ...regiono keliai, finansuojama KPPP lėšomis.	Projektų įgyvendinimui buvo pasitelktos atsakingų LAKD skyrių darbuotojų pajėgos, sukurtos tokių projektų įgyvendinimo procedūros ir suburta komanda.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Visi projektai buvo užbaigti laiku ir didesne apimtimi (projektų skaičiumi nei buvo planuota).
13.	Taip, visiškai užteko	Biudžete buvo numatyta finansuoti kompensuojamus medžių atsodinimus už objekto ribų.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Gatvės rekonstrukcija ženkliai sumažino gatvės priežiūros išlaidas.	Glaudus valstybinių institucijų tarpusavis bendradarbiavimas.	Kiti išoriniai veiksniai	Kadangi objektas turi kultūros paveldo vertingąją savybę, t. y. linijinį medžių užsodinimą, buvo sudėtinga išsaugoti senus pažeistus medžius. Kultūros vertybių vertinimo komisija nesutiko juos pakeisti naujais, todėl buvo sudėtingiau atlikti rekonstrukcijos darbus.
14.	Taip, visiškai užteko	Tačiau koofinansavimo klausimas yra didelė problema, kadangi reikia prisidėti ženkliai išlaidų suma. Taip pat netinkamų finansuoti lėšų sumų apmokėjimas kelia problemų, nes be tam tikrų darbų, pvz. kaip inžinerinių tinklų iškelimas be kurių darbų pabaiga yra neįmanoma.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Įgyvendinant valstybinius projektus būtinas eksploatacinių išlaidų padengimo mechanizmas prie kurio prisidėtų valstybė, kadangi įgyvendinant minėtus projektus sukuriama turta valstybei, žmonių socialiniai gerovėi užtikrinti.	Sudarytos projektų vykdymo grupės, aiškus projektų vykdymo procedūros, grafikai (laiko bei finansinių srautų).	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros, Netinkamas / trūkstamas teisinis reguliavimas (pvz., priešiškinio, leidžiančio sustabdyti paramos skirstymo vilkinimą, taisyklių trūkumas)	Dažnu atveju rangovai, kurie dalyvauja viešuosiuose konkursuose skundžia pirkimo procedūras, jų rezultatus. Vyksta teismai, kurie vėliau atmeta skundus, tačiau sankcijos rangovams nėra numatomos, o svarbus laikas būna prarastas (darbai iš vasaros laikotarpio nusikelia į žiemą ir pan.). Taip pat savivaldybių pertekliniai reikalavimai, kurie vilkina statybą leidžiančių dokumentų išdavimo procedūras, pabrangina sprendinius ir t.t.
15.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Numatytos atnaujinti gatvės buvo rekonstruotos	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Sumažėjo eksploatacinės kelių ir gatvių išlaidos	Žmogiškieji veiksniai, ribotos koofinansavimo galimybės	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros	Nuo paraiškų pateikimo iki sutarties pasirašymo praėina 9 mėn.
16.	Taip, visiškai užteko	Buvo tinkamai parengti techniniai projektai, atlikti viešieji pirkimai ir skirtas reikiamas finansavimas	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Sukurtų rezultatų palaikymo eksploataciniai kaštai yra nedideli (reikalinga tik priežiūra), naudojamos rajono savivaldybės biudžeto ir Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos	Tinkamas projekto veiksmų planavimas, laiku atlikti viešieji pirkimai, nuolatinė projekto įgyvendinimo priežiūra.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Laiku ir tinkama pagalba iš įgyvendinančios institucijos
17.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Pilnai pasiekti rezultatų sutrukdė skirtų lėšų dydis	Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas	Eksploatacinės išlaidos dengiamos iš savivaldybės biudžeto. Apie rinkliavas, lėšas iš akcizų nieko nežinau.	Aukšto lygio specialistai, kurie dalyvavo įgyvendinant projektus	Kiti išoriniai veiksniai	Patikimi rangovai, kvalifikuota techninė priežiūra
18.	Taip, visiškai užteko	Projektai buvo taip pasirenkami, kad skiriamų lėšų užtektų keliamiems rezultatams pasiekti	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Naujos infrastruktūros priežiūra reikalauja ženkliai mažiau finansų	kompetentingas personalas užtikrino sėkmingą projektų įgyvendinimą.	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros, Instituciniai, politiniai veiksniai, Kiti išoriniai veiksniai	ilgos ir sudėtingos viešųjų pirkimų procedūros ir sunkiai prognozuojamos juose pasiūlytos rangovų kainos, taip pat savivaldybės tarybos narių nuomonių pokyčiai buvo pagrindiniai trikdžiai
19.	Taip, visiškai užteko	Įgyvendintų projektų suplanuotiems rezultatams paskirto biudžeto užteko, nes buvo rekonstruoti numatyti gatvių ruožai.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Savivaldybės administracija palaikyti sukurtus rezultatus, t.y. rekonstruotas gatves.	Projektų įgyvendinimą lėmė tinkamas planavimas.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Išoriniai veiksniai netrukdė pasiekti planuotuosius rezultatus.
20.	Taip, visiškai užteko	Taip, nes prisidami sprendimus dalyvauti projekte, numatėme ir papildomų išlaidų apmokėjimą, jei tokios būtų numatytos projekte.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Gatvės priežiūros, valomos, atnaujinamos savivaldybės biudžeto lėšomis.	Aiškus prioritetų pasirinkimas, tinkama valdymo grupė.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Neturime nusiskundimų paramos gavimo procesais. Atliktu metu viską iš naujo, jei tik paramos būtų dar :)
21.	Taip, visiškai užteko	Kadangi paskirto biudžeto užteko , tai sunku ką ir pakomentuoti.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Kadangi rekonstruotų kelių gerai būklei palaikyti daug investicijų nereikia , tai	Tinkamai ir laiku buvo parengti investiciniai projektai , techniniai projektai . sklandžiai vyko viešųjų	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kludė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Kadangi buvo tinkamai ir laiku pasiruošta , sklandžiai vyko viešųjų pirkimų procedūros , tai ir rezultatai buvo geri.

Nr.	5.1. Ar Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų atveju, ES ir kitų viešųjų / privačiųjų lėšų užtekto projektų įgyvendinimui ir siektų rezultatų pasiekimui pilna apimtimi?	5.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą – pvz., jei 5.1 klausime pasirinkote variantą „Ne“, kokie veiksniai lėmė tai, jog suplanuotiems rezultatams pasiekti pilna apimtimi paskirto biudžeto neužteko?	6.1. Ar projektų metu sukurtų rezultatų palaikymo (eksploatacinių išlaidų padengimo) mechanizmai (pvz., reinvesticijų, infrastruktūros būklės palaikymui naudojamos lėšos iš akcijų, rinkliavų) yra tinkami ir efektyvūs?	6.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	7. Kokie vidiniai Jūsų įstaigos / institucijos veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.1. Kokie išoriniai, nuo Jūsų įstaigos / institucijos veiklos nepriklausantys, veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą(-us) atsakymą(-us):
				problemos kaip ir nėra.	pirkimų procedūros .		
22.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Pasirenkamas variantas Taip, atsakymo neteikiame	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Tinkamas jų planavimas, vertės nustatymas ir įmonės personalo vykdančius projektus kompetencija.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Projektų įgyvendinimo patirtis ir bendradarbiavimas su kontroliuojančiomis institucijomis lėmė sėkmingą jų įgyvendinimą
23.	Taip, visiškai užteko	Paskirto biudžeto užteko, kadangi tuo metu buvo ekonomikos recesija	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Yra tinkami ir efektyvūs ir būtinas norint pasiekti rezultatai	Geras techninių projektų parengimas ir darbų organizavimas	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Sėkmingą įgyvendinimą lėmė geras darbų planavimas
24.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Projektams įgyvendinti lėšų užteko. Neįgyvendinti liko rezerviniai projektai.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Projekto rezultatai naudojami efektyviai, jų priežiūrai įmonė skiria pakankamai lėšų. Infrastruktūrai prižiūrėti skiriamos eksploatacinės sąnaudos, paskirti atsakingi darbuotojai, pranešimo apie defektus sistema sukurta.	Veiklos apimčių augimas (keleivių, skrydžių skaičiaus), naujų aviakompanijų pritraukimas, tinkamas žmoniškųjų ir materialinių išteklių valdymas, tinkamas projektų rizikų valdymas.	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros, Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Ilgai užtruko notifikavimo Europos Komisijai procesas, kas pradžioje lėmė projektų įgyvendinimą pagal laikiną tvarką, o vėliau vėl reikėjo patvirtinus Komisijai per naują teikti visus dokumentus ir pan. Tas padidino administracinę našą ir turėjo finansinės įtakos, dėl tinkamų finansuoti išlaidų persiskirstymo.
25.	Taip, visiškai užteko	Taip, kiek lėšų buvo skirta ir už tiek ir nupirka autobusų. Suprantama, kad transporto priemonių poreikis yra daug didesnis.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Taip, sumažintos degalų, aplinkos taršos ir remonto sąnaudos.	Atkaklus siekimas užsibrėžto tikslo ir darnus bendradarbiavimas su Pareiškėju (savivaldybe) bei Projekto administratoriumi (TID).	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Pasiektas rezultatai visiškai atitiko tikslus, kuriuos geranoriškai padėjo įgyvendinti Projekta administruojanti Transporto investicijų direkcija.
26.	Taip, visiškai užteko	Skirtomis lėšomis buvo pilnai pasiektas rezultatas	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Rajonams skiriamos lėšos yra surenkamos ir skiriamos iš rinkliavų	Įstaigos ir finansavimą administruojančios įstaigos bendradarbiavimas	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Buvo pasiekti planuoti projekto rezultatai
27.	Taip, visiškai užteko	Projekto veiklos buvo suplanuotos taip, kad buvo įgyvendintos ir rezultatai buvo pasiekti planuota apimtimi	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Nerekonstruotų gatvių eksploatacinės išlaidos buvo didesnės, nei jas rekonstravus	Aukštos kvalifikacijos personalas projekto administravimo grupėje	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Išorinių kliūčių nebuvo, projektai buvo įgyvendinti sklandžiai
28.	Taip, visiškai užteko	-ES ir kitų viešųjų / privačiųjų lėšų užteko projektų įgyvendinimui	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Manau, kad dengiamos efektyviai ir tinkamai	Strategija, planavimas, organizavimas ir įgyvendinimas	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	-Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui
29.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Ne visi galimi projektai gavo finansavimą, tačiau projektų prioritetiškumas buvo įvertintas pagal skirtos ES paramos limitus, ir projektai, kurie gavo finansavimą, buvo įgyvendinti sėkmingai.	Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas	Galimybė užtikrinti pilnavertę eksploatavimą ir palaikymą priklauso nuo viešosios geležinkelio infrastruktūros panaudojimo rinkliavų, todėl šių rinkliavų dydis ir surinkimo apimtis lemia patiriamų sąnaudų dengimą.	Efektus darbo organizavimas ir biurokratiniai procedūrų terminų trumpinimas lėmė, kad projektai buvo įgyvendinti per rekordiškai trumpą laiką, o viešųjų pirkimų reglamentavimas leido išvengti papildomų išlaidų atsiradimo.	Netinkamas / trūkstamas teisinis reguliavimas (pvz., priešiškinio, leidžiančio sustabdyti paramos skirstymo vilkinimą, taisyklių trūkumas), Instituciniai, politiniai veiksniai, Kiti išoriniai veiksmai	Viešųjų pirkimų reglamentavimas neužtikrino lankstumo sprendžiant kai kuriuos klausimus (dėl sutarties sąlygų patikslinimo, numatytų darbų patikslinimo ir pan.), ES paramos skyrimo reglamentavimas sukūrė papildomą administracinę našą (projekto administravimo - finansavimo sutarčių tikslinimas ir pan.), o Lietuvoje galiojantis išlaidų tinkamumo reglamentavimas buvo girežtesnis, nei numato ES reguliavimas.
30.	Taip, visiškai užteko	Darbai vykdomi pagal projektą, kuriam gautas pritarimas	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Įgyvendintam projektui skiriamos lėšos eksploatavimui.	Komandinis darbas tiek savivaldybėje, tiek išorėje.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Rezultatai atitiko planuojamus veiksnius
31.	Taip, visiškai užteko	Tinkamas projekto planavimas lėmė tai, jog suplanuotiems rezultatams pasiekti pilna apimtimi paskirto biudžeto užteko	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Už rekonstruotų gatvių naudojimą atsakinga Pasvalio rajono savivaldybės administracija, kuri savo biudžeto lėšomis finansuoja rekonstruotų objektų eksploatacinės (priežiūros) išlaidas.	Pasirinkti prioritetiniai objektai, tinkamai laike suplanuotos projektų veiklos, profesionali projektų valdymo komanda.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui

Nr.	5.1. Ar Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų atveju, ES ir kitų viešųjų / privačiųjų lėšų užtekto projektų įgyvendinimui ir siektų rezultatų pasiekimui pilna apimtimi?	5.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą – pvz., jei 5.1 klausime pasirinkote variantą „Ne“, kokie veiksniai lėmė tai, jog suplanuotiems rezultatams pasiekti pilna apimtimi paskirto biudžeto neužteko?	6.1. Ar projektų metu sukurtų rezultatų palaikymo (eksploatacinių išlaidų padengimo) mechanizmai (pvz., reinvesticijų, infrastruktūros būklės palaikymui naudojamos lėšos iš akcijų, rinkliavų) yra tinkami ir efektyvūs?	6.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	7. Kokie vidiniai Jūsų įstaigos / institucijos veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.1. Kokie išoriniai, nuo Jūsų įstaigos / institucijos veiklos nepriklausantys, veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą(-us) atsakymą(-us):
32.	Taip, visiškai užteko	Planavome pagal tai, kiek galime skirti biudžeto lėšų. Naudojom skolinatas lėšas	Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas	Papildomai iš projekto reikėtų leisti skirti dalį lėšų ir objekto eksploatacijai	Buvo pasiekiami tik planiniai rezultatai.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Procedūros buvo vykdomos prisilaikant aprašų.
33.	Taip, visiškai užteko	Tai kas buvo suplanuota buvo ir įgyvendinta.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu.	Sėkmingus projektų įgyvendinimus lėmė įstaigoje dirbančių darbuotojų dėka, kurie greitai ir optimaliai dirbo savo darbą.	Kiti išoriniai veiksniai	Įtakos turėjo ir politiniai veiksniai ir ilgos paramos gavimo procedūros, tačiau rezultatai buvo įvykdyti.
34.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Buvo įgyvendinta dalis veiklos ES lėšomis, mažesnioji dalis buvo skirta įstaigos investicijoms	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	kadangi įstaigos veikla atitinka projektų veiklas, palaikymas galimas įstaigos veiklai skiriamomis lėšomis	Įstaigos veikla yra atitinkanti projekto veiklas, todėl turima praktika padėjo sėkmingam projektų įgyvendinimui	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Projektai buvo sėkmingai įgyvendinti, rezultatai pasiektino
35.	Taip, visiškai užteko	Projektą įgyvendinti pilna apimtimi skirtų lėšų pakako	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Eksploatacinės išlaidos sumažėjo, skiriamų lėšų pakanka	Projektai buvo įgyvendinti laiku, buvo pasirinkta reikiamos kvalifikacijos komanda	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Rezultatai atitiko planuotus, išoriniai veiksniai įtakos neturėjo
36.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	-----	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	-----	Darbuotojų patirtis įgyvendinant projektus.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	-----
37.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Didelė dalis išlaidų, būtinų projektų įgyvendinimui, buvo priskirta prie netinkamų finansuoti išlaidų (gatvių rekonstrukcija už raudonųjų linijų ir komunikacinių šulinių paaukštinimas, vandentiekio ir buitinių nuotekų tinklų įrengimas, techninės dokumentacijos parengimas, inžinerinės paslaugos ir pan.)	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Viena iš savivaldybės funkcijų yra savivaldybių vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūra, taisyimas, tiesimas ir saugaus eismo organizavimas.	Savivaldybė ženkliai prisidėjo savo lėšomis	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros, Netinkamas / trūkstamas teisinis reguliavimas (pvz., priešieškinių, leidžiančio sustabdyti paramos skirstymo vilkinimą, taisyklių trūkumas)	Daug "popierizmo", kartais teisės aktai prieštaravo vieni kitiems
38.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	projektai buvo įgyvendinti sėkmingai, viskas kas buvo suplanuota, buvo įgyvendinta, t. y. kelių, kvartalų rekonstrukcijos	Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas	vietinės reikšmės kelių priežiūra vykdoma iš savivaldybės biudžeto ar dalinai iš Kelių direkcijos lėšų, jei savivaldybė mažas, tai ir biudžetas labai mažas ir t.t.	mažosiose savivaldybėse nėra specialistų, nes labai mažos algos ir niekas nenori dirbti už tokias algas, pvz. projektų koordinatorių ir inžinierių algos apie 500 Eur, o atsakomybės lygis labai aukštas	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros, Netinkamas / trūkstamas teisinis reguliavimas (pvz., priešieškinių, leidžiančio sustabdyti paramos skirstymo vilkinimą, taisyklių trūkumas), Instituciniai, politiniai veiksniai, Kiti išoriniai veiksniai	praktiškai visi nurodyti punktai ir viešųjų pirkimų procedūros
39.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Didžioji dalis planuotų rezultatų pasiekta.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Infrastruktūros būklės palaikymui naudojamos lėšos iš rinkliavų	Rezultatai visiškai atitiko planuotus rezultatus	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Rezultatai visiškai atitiko planuotus rezultatus
40.	Taip, visiškai užteko	Projektui buvo skirtas papildomas finansavimas, todėl projektas buvo įvykdytas pilna apimtimi.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Projekto metu sukurtų rezultatų palaikymo mechanizmai yra dengiami projekto vykdytojo lėšomis	Projektų sėkmingą vykdymą lėmė kompetentinga darbuotojų komanda administruojanti projektus	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Projektai vyko gan sklandžiai, išoriniai veiksniai nei kliudė nei padėjo
41.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Kadangi biudžeto pakako, anketos klausimas suformuluotas nelogiškai.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Kasmetinė kelių programa ir seniūnijų kelių priežiūros lėšomis finansuojam priežiūra.	Pasirengimas projektams bei projektų planavimas.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Kadangi nebuvo problemų įgyvendinant, niekas nekliudė ir rezultatų pasiekimui.
42.	Taip, visiškai užteko	Suplanuotiems rezultatams pasiekti užteko paskirto biudžeto	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos efektyviu būdu	Projektų sukurtų rezultatų palaikymui užtenka gatvių priežiūros	Sėkmingą projektų įgyvendinimą lėmė sėkmingas planavimas	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Sėkmingam projektų įgyvendinimui netrukė išoriniai veiksniai
43.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko	Skirto finansavimo užteko didžiąjai daliai rezultatų pasiekti.	Taip, eksploatacinės išlaidos ir reinvesticijos dengiamos	Modernizavus infrastruktūrą, ateinančius 15-20 m.	Turimi žmogiškieji ištekliai, geroji patirtis.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų	Neigiamo išorinių veiksnių poveikio nebuvo.

Nr.	5.1. Ar Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų atveju, ES ir kitų viešųjų / privačiųjų lėšų užtekto projektų įgyvendinimui ir siektų rezultatų pasiekimui pilna apimtimi?	5.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą – pvz., jei 5.1 klausime pasirinkote variantą „Ne“, kokie veiksniai lėmė tai, jog suplanuotiems rezultatams pasiekti pilna apimtimi paskirto biudžeto neužteko?	6.1. Ar projektų metu sukurtų rezultatų palaikymo (eksploatacinių išlaidų padengimo) mechanizmai (pvz., reinvesticijų, infrastruktūros būklės palaikymui naudojamos lėšos iš akcizų, rinkliavų) yra tinkami ir efektyvūs?	6.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	7. Kokie vidiniai Jūsų įstaigos / institucijos veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.1. Kokie išoriniai, nuo Jūsų įstaigos / institucijos veiklos nepriklausantys, veiksniai lėmė mažiau ar labiau sėkmingą projektų įgyvendinimą, lyginant su planuotais jų rezultatais?	8.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą(-us) atsakymą(-us):
	įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų		efektyviu būdu	eksploatavimo išlaidos minimalios.		įgyvendinimui	
44.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Nekorektiškas apklausos klausimas - atsakiau TAIP, o turio pildyti. Neefektvus laiko naudojimas. Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Taip, eksploatacines išlaidas ir reinvesticijas dengiamos efektyviu būdu	Manau, kad pasirinktas būdas yra tinkamas	Planuoti rezultatai pasiekti, nors dėl netinkamų finansuoti išlaidų ir teko prisidėti didesne nuosavų lėšų dalimi	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros, Netinkamas / trūkstamas teisinis reguliavimas (pvz., priešiškinio, leidžiančio sustabdyti paramos skirstymo vilkinimą, taisyklių trūkumas)	Planuoti rezultatai pasiekti, bet dėl ilgų procedūrų procesai užsitęsė. Sudėtingiausia buvo viešųjų pirkimų dokumentų rengimas, pirkimų vykdymas bei sutarčių pagal FIDIC įgyvendinimas - maži patirties. Galėtų būti parengti tipiniai pirkimo dokumentai, kad po to nebūtų problemų administruojant - taip lengviau ir perkančiosioms organizacijoms, ir įgyvendinančiąjai institucijai
45.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Projektų apimtis nesikeitė, tačiau įvertinus tai, kad nuo jų įgyvendinimo pradžios - 2007 m. kasmet vertė augo dėl kainų didėjimo, atitinkamai 2012-2013 m. nebuvo galimybės pradėti ir užbaigti visų pradiniam etape planuotų projektų	Taip, eksploatacines išlaidas ir reinvesticijas dengiamos efektyviu būdu	Palaikymo mechanizmai tinkami, nes dengiamos patvirtintais teisės aktais	Sėkmingas pasirengimas 2007-2013 periodo projektų įgyvendinimui	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Visi planuoti projektai įgyvendinti laiku, lėšos įsisavintos, o planuoti rodikliai pasiekti, neatsižvelgiant į išorinius veiksnius
46.	Taip, visiškai užteko	Įgyvendinus projektus atsirado saugos priemonės, sumažėjo išmetamų dujų kiekis ir pan.	Taip, eksploatacines išlaidas ir reinvesticijas dengiamos efektyviu būdu	Eksploatacines išlaidas ir reinvesticijas planuojamos pagal poreikį.	Darbuotojų patirtis ir kompetencija, sėkmingas darbas su projektais prižiūrinčiomis institucijomis, šiuo atveju TID.	Netinkamas / trūkstamas teisinis reguliavimas (pvz., priešiškinio, leidžiančio sustabdyti paramos skirstymo vilkinimą, taisyklių trūkumas)	Vykę viešieji paslaugų, darbų ir prekių pirkimai nepriklausė nuo Savivaldybės.
47.	Taip, su paskirtu biudžetu pavyko įgyvendinti didžiąją dalį siektų rezultatų	Atsakymas TAIP	Taip, eksploatacines išlaidas ir reinvesticijas dengiamos efektyviu būdu	Nėra komentaro	Stipri, patyrusi komanda, efektyvus strateginis planavimas	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros, Kiti išoriniai veiksmai	Paramos gavimo procesas pakankamai ilgas
48.	Taip, visiškai užteko	Suplanuotų lėšų pilnai užteko įgyvendinti projektus.	Ne, infrastruktūros būklės palaikymo finansavimo mechanizmas yra tobulintinas	Eksploatacines išlaidas dengiamos biudžeto lėšomis.	Lėmė teisingas planavimas ir organizavimas.	Rezultatai visiškai atitiko planuotuosius; išoriniai veiksniai nei kliudė, nei padėjo jų įgyvendinimui	Projektas vyko sklandžiai, išoriniai veiksniai neturėjo įtakos projekto įgyvendinimui.
49.	Taip, visiškai užteko	taip. ....	Taip, eksploatacines išlaidas ir reinvesticijas dengiamos efektyviu būdu	taip. ....	taip. ....	Ilgos, sudėtingos paramos gavimo procedūros	taip. ....

## 9–12 klausimai

Nr.	9. Kokie buvo pagrindiniai Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų tikslinių grupių (pvz., regiono gyventojai, traukinių keleiviai, verslo įmonės, pėstieji) poreikiai?	10.1. Kaip Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų įgyvendinimas atitiko įvardintus tikslinių grupių poreikius?	10.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	11.1. Kokios yra galimos teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai, lemų mažiau intensyvių sukurtos kelių infrastruktūros naudojimą)?	11.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias teises grėsmes mažinti / jų išvengti?	12.1. Kokios yra galimos politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., tranzito tarp ES valstybių-narių reguliavimo pasikeitimai, valstybės prioritetų transporto plėtrai)?	12.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias politines grėsmes mažinti / jų išvengti?
1.	sutvarkyti vietinius kelius, pagerinant eismo saugumą	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai	griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai	tranzito tarp ES valstybių-narių reguliavimo pasikeitimai, valstybės prioritetų transporto plėtrai	rengsime projektus, atitinkančius prioritetus
2.	geresnė kelių infrastruktūra, pėsčiųjų takai	Neatitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas tik iš dalies	trūksta finansavimo kas išspręsti visas tikslinių grupių problemas	nepakanka lėšų einamajam remontui, mažiau intensyvių eismas dėl uždrausto sunkiasvorių transporto judėjimo	nenumatė, arba man nežinoma kaip ir kas numatyta	savivaldybės politikų prioritetų pasikeitimai	priimti atitinkami savivaldybės tarybos sprendimai
3.	Regiono gyventojai buvo tikslinė projekto grupė	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Buvo sutvarkyta didžioji dalis vietinės reikšmės kelių ir gatvių, todėl vietos ir regiono gyventojai liko labai patenkinti	Teisinių grėsmių nėra.....	Nenumatė.....	Politinių grėsmių nėra, buvo tvarkoma vietinės reikšmės transporto infrastruktūra	Nenumatė politinių grėsmių mažinimo modelio
4.	Teikiamo projekto metu rekonstruoti gatvė, kuri yra viena iš centrinės miesto dalies gatvių, vedančių prie jūros, poilsiautojų mėgiama kaip pasivaikščiavimo, aktyvaus poilsio gatvė.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Įgyvendinto projekto metu plėtojama regioninės reikšmės transporto infrastruktūra, formuojamas reikiama pralaidumo ir patikimumo susisiekimo infrastruktūros tinklas.	Galimų teisinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra.	Galimų teisinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra, todėl įstaiga nenumatė būdų, kaip jų išvengti.	Galimų politinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra.	Galimų politinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra, todėl įstaiga nenumatė būdų, kaip jų išvengti.
5.	Regiono gyventojai, kadangi projektai buvo įgyvendinami ir rajono centre ir miesteliuose ir kaimuose.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Pasiektais rezultatais gali naudotis visi be apribojimų	Nėra jokių grėsmių.....	Nėra grėsmių.....	Nėra grėsmių.....	Nėra grėsmių.....
6.	Pagrindinė tikslinė grupė - savivaldybės kaimo vietovės gyventojai.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Didžiąja dalimi projektas sukūrė kokybišką susisiekimą savivaldybės kaimo gyventojams bei taip sumažino atskirties lygį tarp miesto ir kaimo.	Buvo priimti sprendimai dėl greičio ribojimo kaimiškoje teritorijoje, kurioje buvo įgyvendintas projektas.	Saugaus eismo komisija priėmė sprendimus dėl greičio ribojimo ženklų pastatymo.	Minėtoms grėsmėms nėra aktualios mūsų projektų atveju.	Minėtoms grėsmėms nėra aktualios mūsų projektų atveju.
7.	Gyventojų poreikiai: gatvės su geresne danga padeda saugoti gyvenamąją aplinką, transporto priemonių ilgaamžiškumą, leidžia sutrumpinti kelionės laiką.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Projektų įgyvendinimas visiškai išsprendė tikslinių grupių problemas, tačiau neapėmė visų remontuotinų gatvių.	Draudžiamas sunkiasvorių transporto judėjimas rekonstruotomis gatvėmis.	Savivaldybės taryba priima atitinkamus sprendimus, ribojančius sunkiasvorių transporto judėjimą rekonstruotomis gatvėmis.	Politinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra.	Politinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra.
8.	poreikis - saugi ir patogiai, rekonstruota gatvė.....	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	saugi ir patogiai, rekonstruota gatvė.....	grėsmių nėra.....	.....	grėsmių nėra.....	.....
9.	Savivaldybės kaimiškųjų teritorijų gyventojai.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Buvo parinkti patys aktualiausi ir reikalingiausi įgyvendinti projektai	Kadangi atsirado galimybė greičiau važiuoti, kelių policija dirbtinai apribojo transporto greitį.	Kol kas dar nenumatyta imtis kokių nors veiksmy - stebima, ar apribojimai daro reikšmingą įtaką projekto rezultatams.	Mums tokio pobūdžio grėsmės neatrodo aktualios įgyvendintiems projektams	Priimant atitinkamo pobūdžio vadybinius sprendimus savivaldybės viduje.
10.	Verslo įmonės, kurios sukuria didžiausią pridėtinę vertę valstybei (per mokesčius) - šios tikslinės grupės poreikiai yra kokybiška ir laiku įgyvendinta valstybei priklausanti infrastruktūros plėtra, kad privatus verslas, investuodamas į infrastruktūrą, galėtų nedelsiant gauti naudą, o per mokesčius valstybė gauna naudą ir verslo sektorius.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Buvo sukurta ir pagerinta valstybei priklausanti infrastruktūra, kuria naudojantis, privatus verslo įmonės galėjo pritraukti papildomus krovinių srautus, juos aptarnauti, uždirbti daugiau pajamų ir sumokėti daugiau mokesčių į valstybės ir savivaldybės biudžetus.	Grėsmių neidentifikavome, valstybinis reglamentavimas neapsunkina rezultatų tęstinumo.	Grėsmių neidentifikavome, valstybinis reglamentavimas neapsunkina rezultatų tęstinumo.	Geopolitinė situacija gali reikšmingai įtakoti rezultatų tęstinumą: pasikeitus krovinių apimtims, ES lešomis sukurta infrastruktūra būtų neišnaudojama pilna, planuota apimtimi.	Geopolitinių grėsmių mažinimui mūsų įmonė neturi numatytų veiksnių - tai išorinė grėsmė, kuriai kontroliuoti įmonė įrankių neturi. Vykdamas prevencinius veiksmus, yra palaikomi draugiški santykiai su kaimyninėmis valstybėmis.
11.	Tikslinių grupių poreikis: geresnis susisiekimas miesteliuose ar gatvėse, eismo intensyvumas rekonstruojamos gatvėse gana didelis.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Rekonstravus kelius (gatves), pagėrejo tiek vietinių gyventojų, tiek svečių kelionės kokybė.	Didžiagabaritinių autotransporto priemonių važiavimas rekonstruotais keliais (gatvėmis) apmokestinamas.	Patvirtinta tvarka, kuria nustatomi mokesčiai už pravažiavimą didžiagabaritinėmis autotransporto priemonėmis.	Pagrindinė grėsmė - politikos krypties pasikeitimas, mažesnis kelių priežiūros ir plėtros programos skiriamas finansavimas kelių (gatvių) priežiūrai.	Tai nuo Pagėgių savivaldybės nepriklausantys veiksniai.

Nr.	9. Kokie buvo pagrindiniai Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų tikslinių grupių (pvz., regiono gyventojai, traukinių keleiviai, verslo įmonės, pėstieji) poreikiai?	10.1. Kaip Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų įgyvendinimas atitiko įvardintus tikslinių grupių poreikius?	10.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	11.1. Kokios yra galimos teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai, lemty mažiau intensyvių sukurtos kelių infrastruktūros naudojimą)?	11.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias teises grėsmes mažinti / jų išvengti?	12.1. Kokios yra galimos politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., tranzito tarp ES valstybių-narių reguliavimo pasikeitimai, valstybės prioritetai transporto plėtrai)?	12.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias politines grėsmes mažinti / jų išvengti?
12.	Užtikrinta eismo sauga, sumažinti kelionių laiko, priežiūros kaštai.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Užtikrintas geresnis susisiekimas, sumažintas avaringumas, sumažinti eksploatacijos ir naudojimo kaštai.	Galimos geopolitinės grėsmės, politiniai sprendimai, tranzito mažėjimas, emigracija, KPPP apimties klausimai ir pan.	Bus siekiama užtikrinti tinkamą sukurtu turto priežiūrą, užtikrinti palankias sąlygas tranzitui ir pan.	Atsakymas pateiktas 11.1 punkte. Bendradarbiaujant su Susisiekimo ministerija ir TID, bus bandoma užtikrinti sukurtų rezultatų tęstinumą.	Atsakymas pateiktas 11.1 punkte. Bendradarbiaujant su Susisiekimo ministerija, TID ir kt. institucijomis bus bandoma užtikrinti sukurtų rezultatų tęstinumą.
13.	Tikslas buvo pagerinti eismo sąlygas bei saugumą vietiniams gyventojams bei gausiai atvykstantiems miesto svečiams.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Rekonstravus gatvę buvo ženkliai pagerintos susisiekimo sąlygos, padidintas eismo saugumas, sumažintas aplinkos teršimas, padidėjo transporto pralaidumas bei sutrumpėjo važiavimo laikas gatve.	Galima teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmė yra sunkiasvorės transporto priemonės gabenančios sunkius krovinius.	Jei atsirastų tokia grėsmė, tai skubiai būtų sumažinti griežtinant sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai kas lemty mažiau intensyvių sukurtos kelių infrastruktūros naudojimą.	Galimų politinių projekto metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių neturime.	Galimų politinių projekto metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių neturime.
14.	Gyventojai (triuškmo, taršos mažinimas, paprastesnis susisiekimas mieste), traukinio keleiviai (sutrumpėjęs kelionės laikas).	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Po rekonstrukcijos sumažėjo aplinkos tarša, triukšmas (išvalytas gruntas, įrengtos naftos produktų gaudyklės, surenkamas paviršinis bei gruntinis vanduo, ilgabėgiai, kurie užtikrina mažesnę riedmenų triukšmą, garso slopinančios sienutės ir kitos priemonės), žmonių eismo saugumo užtikrinimas nukreipiant srautus per pėsčiųjų viadukus ir pan.	Krovinio transporto ribojimas nakties metu, galimo triukšmo verčių mažinimas, kuro akcizo didinimas, lengvatų suteikimas autotransportui, sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimų mažinimas	Šios problemos yra hipotetinės, tačiau šioms grėsmėms reikėtų ruoštis.	11.1. išvardintos grėsmės kartu yra ir politinės.	Šios problemos yra hipotetinės, tačiau šioms grėsmėms reikėtų ruoštis.
15.	Regiono gyventojai t. y. miesto, kaimo gyventojai, kuriems pagerėjo susisiekimo sąlygos	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Žmonės patenkinti rekonstruotais keliais	Tęstinumo grėsmių nenumatoma, tačiau sumažėjus gyventojų, kai kurios kelių atkarpos gali būti mažiau reikalingos	Kol kas nenumatė teisiųjų priemonių šioms grėsmėms išvengti	Politinių grėsmių savivaldybės lygmeniu neprognozuojama	Politinių grėsmių mažinti nenumatė, kadangi tai ne savivaldybės funkcija
16.	Regiono gyventojai, pėstieji, verslo įmonės	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Tapo patogesnis ir saugesnis susisiekimas	Sukurtų rezultatų tęstinumui grėsmių nenumatome	Kadangi rezultatų tęstinumui grėsmių nenumatome, todėl nenumatome ir būdų joms mažinti	Sukurtų rezultatų tęstinumui grėsmių nenumatome	Kadangi rezultatų tęstinumui grėsmių nenumatome, todėl nenumatome ir būdų joms mažinti
17.	Eismo dalyvių, pėsčiųjų judėjimo laiko trukmės mažinimas ir saugumo užtikrinimas	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Eismo dalyvių, pėsčiųjų judėjimo laiko trukmė sumažėjo, padidėjo eismo ir pėsčiųjų saugumas, įrengus visiškai naujas dangas	Esu statybininkas, o ne teisiųjų projektų nagrinėtojas, todėl nekomentuosiu	Esu statybininkas, o ne teisiųjų projektų nagrinėtojas, todėl nežinau	Jau parašiau 11.1 ir 11.2 punktuose, todėl negaliu atsakyti	Jau parašiau 11.1 ir 11.2 punktuose, todėl negaliu atsakyti
18.	miesto gyventojams, svečiams bei verslo įmonėms pagerintas susisiekimas	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	pagerintas susisiekimas ir sutrumpintas kelionės laikas	Negaliu atsakyti.....	Negaliu atsakyti.....	Negaliu atsakyti.....	Negaliu atsakyti.....
19.	Regiono gyventojai, vairuotojai, pėstieji, dviratinkai	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	intensyviau naudojamos gatvės, pagerėjo eismo sąlygos, eismo saugumas visiems eismo dalyviams.	Per centrinės miesto gatves ribojamas sunkiasvorių transporto eismas.	Sukiasvoriam transportui įrengiami apvažiavimai aplink miestą.	Mūsų atveju rekonstruotos gatvės nėra tranzitinės transporto arterijos.	Politinės grėsmių mažinimo nenumatoma, jų reikšmė minimali.
20.	Saugaus eismo, judėjimo užtikrinimas senose centrinės miesto dalies gatvėse.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Sumažėjo nusiskundimų iš rekonstruotų gatvių gyventojų, gatves pasirenka daugiau pravažiuojančių automobilių.	Ribojamas greitis vienoje iš rekonstruotų gatvių.	Buvo ieškoma būdų užtikrinti saugumą gatvėse.	Nėra. Nebent politikai uždarytų eismą ir vietoj gatvių padarytų pėsčiųjų taką.	Buvo priimtas tarybos sprendimas užtikrinti projektų rezultatų tęstinumą 5 metus po projekto pabaigos.
21.	Pagerinti rajono gyventojų susisiekimą su miesto centru , o prie rekonstruojamų gatvių gyvenantiems gyventojams pagerinti gyvenimo sąlygas(triuškmas ,dulkėtumas , komfortas).	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Visiškai išsprendė gyventojų problemas , pateisino jų lūkesčius , projektų įgyvendinimo metu buvo pasiekti visi uždaviniai.	"Kažkokių rimtų grėsmių kaip ir nesimato , nes mūsų atveju buvo rekonstruojamos ne pačio didžiausio eismo intensyvumo	Kadangi grėsmių kaip tokių lyg ir nematome , tai kol kas jokių priemonių imtis nereikia. Esant būtinybei galime apriboti eismo parametrus , nes šios gatvės priklauso savivaldybei.	Mūsų projektai yra tik vietinės reikšmės , todėl galimų grėsmių kaip ir nematome.	Apie politines grėsmes ir jų mažinimo būdus reikėtų klausti pačius politikus , o ne administracijos darbuotojus.
22.	Pagrindinė grupė yra oro uosto keleiviai	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Sprendžią tikslinės grupės problemas, t.y. gerina paslaugų kokybę ir skrydžių saugą	gatvės."	Įtakoti ir dalyvauti įstatymo ir teisės aktų pakeitimuose	ES transporto vystymo politikos krypties pasikeitimai. Vidiniai valstybės prioritetų pasikeitimai	Neturime svarių įrankių įtakoti.

Nr.	9. Kokie buvo pagrindiniai Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų tikslinių grupių (pvz., regiono gyventojai, traukinių keleiviai, verslo įmonės, pėstieji) poreikiai?	10.1. Kaip Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų įgyvendinimas atitiko įvardintus tikslinių grupių poreikius?	10.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	11.1. Kokios yra galimos teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai, lemtų mažiau intensyvių sukurtos kelių infrastruktūros naudojimą)?	11.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias teises grėsmes mažinti / jų išvengti?	12.1. Kokios yra galimos politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., tranzito tarp ES valstybių-narių reguliavimo pasikeitimai, valstybės prioritetai transporto plėtrai)?	12.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias politines grėsmes mažinti / jų išvengti?
						transporto politikoje	
23.	Infrastruktūros gerinimas t ai įgalins naujų darbo vietų kūrimasi	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Visiškai atitiko ir išsprendė daug problemų	Aplinkosauginių reikalavimų sugrežtėjimas ir su tuom susiję apribojimai	Ne, kadangi išspręstas arba baigiamas spręsti aplinkkelių klausimas	Muitų arba sankcijų įvedimas kaimyninėms valstybėms	Joniškio rajono savivaldybė įtakoti šių grėsmių atsiradimui negali
24.	Užtikrinti kelevių ir orlaivų saugumą, pagerinti Lietuvos pasiekiamumą, pagerinti infrastruktūrą, darbo sąlygas.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Pastačius naujus kelevių terminalus oro uostuose, atitinkančius Šengeno reikalavimus išaugo skrydžių skaičius, pagerėjo Lietuvos pasiekiamumas oro transportu.	sunkiasvorių transporto priemonių eismo griežtinimas	Derinama su prižiūrinčiomis institucijomis infrastruktūros atitikimas, sekami Lietuvos ir ES teisės aktų pokyčiai.	Geopolitinės situacijos pasikeitimas, kas ribotų orlaivų ir skrydžių judėjimą.	Nenumatė, konkrečių veiksmų. Atsiradusios grėsmės būtų sprendžiamos tarpinstitucinio bendradarbiavimo lygmeniu.
25.	Pagal projektą įsigytos transporto priemonės eksploatuojamos vežant kelevius Panevėžio miesto reguliaraus susisiekimo maršrutais.	Neturėjo jokios reikšmingos įtakos tikslinių grupių problemų sprendimui	Nebuvo įvardinti ar kelti tikslinių grupių poreikiai.	Oro uostų infrastruktūros atitikimo reikalavimams pasikeitimai.	Kreipėmės į savivaldybę ir į valdžios institucijas įvardindami problemą.	Tikrai nematome priežasčių, kurios politiniu pagrindu keltų grėsmes rezultatų tęstinumui.	Nematome priežasčių, kurios politiniu pagrindu keltų grėsmes rezultatų tęstinumui.
26.	Pagrindiniai įstaigos tikslinių grupių poreikiai- vietinės reikšmės keliai	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Už Projekto lėšas įrengta nauja kelio danga	Numatomi konkursai vežėjams parinkti ir galimas rinkos praradimas sudaro tiesioginę grėsmę šio projekto sukurtų rezultatų tęstinumui.	Planuojama įrengti transporto priemonių apribojimą	Projekto metu ir tęstinumui grėsmių nėra	Įstaigoje priemonių nenumatyta, nes jų nėra
27.	Pagrindiniai tikslinių grupių poreikiai: rekonstravus gatvę sutrumpinti kelionės trukmę, pagerinti automobilių ir pėsčiųjų eismo sąlygas, sumažinti avaringumą, sumažinti autotransporto priemonių eksploatacines išlaidas, sumažinti neigiamą poveikį aplinkai	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Rekonstravus miesto gatves sutrumpėjo kelionės trukmė, pagerėjo automobilių ir pėsčiųjų eismo sąlygos, sumažėjo avaringumas, sumažėjo autotransporto priemonių eksploatacines išlaidas, sumažėjo neigiamas poveikis aplinkai	Griežinti sunkiasvorių transporto priemonių svorio apribojimus	Rekonstruotos gatvės yra miesto gyvenamųjų namų ir miesto centrinėje dalyse, kuriose su sunkiasvoris transportas nevažiuoja ( tam yra aplinkkelis)	Projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumui politinių grėsmių nėra	Rekonstruotos gatvės yra miesto gyvenamųjų namų ir miesto centrinėje dalyse, jokie politiniai sprendimai negali turėti įtakos
28.	-Poreikis pagerinti susisiekimo infrastruktūrą	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	-Keltos problemos iki projekto buvo išspręstos	Projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumui teisinių grėsmių nėra	-teisinių projektų metu sukurtų rezultatų grėsmių einamam momentui mažinti nereikali	Galimų projektų metu sukurtų rezultatų politinių tęstinumo grėsmių nėra	-Nesant projektų metu sukurtų rezultatų politinių grėsmių, nekyla klausimų dėl jų mažinimo
29.	Geležinkelio kelevių ir krovinių vežimo klientų poreikiai buvo modernesnės ir greitesnės viešosios geležinkelių infrastruktūros atsiradimas.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Sukurta modernesnė, visuomenės gerbūvio ir aplinkosauginių reikalavimus atitinkanti (tylesnė, mažiau kenkianti aplinkai, greitesnė) geležinkelio infrastruktūrą	-teisinių projektų metu sukurtų rezultatų grėsmių einamam momentui nėra	Bandoma užsitikrinti finansavimą ir administracinius pajėgumus kuo greičiau pabaigti sukurtos geležinkelio infrastruktūros plėtra (vėlesnius etapus)	Gali būti neskirtas ar skirtas nepakankamas finansavimas tolimesnei plėtrai, tolimesni projektai gali neatitikti būsimos paramos skyrimo prioritetų, investicijos gali politiškai būti nukreiptos kitiems prioritetams.	Nuolatinis bendradarbiavimas su atitinkamomis institucijomis, veiksmų ir planų derinimas.
30.	Darbuotojai, partneriai ir kt. ....	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	.....	Tolimesnė geležinkelio infrastruktūros plėtra (vėlesni etapai toje pačioje geografinėje vietoje) gali sukelti riziką dėl ankstesnių investicijų grąžinimo. Vėlesnių plėtros etapų įgyvendinimo vėlavimas gali lemti neoptimalų sukurtos geležinkelio infrastruktūros išnaudojimą artimiausiais metais.	Nereikalinga ..	Nežinomos ..	Nereikalinga ..
31.	Įgyvendintų projektų tikslinė grupė Pasvalio miesto ir rajono gyventojai bei svečiai (turistai)	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Buvo rekonstruotos ir įrengtos naujos kelių dangos gatvėse kuriose iki projektų įgyvendinimo kelių dangos buvo kritiškos būklės, sumažėjo automobilių eksploatacijos išlaidos, sutrumpėjo kelionės laikas.	Jokių .....	Buvo rekonstruojamos tos gatvės kuriose projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės nenumatomos	Politinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nenumatoma	Buvo rekonstruojamos tos gatvės kuriose politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės negali kilti.
32.	Aplinkosaugos, saugaus eismo, transporto intensyvumo pagerinimas	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Sumažėjo išdaukų kiekis, mažesnės eksploatacines sąnaudos, geresnė aplinka	Jokių galimų teisinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nenumatoma	Statyti papildomas ženklus, įrengti kalnelius	Mūsų keliais politinės grėsmės neegzistuoja ir negali būti	Mūsų atvejų netaikoma. Vietinės reikšmės keliais toks transportas nevažiuoja

Nr.	9. Kokie buvo pagrindiniai Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų tikslinių grupių (pvz., regiono gyventojai, traukinių keleiviai, verslo įmonės, pėstieji) poreikiai?	10.1. Kaip Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų įgyvendinimas atitiko įvardintus tikslinių grupių poreikius?	10.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	11.1. Kokios yra galimos teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai, lemtų mažiau intensyvių sukurtos kelių infrastruktūros naudojimą)?	11.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias teises grėsmes mažinti / jų išvengti?	12.1. Kokios yra galimos politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., tranzito tarp ES valstybių-narių reguliavimo pasikeitimai, valstybės prioritetai transporto plėtrai)?	12.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias politines grėsmes mažinti / jų išvengti?
33.	Tikslinių grupių poreikiai skyrėsi: vieniems reikėjo išasfaltuoti gatvę, kitiems apšvietimo, dėl eismo saugumo, tretiems rekonstruoti gatvės dėl transporto priemonių eksploatacijos.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Gyventojų poreikiai buvo įgyvendinti inicijuotų projektų dėka.	Greičio apribojimas iki minimalaus greičio	Kol kas snepastebėtos rezultatų tęstinumo grėsmės.	Kol kas snepastebėtos rezultatų tęstinumo grėsmės.	Projektai buvo įgyvendinti teritorijose, kuriose minėtos grėsmės nedaro įtakos.
34.	vandens transporto plėtra keleivinės ir krovinės laivybos poreikiams - šios srities tikslinių grupių.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	problemos išspręstos, tačiau reikalinga tolesni pasiektų rezultatų plėtos etapai	Kol kas snepastebėtos rezultatų tęstinumo grėsmės.	vykdoma pasiektų rezultatų propagavimo kampanija, dialogas su verslo įmonėmis	politinių grėsmių nenumatoma, išskyrus tai jeigu pasikeistų valstybės pozicija vandens transporte.	poreikio tokio nėra, kitu atveju vykty diskusija su atsakingomis institucijomis
35.	Tikslinė grupė buvo pasirinkta rajono gyventojai	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Rajono gyventojai saugiai gali naudotis sukurta infrastruktūra	Grėsmių neplanuojama, tačiau esama verslo struktūrų būklė gali kelti grėsmes rezultatų pasinaudojimui	Jokių galimų teisinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra	Mūsų įgyvendintuose projektuose politinių grėsmių nėra	Mūsų įgyvendintuose projektuose politinių grėsmių nėra
36.	-----	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	-----	Jokių galimų teisinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra	-----	-----	-----
37.	Užtikrinti saugų ir patogų judėjimą tarp gyvenamosios zonos ir miesto centro su pagrindiniais traukos objektais, sumažinti transporto priemonių eksploatacines išlaidas, sutrumpinti kelionės laiką	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Pagerėjo susisiekimas, privažiavimas prie viešųjų objektų, gyvenamųjų namų, sumažėjo neigiamas triukšmo poveikis, sumažėjo transporto eksploatacijos išlaidos	-----	Projektai yra rajoninio lygmes, todėl teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės mažai tikėtinos	Projektai yra rajoninio lygmes, todėl politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės mažai tikėtinos	Projektai yra rajoninio lygmes, todėl politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės mažai tikėtinos
38.	automobilių stovėjimo aikštelių didinimas, kelių dangos rekonstrukcija, dviračių takų įrengimas ir jų aplinkos sutvarkymas	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	projektai buvo įgyvendinti sėkmingai, t. y. atliktos kelių ir gatvių rekonstrukcijos, padidintas stovėjimo aikštelių kiekis, įrengti dviračių takai ir .t.t	Projektai yra rajoninio lygmes, todėl teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės mažai tikėtinos	nenumatė, labai maža savivaldybė ir buvo rekonstruojami vietinio naudojimo keliai	nėra sukurtų rezultatų tęstinumo politinių grėsmių	nėra numatė sukurtų rezultatų tęstinumo politinių grėsmių
39.	Dėl blogos gatvių būklės gyventojai patiria nepatogumų ir nuostolių. Važiuojant blogos būklės keliais ir gatvėmis yra gadinamos transporto priemonės, dėl ko reikalingos papildomos išlaidos jų remontui. Be to, dėl mažesnio greičio blogos būklės gatvėje, važiuodami gatve gyventojai užtrunka daugiau laiko, kelionė nėra komfortiška. Šiituoju metu laikotarpiu gatvėse su žvyro danga autotransportas kelia dulkes, dėl kurių didėja aplinkos oro užterštumas kietosiomis dalelėmis.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Rekonstravus gatves, jas išasfaltavus buvo pagerintos eismo sąlygos bei pagerėjo gyvenamosios aplinkos kokybė.	nėra sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių	Tarybos sprendimu patvirtintas leidimų važiuoti didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis išdavimo tvarkos aprašas	Politiniai sprendimai projekto rezultatų tęstinumo neįtakos, kadangi savivaldybės vietiniai keliai bus išlaikomi nežiūrint visų politinių rizikų	Politiniai sprendimai projekto rezultatų tęstinumo neįtakos, kadangi savivaldybės vietiniai keliai bus išlaikomi nežiūrint visų politinių rizikų
40.	Šios srities projektų tikslinės grupės - regiono gyventojai ir svečiai, poreikiai - išplėtoti transporto infrastruktūra ir sudarytos geros sąlygos pėsčiųjų ir automobilių eismui	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Įgyvendinus projektą buvo išspręstos visos tikslinių grupių problemos	Griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai, gali lemti mažiau intensyvių sukurtos kelių infrastruktūros naudojimą	neturiu kompetencijos šiuo klausimu	neturiu kompetencijos šiuo klausimu	neturiu kompetencijos šiuo klausimu
41.	Regiono gyventojai bei vietos verslo įmonės.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Projektai planuoti ir įgyvendinti aptariant su vietos bendruomene.	neturiu kompetencijos šiuo klausimu	Kadangi nėra teisinių grėsmių, jų nereikia ir mažinti.	Nematome teisinių grėsmių, nes šiuo metu teisinė bazė stabil.	Kadangi nėra teisinių grėsmių, jų nereikia ir mažinti.
42.	Regiono gyventojai, eismo dalyviai, dviratininkai ir pėstieji	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Pagerėjo eismo sąlygos vairuotojams, dviratininkams ir pėstiesiems	Nematome teisinių grėsmių, nes šiuo metu teisinė bazė stabil.	Nenumatė kaip sumažinti šių galimų grėsmių mažinimui	Galimų politinės projekto metu sukurtų rezultato grėsmės nematome	Galimų politinių grėsmių mažinimo nenumatė
43.	Regiono gyventojai - modernizuota ir saugi transporto infrastruktūra (vietinės gatvės, keliai).	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Įgyvendinti projektai išsprendė minėtos tikslinės grupės problemas.	Grėsmių nėra, suintensyvjė sukurtos kelių infrastruktūros naudojimas	Įgyvendintų projektų apimtyse tokių grėsmių nėra.	Įgyvendintų projektų apimtyse tokių grėsmių nėra.	Įgyvendintų projektų apimtyse tokių grėsmių nėra.



Nr.	9. Kokie buvo pagrindiniai Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų tikslinių grupių (pvz., regiono gyventojai, traukinių keleiviai, verslo įmonės, pėstieji) poreikiai?	10.1. Kaip Jūsų įstaigos / institucijos įgyvendintų projektų įgyvendinimas atitiko įvardintus tikslinių grupių poreikius?	10.2. Prašome pakomentuoti pasirinktą atsakymą:	11.1. Kokios yra galimos teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., griežtinami sunkiasvorių transporto priemonių gabenamų krovinių svorio apribojimai, lemty mažiau intensyvių sukurtos kelių infrastruktūros naudojimą)?	11.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias teises grėsmes mažinti / jų išvengti?	12.1. Kokios yra galimos politinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės (pvz., tranzito tarp ES valstybių-narių reguliavimo pasikeitimai, valstybės prioritetai transporto plėtrai)?	12.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias politines grėsmes mažinti / jų išvengti?
44.	Rajono gyventojų poreikiai - moderni transporto infrastruktūra, t.y. asfaltuotos gatvės ir keliai, saugūs ir patogūs nauji šaligatviai, apšvietimas	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Įgyvendinus projektus buvo sutvarkytos 8 gatvės, todėl tų gyvenamųjų vietovių gyventojų problemos buvo išspręstos. Kadangi buvo sutvarkyta tik dalis rajono gatvių, tai problemos apimtis sumažėjo, bet ji tebėra aktuali, nes rajone dar daug gatvių ir kelių, kurių būklė labai bloga	Įgyvendintų projektų apimtyse tokių grėsmių nėra.	Galimų teisiųjų projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių neišvengti	Galimų politinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių neišvengti	Galimų politinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių neišvengti
45.	Pagrindiniai poreikiai - parengti techniniai projektai, įrengti nauji ar rekonstruoti geležinkeliai, t.y. sėkmingai įgyvendinti projektai, ko pasekoje naudą gavo vežėjai, krovinių siuntėjai ir gavėjai, keleiviai, LR ir ES piliečiai.	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Pasiiekti rodikliai tenkino ir atitiko 2007-2013 periodui nustatytų tikslinių grupių poreikius, pagerino ir tenkino nustatytus tikslus	Galimų teisiųjų projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių neišvengti	Vertinant naujų projektų įgyvendinimą iki rangos sutarčių pasirašymo vertinamos grėsmės susijusios su ES paramos lėšų grąžinimu.	2007-2013 periode įrengta linija nuo Kauno iki Lietuvos/Lenkijos valstybių sienų galimai bus pripažinta, kaip neatitinkanti Rail Baltica parametru, todėl galimai nebus užbaigti visi planuoti darbai jos funkcionalumui užtikrinti	Bendrovė vadovaujasi nuostatomis, kad nustatyti parametrai bus pasiekti
46.	Sutvarkyta infrastruktūra, sumažintas išmetamų dujų kiekis, eismo sauga ir pan.	Atitiko, išsprendė didžiąją dalį tikslinių grupių problemų	Įsigijus autobusus užtikrintas mažesnis išmetamų dujų kiekis, gatvių atveju padidėjo eismo sauga, sumažėjo tarša ir pan.	Įgyvendinant 2014-2020 m. periodo projektus egzistuoja rizika, kad nepaėjus 5 metų laikotarpiui bus sugadintas turtas, kuris įrengtas naudojant ES paramos lėšas	Autobusų atveju - tai numatyta jungtinės veiklos sutartyje, o gatvių atveju numatyta, kad darbai derinami su TID, taip pat rangovui nurodoma atstatyti gatvės dangą į pradinę būklę.	Politinę rezultatų tęstinumo grėsmę sunku įvertinti. Labiausiai tikėtinas - valdžios pasikeitimas.	Tarybos sprendimu numatyta, užtikrinti projektų veiklų tęstinumą.
47.	Naudotis sutvarkyta miesto susisiekimo infrastruktūra	Visiškai atitiko, išsprendė tikslinių grupių problemas	Tikslinių grupių (miestiečių ir miesto svečių) poreikius atitiko	Projektų finansavimo sutartyse numatyta, kad projekto metu sukurtas turtas būtų užtikrintas 5 metus po projekto įgyvendinimo.	Kasmet atliekami tyrimai dėl kelių dangos kokybės ir atitinkamai planuojamos lėšos biudžete	Nėra	Nenumatė
48.	Projekto įgyvendinimas atitiko rajono gyventojų poreikius.	Neturėjo jokios reikšmingos įtakos tikslinių grupių problemų sprendimui	Projektu buvo atnaujinta kelių infrastruktūra.	Mažinamos lėšos einamajai kelių priežiūrai	Grėsmės sumažintos atsižvelgiant į teisinį reglamentavimą.	Nėra politinės projektų metu sukurtų rezultatų grėsmės.	Įstaiga nenumatė mažinti politinių grėsmių, nes nėra poreikio.
49.	taip. ....	Visiškai neatitiko, neišsprendė tikslinių grupių problemų	taip. ....	Apirbotas sunkiasvorių transporto eismas.	taip. ....	taip. ....	taip. ....

## 13–14 klausimai

Nr.	13.1. Kokios yra galimos kito tipo (ne teisinės ir politinės) projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės?	13.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias kito tipo (ne teisinės ir politinės) grėsmes mažinti / jų išvengti?	14. Kokias rekomendacijas teiktumėte 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu remiamus projektus planuojančioms, administruojančioms, valdančioms institucijoms (LR SusMin, Transporto investicijų direkcijai)?
1.	kelių priežiūra, finansavimo ieškojimas iš kitų šaltinių	kelių priežiūra, finansavimo ieškojimas iš kitų šaltinių	Mažiau popierizmo, tiek tiesiogine, tiek perkeltine prasme. jei pvz. viešieji pirkimai buvo vykdomi per CPV IS, tai kodėl reikalaujama visą dokumentaciją pateikti popieriuje?...
2.	negaliu pasakyti, nežinau, galbūt kažkokios	man apie tai nėra žinoma, negaliu komentuoti	atsižvelgti į pareiškėjų poreikius, o ne planuoti tinkamas veiklas pagal EK nurodymus
3.	Galimos finansinės projektų tęstinumo grėsmės – gali neužtekti lėšų biudžete sukurtos infrastruktūros eksploatacinėms išlaidoms	Ieškoma būdų iš kitų finansavimo šaltinių mažinti šiai grėsmei	Glaudesnio bendradarbiavimo, dokumentacinės naštos sumažinimo
4.	Galimų kito tipo projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra.	Galimų kito tipo projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nėra, todėl įstaiga nenumatė būdų, kaip jų išvengti.	Ir toliau taip pat sėkmingai bendradarbiauti.
5.	Grėsmių nėra.....	Grėsmių nėra.....	Susisiekimo ministerijai siūlytume mažiau prikurti įvairių trukdžių finansavimo aprašuose, kadangi tai daro nebeatrąklias finansavimo galimybes ir dirbtinai sunkinamas projektų įgyvendinimas.
6.	Grėsmės dėl naujų, susijusių su įgyvendintų projektų rezultatais, tęstinių projektų įgyvendinimo finansavimu.	Grėsmės bus mažinamos dalinai orientuojant gaunamą valstybinį finansavimą į vietinių kelių vystymą ir žvykelių asfaltavimą įgyvendintų projektų rezultatų tęstinumui užtikrinti.	Tikslinga TID'ui paruošti tipines paslaugas ir rangos pirkimo sąlygas, kurios atitiktų 2014-2020 m. ES finansuojamiems projektams keliamus reikalavimus.
7.	Kol kas projektų rezultatų tęstinumo grėsmių nekilo.	Iškilus grėsmėms, Savivaldybės taryba numatys jų mažinimo, išvengimo būdus.	Pasiūlymai pateikti Projektų finansavimo sąlygų aprašų rengėjams.
8.	grėsmių nėra.....	.....	minėtos institucijos puikiai administruoja projektus
9.	Neatsakingas vartotojų požiūris, kelių priežiūros klaidos.	Pasitelkiant į pagalbą kompetentingus specialistus, numatant sankcijas kelius prižiūrinčioms įmonėms už turto sugadinimą.	Reikėtų mažiau įvairių siaurų apribojimų, daugiau orientacijos į tikslą - patogaus susisiekimo užtikrinimą. Rengiant projektus, reikalaujama labai daug įvairių dokumentų, dalis kurių yra betiksliai ir beprasmiški, analizuojamos dirbtinai sukurtos alternatyvos ir pan. Tai neprideda prie tikslo pasiekimo, nes jei gatvė X yra prastos būklės, tai vadinasi reikia sutvarkyti gatvę X.
10.	Ekonominės situacijos pasikeitimas, ekonominis nuosmukis ir pan.	Lietuva gali nerekšmingai daryti įtaką Europos ar pasaulio ekonominei raidai, todėl numatyti tik vidinius veiksnius kontroliuojančios priemonės.	Padėti ES paramos gavėjams panaudoti kuo daugiau ES lėšų (konsultacijomis, bendradarbiavimu su Europos komisija ir pan.), kad šiomis lėšomis sukurtą pridėtinę vertę liktų Lietuvoje.
11.	Grėsmės: stambių žemės ūkio mašinų važiavimas rekonstruotomis gatvėmis.	Kol kas priemonės nėra nustatytos ir reglamentuotos.	Pasiūlymų neturime, veikianti sistema yra pakankamai gera.
12.	Finansavimo, skiriamo KPPP programai pasikeitimas.	Bendradarbiaujant su Susisiekimo ministerija, TID ir kt. institucijomis bus bandoma užtikrinti šių grėsmių suvaldymą.	Padėti užtikrinti, kad visos lėšos, kurios surenkamos į KPPP programą, būtų skiriamos kelių plėtrai.
13.	Galimų kito tipo projekto metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių neturime.	Galimų kito tipo projekto metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių neturime.	Glaudus valstybinių institucijų tarpusavio bendradarbiavimas leis įgyvendinti visus ES remiamus projektus.
14.	Demografinės, urbanistinės ir panašios problemos, kurios veikia ir valstybės mastu	Šios problemos yra hipotetinės, tačiau šioms grėsmėms reikėtų ruoštis.	Numatyti užsakovo rezervų rangos sutarčių vykdymui, numatyti, jog inžinerinių tinklų iškėlimas yra tinkamas finansuoti lėšos, iniciuoti rangovams sankcijas, kurie nepagrįstai skundžia pirkimo procedūras bei rezultatus.
15.	Kitos galimos grėsmės nėra identifikuotos	Nenumatė, kadangi tai ne savivaldybės funkcija	Truputėlį sumažinti biurokratiją, mažiau kištis į savivaldybių vidaus reikalus.
16.	Sukurtų rezultatų tęstinumui grėsmių nenumatome	Kadangi rezultatų tęstinumui grėsmių nenumatome, todėl nenumatome ir būdų joms mažinti	Įgyvendinančiąjai institucijai rekomendacijų ar pastabų neturime
17.	Nėra jokių grėsmių, klausimai suformuluoti tik gaisinti darbo laiką	Nėra jokių grėsmių, klausimai suformuluoti tik gaisinti darbo laiką	Kuo labiau supaprastinti visas tvarkas, nes jų vykdymas pareikalauja labai daug laiko
18.	Negaliu atsakyti.....	Negaliu atsakyti.....	Naujuoju laikotarpiu ne tikslinėms teritorijoms finansavimo gavčių tvarkymo darbas nenumatytą, nors tai yra visų savivaldybių prioritentinė investavimo sritis.
19.	Kito tipo grėsmių (ne teisinių ir politinių) nėra.	Kito tipo grėsmių (ne teisinių ir politinių) nenumatė mažinti.	Reikėtų stengtis, kad būtų kiek galima daugiau paruošta rekomendacinių dokumentų pavyzdžių.
20.	Finansinės, administracinės priežastys galėjo pasireikšti.	buvo patvirtinti vietos teisės aktai, kuriuose numatytas finansavimas, buvo sudaryta administravimo grupė, priskirti atsakingi asmenys.	Tenkina šių institucijų darbas. Nereikia kurti naujų dalykų, yra senoji patirtis, galima tik patobulinti nepasiteisėjusius dalykus.
21.	Aš tikrai nematau kažkokių grėsmių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumui. Eksploatacijos metu atsiradusias technines problemas galima nesunkiai pataisyti.	Kadangi grėsmių nematau, tai ir nežinau, kokiomis priemonėmis šių grėsmių išvengti.	Malonu pasidžiaugti prasmingu ir vaisingu bendradarbiavimu su TID. Visada gavome reikiamą pagalbą ir patarimus. Aišku, visos procedūros galėtų būti paprastesnės ir trumpesnės, kaip kad yra daugumoje ES šalių (teko anksčiau tuo domėtis). Tikimės gero bendradarbiavimo ir ateityje.

Nr.	13.1. Kokios yra galimos kito tipo (ne teisinės ir politinės) projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės?	13.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias kito tipo (ne teisinės ir politinės) grėsmes mažinti / jų išvengti?	14. Kokias rekomendacijas teiktumėte 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu remiamus projektus planuojančioms, administruojančioms, valdančioms institucijoms (LR SusMin, Transporto investicijų direkcijai)?
22.	Neidentifikuojame	Neidentifikuojame	Neidentifikuojame
23.	Tokių grėsmių nenumatyta ir jos nepriklauso nuo savivaldybės kompetencijos	Joniškio rajono savivaldybė įtakoti šių grėsmių mažinimui negali	Mažinti visokių galimybių studijų ar kitų perteklinių reikalavimų
24.	Aplinkosauginių reikalavimų pasikeitimai, kas ribotų oro uostų veiklą.	Stebimi teisės aktų pokyčiai, imamasi priemonių neatlikimams šalinti.	Aiškaus finansavimo sąlygų aprašų aiškinimo, projektų kurie įgyvendinami per kelis metus finansavimo užtikrinimo, dėl likučių perkėlimo.
25.	Nematome priežasčių, kurios keltų grėsmes rezultatų tęstinumui.	Nematome priežasčių, kurios keltų grėsmes rezultatų tęstinumui	Lengvinti projekto finansavimo aprašo teisinės sąlygas, kad ūkio subjektai realiai galėtų pasinaudoti šia parama.
26.	Nėra galimų kito tipo sukurtų rezultato tęstinumo grėsmės	Nėra grėsmių, nėra ir priemonių numatyta	Glaudžiai bendradarbiauti administruojančioms ir įgyvendinančioms įstaigoms.
27.	Kito tipo grėsmių projektų metu sukurtiems rezultatams nėra	Kito tipo grėsmių projektų metu sukurtiems rezultatams nėra	Neturime rekomendacijų naujo ES finansavimo laikotarpio remiamus projektus planuojančioms, administruojančioms, valdančioms institucijoms
28.	-Galimos kito tipo (ne teisinės ir politinės) grėsmės nenumatomos	-Nesant kitų grėsmių, nekyla klausimų dėl jų mažinimo	- Rekomendacijų 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu remiamus projektus planuojančioms, administruojančioms, valdančioms institucijoms šiam momentui nėra
29.	Lietuvos ekonominė plėtra gali pasiekti tokį lygį, kad būtų sustabdyta aukšto intensyvumo ES parama, kas gali nulemti ateityje numatytų projektų nepakankamą finansavimą.	Su institucijomis bandoma bendradarbiauti dėl alternatyvių finansavimo šaltinių (investiciniai fondai, EITP, Valstybės biudžetas ir pan.) užsitikrinimo	Ieškoti būdu mažinti administracinę naštą tenkančią projekto vykdytojams, kad šie atitinkamai labiau galėtų skirti žmogiškųjų išteklių pajėgumus projektų įgyvendinimui, o ne biurokratinėm procedūrom, kurios ne visada kuria pridėtinę vertę ar yra būtinos projekto sėkmingam įgyvendinimui.
30.	Nežinoma .....	Nereikalinga .....	Mažiau formalumų, derinimų ir procedūrinių veiksmy, biurokratijos.
31.	Ne teisinių ar politinių projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmių nenumatoma	Buvo rekonstruojamos tos gatvės kuriose nepolitinės ar teisinės projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės negali kilti.	Mažinti reguliavimą ir supaprastinti administravimą pavyzdžiui imant Centrinę projektų valdymo agentūrą.
32.	Vandalizmo, netvarkingo transporto naudojimas	Sekimo, priežiūros, baudų išrašymo būdu	Daugiau dėmesio skirti esamų kelių ir gatvių renovacijai, dar daug yra prastos būklės kelių. 2007-2013 laikotarpis yra priimtinesnis negu 2014-2020
33.	Greitai besikeičiančios technologijos yra viena iš galimų grėsmių dėl rezultatų tęstinumo.	Įstaiga įvertina šias grėsmes ir priimami sprendimai, kad tai jos neįtakotų rezultatų tęstinumo.	Rekomenduotume, kad 2014-2020 m. ES finansavimo laikotarpiu būtų lanksčiau priimami sprendimai atsižvelgiant į įstaigos ir projekto įgyvendinimo teritorijoje esančios tikslinės grupės poreikius.
34.	kitokių grėsmių neplanuojame, paaiškėjus aplinkybėms būtų analizuojama ir priimami sprendimai	grėsmės būtų sprendžiamos įstaigos vidiniais resursais	Aiškumo dėl paraiškų SM rengimui, aiškumo dėl paraiškų TID rengimui ir sprendimų priėmimo (atsižvelgiant į veiklų vykdymo pasirengimą, kadangi parengiamieji etapai dažnai stringa dėl išorinių poveikių: viešieji pirkimai, PAV atrankos ar vertinimo procedūrų terminai, rangos sutarčių pasirašymo terminai ir pan.) ir lankstumo pagal pasirengimą (keičiant paraiškų teikimo datas esant objektyvioms priežastims, finansavimo perskirstymas: paankstinamas ar nukėlimas atitinkamiems terminams ir pan.)
35.	Mūsų įgyvendintuose projektuose grėsmių nematome	Mūsų įgyvendintuose projektuose grėsmių nematome	Parengti standartinius pirkimų dokumentus ir pavyzdines sutartis
36.	-----	-----	-----
37.	Riboti finansiniai išteklių projekto metu sukurtų rezultatų tęstinumui užtikrinti	Kiekvienais metais savivaldybės biudžete numatomos lėšos projekto metu sukurtų rezultatų palaikymui	Supaprastinti paramos gavimo procedūras, mažinti "popierizmą", lanksčiau žiūrėti į išlaidų tinkamumą finansuoti, nepulti išlaidų, kurios būtinos tinkamam projektų įgyvendinimui ir numatytų rezultatų pasiekimui, priskirti prie netinkamų išlaidų
38.	biudžeto mažėjimas kiekvienais metais ir infrastruktūros išlaikymui vis mažiau lėšų bus skiriama	biudžeto mažėjimas kiekvienais metais ir infrastruktūros išlaikymui vis mažiau lėšų bus skiriama, todėl planuojama imti paskola	mažiau biurokratizmo, nes vis sudėtingiau ir sudėtingiau vyksta paramos gavimas. Labai didelis krūvis nereikalingos dokumentacijos reikia teikti kartu su projekciniais pasiūlymais ir paraiškėmis. Šią dokumentaciją rengia visokie ekspertai, kurių paslaugoms "išmetama" labai daug biudžetinių pinigų ir paskui tos analizės, IP, galimybių studijos dedamos ant lentynų ir pamirštami.
39.	Galima turto (vietinių kelių) sugadinimo rizika	Po gatvių rekonstrukcijos, einamojo remonto darbai bus finansuojami Kazlų Rūdos savivaldybės vietinių kelių priežiūrai skirtomis lėšomis. Projekto metu sukurtas turtas iš finansavimo lėšų, liks Lietuvos Respublikos teritorijoje ne mažiau kaip penkerius metus nuo projekto įgyvendinimo pabaigos, nebus perleistas, įkeistas ar kitokiu būdu suvaržytos daiktinės teisės į šį turtą.	Pageidautina, kad įgyvendinančioji institucija organizuotų daugiau viešinimo/konsultavimo renginių projektų rengimo/įgyvendinimo klausimais
40.	neturiu kompetencijos šiuo klausimu	neturiu kompetencijos šiuo klausimu	Rekomendacija projektus administruojančioms, valdančioms institucijoms - lanksčiai vertinti susidariusias situacijas.
41.	Galimas lėšų sumažėjimas renkant biudžetą, jis neleistų tinkamai prižiūrėti sukurtos infrastruktūros.	Tik planuojant biudžeto lėšas, politikai gali jas perskirstyti transporto sektoriui.	Pagalvoti apie realų lėšų, skiriamų transporto sektoriui poreikį ir 2018-2019 metais perskirstyti lėšas tarp sektorių, skiriant šiam sektoriui daugiau investicijų.

Nr.	13.1. Kokios yra galimos kito tipo (ne teisinės ir politinės) projektų metu sukurtų rezultatų tęstinumo grėsmės?	13.2. Kaip Jūsų įstaiga / institucija numatė šias kito tipo (ne teisinės ir politinės) grėsmes mažinti / jų išvengti?	14. Kokias rekomendacijas teiktumėte 2014–2020 m. ES finansavimo laikotarpiu remiamus projektus planuojančioms, administruojančioms, valdančioms institucijoms (LR SusMin, Transporto investicijų direkcijai)?
42.	Kitokių (ne teisinių ir politinių grėsmių) rezultato tęstinumui nematome	Kitokių (ne teisinių ir politinių) grėsmių išvengimo nenumatę	Kad būtų kiek galima daugiau paruošta pavyzdinių dokumentų
43.	Įgyvendintų projektų apimtyse tokių grėsmių nėra.	Įgyvendintų projektų apimtyse tokių grėsmių nėra.	Mažinti biurokratinis reikalavimus (pvz. prieš viešąjį pirkimą pirkimo dokumentai (kartu su sutarties projektu) suderinami su įgyvendinančiąja institucija, todėl siūlytume atsisakyti sutarties su jau pasirinktu rangovu projekto derinimo dar kartą; atsisakyti projekto vykdytojo pažymų kiekvienai PVM sąskaitai faktūrai rengimo - kitos įgyvendinančios institucijos tokių reikalavimų netaiko ir pan.), daugiau atsakomybės paliekant pačiam pareiškėjui ir projekto vykdytojui.
44.	Nepakankamas finansavimas sukurto turto priežiūrai, nenumatytos gamtinės jėgos ar kt. katastrofos (pvz. potvynis, kurio metu išplaunama kelio sankasa, sugadinamas sukurtas turtas ir pan.)	Sukurto turto priežiūrai skiriamos lėšos	Netaikyti reikalavimo projektus įgyvendinti tik tikslinėje teritorijoje, atsisakyti nepakankamai aiškių siekiamų rodiklių (įdiegtos eismo saugos priemonės) arba supaprastinti jų apibrėžimą
45.	Sukurtiems rezultatams grėsmių nenumatome, nes bendrovė yra atsakinga už jų tęstinumą	Kito tipo grėsmių nenumatoma	Siūlytina supaprastinti administracines procedūras, suteikiant daugiau laisvės paramos gavėjams, kurie atsako už tinkamą projektų įgyvendinimą
46.	Gali atsirasti ir kiti išoriniai veiksniai nepriklausantys nuo Savivaldybės	Kiekvienu atveju būtų sprendžiama atskirai, įvertinant riziką.	Siūlytina paspartinti dokumentų derinimą, kad viešieji pirkimai užtruktų kuo trumpesnę laiką.
47.	Reikiamu metu neskirti lėšų kapitaliniam gatvės remontui; leisti eksploatuoti sunkiasvores transporto priemones netinkamu metų laiku	Nėra atsakymo	Nėra rekomendacijų
48.	Nėra kito tipo projektų metu sukurtų rezultatų grėsmių.	Įstaiga nenumatė mažinti kito tipo grėsmių, nes nėra poreikio.	Skatinti ataskaitų ir pagrindžiančių dokumentų pateikimą elektroniniu būdu.
49.	taip. ....	taip. ....	taip. ....

## Priedas 2

### Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas tikslams ir uždaviniams pasiekti

Poreikiai	Finansavimo priemonės tikslas	Programiniuose dokumentuose nustatyti tikslai	Finansavimo priemonės remiamos veiklos	Išvada dėl tinkamumo
1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1.2.	Kompleksiškai modernizuoti viešojo transporto paslaugų sistemą, siekiant sumažinti oro taršą, užtikrinti efektyvesnį miesto gyventojų susisiekimą, skatinti darbo jėgos mobilumą, mažinti transporto spūstis, gerinti eismo saugą, užtikrinti aukštą teikiamų viešųjų transporto paslaugų kokybę.	<p>3 SSVP tikslas – siekti geresnės aplinkos kokybės, ypatingą dėmesį skiriant energijos panaudojimo efektyvumui didinti.</p> <p>Priemonė prisideda prie uždavinio „Oro kokybės gerinimas“ siekimo. Uždavinys numato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomiškai efektyvios viešojo transporto sistemos kūrimą.</li> <li>• Visų transporto rūšių plėtrą, teikiant pirmenybę mažesnį neigiamą poveikį aplinkai darančiam viešajam transportui.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gatvių dalies, skirtos viešojo transporto judėjimui, rekonstrukcija.</li> <li>• Naujų troleibusų kontaktinio tinklo linijų tiesimas;</li> <li>• Dviračių infrastruktūros miestuose modernizavimas ir plėtra;</li> <li>• Automobilių ir dviračių stovėjimo aikštelių, skirtų persėsti į viešojo transporto priemones įrengimas;</li> <li>• Geležinkelio ir kelių keleivinių viešojo transporto priemonių pritaikymas dviračiams</li> </ul>	<p>Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas<sup>1</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finansavimo priemonių tikslas mažinti oro taršą yra tiesiogiai susijęs su SSVP uždavinio „Oro kokybės gerinimas“ įgyvendinimu. Finansavimo priemonė taip pat siekia kitų, veiksmų plano uždavinyje tiesiogiai neapibrėžtų tikslų – efektyvinti miesto susisiekimą, gerinti eismo saugą;</li> <li>• Visos numatytos remiamos veiklos yra tiesiogiai susijusios su strateginiais siekais.</li> </ul>

<sup>1</sup> Čia ir toliau lentelėje: tinkamumas vertinamas skalėje (i) žemas, (ii) vidutinis ir (iii) aukštas. (i) Tinkamumas vertinamas kaip aukštas, kai finansavimo priemonės ir remiamos veiklos tiesiogiai siejasi su strateginiais tikslais ir uždaviniais. (ii) Tinkamumas vertinamas kaip vidutinis, jei tik finansavimo priemonės arba tik remiamos veiklos tiesiogiai siejasi su strateginiais tikslais ir uždaviniais (kitas vertinamas subjektas su jais siejasi netiesiogiai). (iii) Tinkamumas vertinamas kaip žemas, jei tiek finansavimo priemonės, tiek remiamos veiklos su strateginiais tikslais ir uždaviniais siejasi netiesiogiai.

Poreikiai	Finansavimo priemonės tikslas	Programiniuose dokumentuose nustatyti tikslai	Finansavimo priemonės remiamos veiklos	Išvada dėl tinkamumo
			gabenti.	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Viešojo keleivinio transporto priemonių parko atnaujinimą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ekologiškų viešojo transporto priemonių įsigijimas.</li> </ul>	
<b>2 priemonė: VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“<sup>2</sup></b>				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrius 2.1.2 ir 2.1.3.	Įrengti saugaus eismo priemonės, užtikrinančias keliuose saugias eismo sąlygas, atitinkančias eismo intensyvumo lygį ir tarptautinius standartus, mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.	3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (4 EAVP prioritetas – „Esminė ekonominė infrastruktūra“). Priemonė prisideda prie transporto tinklo uždavinio „Eismo saugos inžinerinių priemonių diegimas“ siekimo. Uždavinys numato:		Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas: <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonės tikslas yra tiesiogiai susijęs su strateginiais tikslais ir uždaviniais;</li> <li>Remiamos veiklos skirtos tiesiogiai siekti numatytų finansavimo priemonės tikslų.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pagerinus infrastruktūros techninius parametrus, ženkliai sumažinti avaringumo lygį.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eismo saugos inžinerinių priemonių diegimas.</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pagerinus infrastruktūros techninius parametrus, ženkliai sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aplinkosaugos priemonių diegimas.</li> </ul>	
<b>3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“</b>				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1.3.	Rekonstruoti valstybinės reikšmės kelius ir geležinkelius, tuo mažinti socialinius ir ekonominius regionų skirtumus.	3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (4 EAVP prioritetas – „Esminė ekonominė infrastruktūra“). Priemonė prisideda prie transporto tinklo uždavinio „Valstybinės ir regioninės reikšmės transporto infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ siekimo. Uždavinys numato: <ul style="list-style-type: none"> <li>Kryptingai gerinti susisiekimo tarp verslo centrų, gyvenamųjų zonų sąlygas, sumažinti infrastruktūros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Žvyrkelių asfaltavimas;</li> <li>Magistralinių, krašto, rajoninių automobilių kelių dangos tobulinimas;</li> <li>Regioninės reikšmės (jungiamųjų) geležinkelių linijų pralaidumo didinimas.</li> </ul>	Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas: <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonės tikslas sutampa su strateginiu veiksmy plane numatytu uždaviniu per valstybinės reikšmės</li> </ul>

<sup>2</sup> 2008 m. balandžio 29 d. Nr. 3-137 PFSA nurodyta papildoma finansuojama veikla – diagnostikos infrastruktūros, ekstremalių ir krizinių situacijų geležinkelių transporte likvidavimo sistemos atnaujinimas bei tam būtinos įrangos įsigijimas ir papildomas pareiškėjas – AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Poreikiai	Finansavimo priemonės tikslas	Programiniuose dokumentuose nustatyti tikslai	Finansavimo priemonės remiamos veiklos	Išvada dėl tinkamumo
		priežiūros ir transporto priemonių eksploatacines išlaidas, sutrumpinti transportavimo laiką. Nuolat pertvarkyti ir plėtoti valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklą, užtikrinantį prieigą prie rinkų bei reikiamus teritorijų ekonominius ryšius.		<p>infrastruktūros parametų gerinimą;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonės, nukreiptos į valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių plėtrą šalies regionuose, tiesiogiai prisideda prie finansavimo priemonės tikslų įgyvendinimo.</li> </ul>
<b>4 priemonė: VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“</b>				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1.2.	Plėtoti regioninės reikšmės transporto infrastruktūrą, kelių jungtis su pagrindinėmis magistralėmis, formuoti reikiamo pralaidumo ir patikimumo susisiekimo infrastruktūros (gatvių, pėsčiųjų ir dviračių takų) tinklą.	<p>3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (4 EAVP prioritetas – „Esminė ekonominė infrastruktūra“).</p> <p>Priemonė prisideda prie transporto tinklo uždavinio „Valstybinės ir regioninės reikšmės transporto infrastruktūros techninių parametų gerinimas“ siekimo. Uždavinys numato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kryptingai gerinti susisiekimo tarp verslo centrų, gyvenamųjų zonų sąlygas, sumažinti infrastruktūros priežiūros ir transporto priemonių eksploatacines išlaidas, sutrumpinti transportavimo laiką. Nuolat pertvarkyti ir plėtoti valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklą, užtikrinantį prieigą prie rinkų bei reikiamus teritorijų ekonominius ryšius.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vietinės reikšmės kelių, gatvių rekonstravimas ir plėtra, tunelių (išskyrus geležinkelių tunelius) ir požeminių perėjų įrengimas;</li> <li>Žvyrkelių asfaltavimas;</li> <li>Eismo saugos inžinerinių priemonių diegimas;</li> <li>Aplinkosaugos priemonių diegimas.</li> </ul>	<p>Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonės tikslas sutampa su strateginiu, veiksmų plane numatytu, uždaviniu per regioninės reikšmės infrastruktūros parametų gerinimą;</li> <li>Remiamos veiklos siekia spręsti priemonės problematiką kompleksiskai ir įvairiapusiškai.</li> </ul>
<b>5 priemonė: VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“</b>				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1.4.	Modernizuoti regioninę vandens transporto infrastruktūrą, skatinti komercinę, jūrinio turizmo ir pramoginę laivybą.	<p>3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (4 EAVP prioritetas – „Esminė ekonominė infrastruktūra“).</p> <p>Priemonė prisideda prie transporto tinklo uždavinio „Regioninės vandens transporto infrastruktūros plėtra“ siekimo. Uždavinys numato:</p>		<p>Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonės tikslas yra tiesiogiai</li> </ul>

Poreikiai	Finansavimo priemonės tikslas	Programiniuose dokumentuose nustatyti tikslai	Finansavimo priemonės remiamos veiklos	Išvada dėl tinkamumo
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernizuoti regioninę vandens transporto infrastruktūrą, skatinti komercinę, jūrinio turizmo ir pramogų laivybą.</li> <li>Šiaurinėje Lietuvos pakrantės dalyje atstatyti Šventosios uostą, skirtą plaukiojančioms jachtoms ir mažiesiems kruiziniais laivams, priekrantės žvejybos, pakrančių apsaugos tarnybos bei Būtingės terminalo saugumą užtikrinantiems laivams.</li> <li>Klaipėdos uoste sparčiai didėjant mažųjų laivų ir valčių skaičiui, intensyvėjant jūros laivų eismui farvateryje, perkelti dislokacijos vietą į pietinę uosto dalį. Padidinti laivybos saugumą ir užtikrinti Tarptautinio uostų apsaugos kodekso (ISPS) reikalavimų laikymąsi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vietinės ir regioninės laivybos infrastruktūros plėtra;</li> <li>Keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas.</li> </ul>	<p>susijęs su strateginiais tikslais ir uždaviniais;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Remiamos veiklos yra itin plataus pobūdžio ir yra tinkamos pasiekti finansavimo priemonės tikslą.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pagerinti vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektus, kurie leis gabenti Nemunu ir krovinius, ir keleivius. Skatinti reguliariąją ir pramoginę laivybą, žemės ūkio, žuvininkystės ir kitų sektorių plėtrą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laivybos vidaus vandenų keliais gerinimas.</li> </ul>	
6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametų gerinimas“				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1.2.	Toliau plėtoti europinio lygio magistralinių kelių tinklą, statyti skirtingo lygio sankryžas, stiprinti ir platinti kelių dangą, kurti pakelės infrastruktūrą, įgyvendinti eismo saugumo ir aplinkosaugos priemones.	<p>3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“).</p> <p>Priemonė prisideda prie uždavinio „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“ siekimo. Uždavinys automobilių kelių srityje numato:</p>		<p>Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonės tikslas yra tiesiogiai susijęs su strateginio veiksmų plano uždaviniu – priemonė ir veiksmų planas siekia to paties rezultato;</li> <li>Numatytos remiamos veiklos suformuotos taip, kad tiesiogiai prisidėtų prie</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Transeuropinės reikšmės automobilių keliuose stiprinti važiuojamąją kelio dalį, užtikrinant pakankamą kelių pralaidumą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros techninių parametų ir pralaidumo didinimas.</li> </ul>	



Poreikiai	Finansavimo priemonės tikslas	Programiniuose dokumentuose nustatyti tikslai	Finansavimo priemonės remiamos veiklos	Išvada dėl tinkamumo
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Toliau tobulinti bei rekonstruoti automagistralių tinklą, tiesiant naujus aplinkkelius ir trūkstamas TEN-T elementų jungtis ar rekonstruojant esamas.</li> <li>Didinti eismo juostų skaičių, diegiant eismo saugos inžinerinę infrastruktūrą, aplinkosaugos priemones. Įrengti skirtingų lygių sankryžas, saugias perėjas pėstiesiems ir dviratininkams, rekonstruoti ir plėtoto jungiamuosius kelius šalia automagistralės kategorijos kelių, įrengti vientisus atitvarus automagistralių skiriamosiose juostose.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jungiamųjų kelių tiesimas ir rekonstravimas.</li> <li>Skirtingų lygių sankryžų statyba ir rekonstravimas.</li> </ul>	finansavimo priemonės ir, tuo pat metu, strateginio uždavinio įgyvendinimo.
7 priemonė: VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrius 2.1.3 ir 2.1.6.	Modernizuoti ir plėsti geležinkelių transporto infrastruktūrą, didinti linijų pralaidumą, tobulinti transportavimo paslaugas ir aptarnavimo kokybę, plėtoti multimodalinio transporto infrastruktūrą, skatinti interoperabilumą ir viešųjų logistikos centrų steigimą.	<p>3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“).</p> <p>Priemonė prisideda prie uždavinio „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“ siekimo. Uždavinys geležinkelių srityje numato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gerinti geležinkelių sistemos technologinius, ekologinius ir ekonominius parametrus, panaudojant pažangiausias techninius sprendimus bei technologijas.</li> <li>Modernizuoti transeuropinės reikšmės geležinkelio linijas, didinti jų pralaidumą.</li> <li>Atnaujinti signalizacijos ir telekomunikacijų sistemas bei įdiegti ir atnaujinti infrastruktūros diagnostikos bei ekstremalių ir krizinių situacijų geležinkelyje valdymo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geležinkelių linijų techninių parametru gerinimas.</li> <li>Geležinkelių eismo valdymo centrų kūrimas.</li> <li>Tam tikrų geležinkelio ruožų antrųjų kelių ir aplinkkelių tiesimas.</li> <li>Geležinkelių infrastruktūros diagnostikos sistemų įrengimas.</li> </ul>	<p>Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonės tikslas yra įvairiapusė ir tiesiogiai susijęs su siekiamu strateginio veiksmų plano uždaviniu;</li> <li>Remiamos veiklos suformuotos taip, kad tiesiogiai prisidėtų prie finansavimo priemonės tikslo ir strateginių siekių pildymo.</li> </ul>

Poreikiai	Finansavimo priemonės tikslas	Programiniuose dokumentuose nustatyti tikslai	Finansavimo priemonės remiamos veiklos	Išvada dėl tinkamumo
		<p>systemas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kuriant modernią Šiaurės–Pietų transporto ašį, statyti ES standartus atitinkančią europinio standarto geležinkelio liniją „Rail Baltica“.</li> <li>Kurti viešąją infrastruktūrą moderniems logistikos centrams steigti, vykdyti jų integraciją į Europos žemyne bei Baltijos jūros regione kuriamą logistikos centrų tinklą, sudaryti sąlygas vystyti intermodaliniam transportui.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Naujų geležinkelio linijų tiesimas.</li> <li>Infrastruktūros, kurios reikia viešiesiems logistikos centrams steigti, sukūrimas.</li> </ul>	
<b>8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“</b>				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1.4.	Didinti uosto krovinių ir keleivių srautus, rekonstruoti ir statyti krantines, gerinti uosto sąveiką su geležinkelių ir kelių transportu.	<p>3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“).</p> <p>Priemonė prisideda prie uždavinio „Svarbiausio šalies tranzito mazgo – Klaipėdos jūrų uosto – geresnis potencialo panaudojimas ir konkurencingumo didinimas“ siekimo. Uždavinys numato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Modernizuoti prekių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūrą.</li> <li>Didinti uosto gylis, rekonstruoti ir statyti krantines, gerinti uosto sąveiką su geležinkelio ir automobilių transportu.</li> <li>Didinti privažiavimo kelių pralaidumą, saugumą bei mažinti neigiamą poveikį aplinkai.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keleivių aptarnavimo infrastruktūros pajėgumų plėtra.</li> <li>Krantinių rekonstravimas ir statyba;</li> <li>Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos gilinimas.</li> <li>Privažiuojamųjų kelių ir geležinkelių plėtra.</li> </ul>	<p>Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Numatytas finansavimo priemonės tikslas tiesiogiai siejasi su strateginiu veiksmy planu uždaviniu;</li> <li>Remiamos veiklos suformuotos taip, kad tiesiogiai prisidėtų prie finansavimo priemonės tikslo įgyvendinimo.</li> </ul>
<b>9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“</b>				

Poreikiai	Finansavimo priemonės tikslas	Programiniuose dokumentuose nustatyti tikslai	Finansavimo priemonės remiamos veiklos	Išvada dėl tinkamumo
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1.5.	Tobulinti oro uostų ir oro eismo paslaugų teikimo infrastruktūrą, didinti jos pajėgumą, plėtoti teikiamų paslaugų sistemą, modernizuoti skrydžių saugos ir aviacijos saugumo įrangą, didinti oro uostų konkurencingumą liberalizuotoje rinkoje.	3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“). Priemonė prisideda prie uždavinio „Tarptautinių oro uostų infrastruktūros pajėgumo išvystymas“ siekimo. Uždavinys numato:		Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas: <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonės tikslas savo siekiamais rezultatais sutampa su strateginio veiksmų plano uždavinio siekais;</li> <li>Remiamos veiklos tiesiogiai siejasi su finansavimo priemonės tikslu ir, tuo pat metu, su strateginiame veiksmų plane numatytu uždaviniu.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tobulinti oro uostų ir oro eismo valdymo paslaugų teikimo infrastruktūrą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oro uostų aerodromų modernizavimas ir plėtra.</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernizuoti keleivių terminalus, plėtoti teikiamų paslaugų sistemą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keleivių terminalų modernizavimas ir plėtra.</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Diegti naujas skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Naujų skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas.</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Kurti keleivių tranzito infrastruktūrą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keleivių tranzito infrastruktūros plėtra.</li> </ul>	
10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“				
Žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 2.1.2.	Įrengti saugaus eismo priemones TEN-T tinklo keliuose, užtikrinti keliuose saugias eismo sąlygas, tiesti miestų aplinkkelius ir juos integruoti į susiformavusius miestų gatvių tinklus.	3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“). Priemonė prisideda prie uždavinio „Transporto avaringumo ir grūsčių TEN-T tinkle mažinimas“ siekimo. Uždavinys numato: <ul style="list-style-type: none"> <li>Saugaus eismo inžinerinės infrastruktūros diegimą, miestų aplinkelių tiesimą.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Saugaus eismo inžinerinės infrastruktūros diegimas;</li> <li>Aplinkosaugos priemonių diegimas;</li> <li>Miestų ir miestelių aplinkelių ir trūkstamų grandžių tarp TEN-T elementų miestų prieigose tiesimas.</li> </ul>	Finansavimo priemonių ir remiamų veiklų tinkamumas yra aukštas: <ul style="list-style-type: none"> <li>Finansavimo priemonė tiesiogiai prisideda prie strateginio uždavinio įgyvendinimo;</li> <li>Remiamos veiklos yra tiesiogiai susijusios su finansavimo priemonės ir strateginiais siekais.</li> </ul>

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SSVP ir EAVP

## Priedas 3

### Vertinamoms priemonėms numatytos paramos skyrimo procedūros

Remiamos veiklos	Galimi pareiškėjai	Paramos skyrimo procedūra
<b>1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekologiškų viešojo transporto priemonių įsigijimas;</li> <li>• Naujų troleibusų kontaktinio tinklo linijų tiesimas;</li> <li>• Gatvių dalies, skirtos viešojo transporto judėjimui, rekonstrukcija;</li> <li>• Dviračių infrastruktūros miestuose modernizavimas ir plėtra;</li> <li>• Automobilių ir dviračių stovėjimo aikštelių, skirtų persėsti į viešojo transporto priemones, įrengimas;</li> <li>• Geležinkelio ir kelių keleivinių viešojo transporto priemonių pritaikymas dviračiams gabenti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vilniaus miesto sav.;</li> <li>• Kauno miesto sav.;</li> <li>• Klaipėdos miesto sav.;</li> <li>• Šiaulių miesto sav.;</li> <li>• Panevėžio miesto sav.;</li> <li>• Įmonės, kurios yra sudariusios sutartis teikti keleivių vežimo paslaugas geležinkelių transportu nustatytais vietinio susisiekimo maršrutais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-455 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2013 m. rugpjūčio 23 d.<sup>3</sup>);</li> <li>• Finansuojamiems projektams Sanglaudos fondo paramos intensyvumas negali viršyti 85 %;</li> <li>• Pareiškėjas (partneris) turi užtikrinti ne mažiau nei 15 % projekto tinkamų deklaruoti EK lėšų.</li> </ul>
<b>2 priemonė: VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“<sup>4</sup></b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eismo saugos inžinerinių priemonių diegimas;</li> <li>• Aplinkosaugos priemonių diegimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LAKD.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-494 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2008 m. gruodžio 8 d.<sup>5</sup>);</li> </ul>

<sup>3</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2013 m. rugpjūčio 23 d. įsakymas Nr. 3-455 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. gruodžio 1 d. įsakymo Nr. 3-705 „Dėl Lietuvos 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Sanglaudos skatinimo veiksmų programos 3 prioriteto „Aplinka ir darnus vystymasis“ VP3-3.3-SM-01-V priemonės „Kompleksinės ekologiško viešojo transporto plėtra“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP3-3.3-SM-01-V-01 patvirtinimo“ pakeitimo“. Valstybės žinios, 2013, Nr. 92-4615.

<sup>4</sup> 2008 m. balandžio 29 d. Nr. 3-137 PFSA nurodyta papildoma finansuojama veikla – diagnostikos infrastruktūros, ekstremalių ir krizinių situacijų geležinkelių transporte likvidavimo sistemos atnaujinimas bei tam būtinos įrangos įsigijimas ir papildomas pareiškėjas – AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Remiamos veiklos	Galimi pareiškėjai	Paramos skyrimo procedūra
<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansuojamiems projektams ERPF paramos intensyvumas negali viršyti 85 %.</li> </ul>		
3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Žvyrkelių asfaltavimas;</li> <li>Magistralinių, krašto, rajoninių automobilių kelių dangos tobulinimas;</li> <li>Regioninės reikšmės (jungiamųjų) geležinkelių linijų pralaidumo didinimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LAKD;</li> <li>AB „Lietuvos geležinkeliai“;</li> <li>VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-62 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2012 m. sausio 26 d.<sup>6</sup>).</li> <li>Finansuojamiems projektams ERPF paramos intensyvumas negali viršyti 85 %.</li> </ul>
4 priemonė: VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vietinės reikšmės kelių, gatvių rekonstravimas ir plėtra, tunelių (išskyrus geležinkelių tunelius) ir požeminių perėjų įrengimas;</li> <li>Žvyrkelių asfaltavimas;</li> <li>Eismo saugos inžinerinių priemonių diegimas;</li> <li>Aplinkosaugos priemonių diegimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Savivaldybių administracijos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parama skiriama regionų planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į regionų projektų sąrašus;</li> <li>Pareiškėjas (partneris) turi užtikrinti ne mažiau nei 4,5 % projekto tinkamų deklaruoti EK lėšų. Esant bendrojo finansavimo lėšų trūkumui iš LR SusMin asignavimuose numatytų valstybės biudžeto lėšų, pareiškėjas (partneris) privalo jas padengti pats;</li> <li>Finansuojamiems projektams ERPF paramos intensyvumas negali viršyti 85 %.</li> </ul>
5 priemonė: VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“		

<sup>5</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. gruodžio 8 d. įsakymas Nr. 3-494 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. birželio 12 d. įsakymo Nr. 3-224 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ priemonės Nr. VP2-4.3-SM-01 „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ valstybės projektų sąrašo patvirtinimo“ pakeitimo“. Valstybės žinios, 2008, Nr. 143.

<sup>6</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. sausio 26 d. įsakymas Nr. 3-62 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. gegužės 14 d. įsakymo Nr. 3-209 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ priemonės VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ geležinkelių transporto valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-4.4-SM-01-V-02 patvirtinimo“ pakeitimo“.

Remiamos veiklos	Galimi pareiškėjai	Paramos skyrimo procedūra
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vietinės ir regioninės laivybos infrastruktūros plėtra;</li> <li>Keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas;</li> <li>Laivybos vidaus vandenų keliais gerinimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“;</li> <li>VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-389 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2012 m. gegužės 30 d.<sup>7)</sup>);</li> <li>Finansuojamiems projektams ERPF intensyvumas negali viršyti 85 %.</li> </ul>
6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros techninių parametru ir pralaidumo didinimas;</li> <li>Jungiamųjų kelių tiesimas ir rekonstravimas;</li> <li>Skirtingų lygių sankryžų statyba ir rekonstravimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LAKD.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-166 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2013 m. kovo 19 d.<sup>8)</sup>);</li> <li>Projektui skiriamas finansavimas gali siekti 100 % projekto tinkamų deklaruoti EK išlaidų.</li> </ul>
7 priemonė: VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Naujų geležinkelio linijų tiesimas;</li> <li>Geležinkelių linijų techninių parametru gerinimas;</li> <li>Tam tikrų geležinkelio ruožų antrųjų kelių ir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AB „Lietuvos geležinkeliai“;</li> <li>VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-660 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2012 m. spalio 11 d.<sup>9)</sup>);</li> <li>Finansuojamiems projektams Sanglaudos fondo paramos intensyvumas negali viršyti 85 %.</li> </ul>

<sup>7</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. gegužės 30 d. įsakymas Nr. 3-389 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. liepos 14 d. įsakymo Nr. 3-332 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 4 prioriteto „Esminė ekonominė infrastruktūra“ VP2-4.5-SM-01-V priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-4.5-SM-01-V-01 patvirtinimo“ pakeitimo“.

<sup>8</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2013 m. kovo 19 d. įsakymas Nr. 3-166 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. liepos 10 d. įsakymo Nr. 3-263 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ VP2-5.1-SM-01-V priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-SM-01-V-01 patvirtinimo“ pakeitimo“.

<sup>9</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. spalio 11 d. įsakymas Nr. 3-660 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. gegužės 14 d. įsakymo Nr. 3-208 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ VP2-5.1-SM-02-V priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-5.1-SM-02-V-01 patvirtinimo“ pakeitimo“.

Remiamos veiklos	Galimi pareiškėjai	Paramos skyrimo procedūra
<ul style="list-style-type: none"> <li>aplinkelių tiesimas;</li> <li>• Geležinkelių eismo valdymo centrų kūrimas;</li> <li>• Geležinkelių infrastruktūros diagnostikos sistemų įrengimas;</li> <li>• Infrastruktūros, kurios reikia viešiesiems logistikos centrams steigti, sukūrimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LR SusMin arba jos įgaliota institucija.</li> </ul>	
<b>8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos gilinimas;</li> <li>• Krantinių rekonstravimas ir statyba;</li> <li>• Privažiuojamųjų kelių ir geležinkelių, keleivių aptarnavimo infrastruktūros pajėgumų plėtra.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AB „Lietuvos geležinkeliai“;</li> <li>• VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-534 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2013 m. spalio 15 d.<sup>10</sup>);</li> <li>• Finansuojamiems projektams Sanglaudos fondo paramos intensyvumas negali viršyti 85 %.</li> </ul>
<b>9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keleivių terminalų modernizavimas ir plėtra;</li> <li>• Oro uostų aerodromų modernizavimas ir plėtra;</li> <li>• Naujų skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas;</li> <li>• Keleivių tranzito infrastruktūros plėtra.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“;</li> <li>• VĮ „Tarptautinis Palangos oro uostas“;</li> <li>• VĮ „Kauno aerouostas“;</li> <li>• VĮ „Oro navigacija“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-453 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2013 m. rugpjūčio 23 d.<sup>11</sup>);</li> <li>• Finansuojamiems projektams Sanglaudos fondo paramos intensyvumas negali viršyti 85 %.</li> </ul>

<sup>10</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2013 m. spalio 15 d. įsakymas Nr. 3-534 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. liepos 10 d. įsakymo Nr. 3-263 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ VP2-5.1-SM-01-V priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametų gerinimas“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-5.1-SM-01-V-01 patvirtinimo“ pakeitimo“.

<sup>11</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2013 m. rugpjūčio 23 d. įsakymas Nr. 3-452 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. spalio 13 d. įsakymo Nr. 3-383 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ VP2-5.3-SM-01-V priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-5.3-SM-01-V-01 patvirtinimo“ pakeitimo“.

Remiamos veiklos	Galimi pareiškėjai	Paramos skyrimo procedūra
10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Saugaus eismo inžinerinės infrastruktūros diegimas;</li> <li>Aplinkosaugos priemonių diegimas;</li> <li>Miestų ir miestelių aplinkelių ir trūkstamų grandžių tarp TEN-T elementų miestų prieigose tiesimas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LAKD;</li> <li>Savivaldybių administracijos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parama skiriama valstybės planavimo būdu atrinktiems projektams, įtrauktiems į valstybės projektų sąrašą Nr. 3-475 (patvirtintą LR Susisiekimo ministro 2013 m. rugsėjo 6 d.);</li> <li>Finansuojamiems projektams Sanglaudos fondo paramos intensyvumas negali viršyti 85 %.</li> </ul>

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SSVP, EAVP ir vertinamų ES finansavimo priemonių PFSA



## Priedas 4

### Numatytų projektų tinkamumas tikslams, uždaviniams pasiekti

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“	„Ekologiškų viešojo transporto autobusų įsigijimas Kauno mieste (I etapas)“ (Kauno m. sav. administracija)	Projektu siekta atnaujinti Kauno autobusų parką naujais, ekologiškais autobusais. Planuota pasiekti šiuos rezultatus: 5 % padidinti viešojo transporto keleivių skaičių, sumažinti kelionių privačiais automobiliais skaičių, siekti, jog ne mažiau kaip 7,2 mln. km viešojo transporto maršrutais Kauno mieste būtų nuvažiuota ekologiškais autobusais. Numatyta, jog padidės transporto sektoriaus ekonominis ir ekologinis efektyvumas, sumažės degalų sąnaudos, teršiančių ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisija į orą, pagerės viešojo transporto keleivių važiavimo kokybė, viešojo transporto patrauklumas, reguliarumas.	3 SSVP tikslas – siekti geresnės aplinkos kokybės, ypatingą dėmesį skiriant energijos panaudojimo efektyvumui didinti. Priemonė prisideda prie uždavinio „Oro kokybės gerinimas“ siekimo. Uždavinys numato: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurti ekonomiškai efektyvią viešojo transporto sistemą;</li> <li>• Derinti visų transporto rūšių plėtrą, teikiant pirmenybę mažesnei neigiamą poveikį aplinkai darančiam viešajam transportui;</li> <li>• Atnaujinti viešojo keleivinio transporto priemonių parką.</li> </ul>	Siekdamas atnaujinti viešojo keleivinio transporto priemonių parką, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Ekologiškų autobusų įsigijimas Vilniaus mieste (II etapas)“ (Vilniaus m. sav. administracija)	Įgyvendinant projektą, numatyta įsigyti 19 vnt. naujų suspaustomis gamtinėmis dujomis varomų ekologiškų dviašių autobusų, kuriais planuojama pakeisti 13 vnt. senų, nusidėvėjusių „Karosa“ ar kitos markės eksploatuotų triašių autobusų. Numatyta, jog, įgyvendinus projektą, sumažės oro tarša, sutrumpės kelionės viešuoju transportu laikas, bus pagerintos kelionės viešuoju transportu komforto sąlygos, bus sudarytos sąlygos transporto spūstims mieste mažinti, padidės viešojo transporto paslaugų prestižas. Kadangi planuota įsigyti žemagrindžius autobusus, taip pat būtų pagerintos neįgaliųjų ir asmenų su vaikų vežimėliais kelionės sąlygos.		Siekdamas atnaujinti viešojo keleivinio transporto priemonių parką, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Ekologiškų autobusų įsigijimas Vilniaus mieste (I etapas)“ (Vilniaus m. sav. administracija)	Projekto metu planuota įsigyti 18 vnt. gamtinėmis dujomis varomų dviašių, standartinio 12 m ilgio autobusų, kuriais būtų pakeista 13 vnt. senesnių triašių autobusų. Ekologiškų viešojo transporto priemonių įsigijimas prisidėtų prie išmetamų teršalų sumažinimo, triukšmo sumažinimo. Įsigijus gamtinėmis dujomis varomus autobusus, išmetamų teršalų kiekis būtų sumažintas maždaug 42,5 t. Taip pat naujos viešojo transporto priemonės skatintų žmones naudotis viešuoju transportu, mažintų spūstis mieste, sutrumpėtų laukimo intervalai. Planuota, kad per metus pervežamų keleivių kiekis padidėtų 216 tūkst.		Siekdamas atnaujinti viešojo keleivinio transporto priemonių parką, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
2 priemonė:	„Eismo saugos ir	Projekto metu planuota nutiesti 5 pėsčiųjų-dviračių takus, kurių	3 EAVP tikslas – efektyvinti	Tobulindamas

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“	aplinkosaugos priemonių diegimas, III etapas“ (LAKD)	bendras ilgis – 8 611 km, rekonstruoti 18 sankryžų. Projektas siekė formuoti kelių transporto saugaus eismo sistemą, stiprinti eismo dalyvių saugumo prevenciją, gerinti eismo reguliavimo sąlygas, modernizuoti kelių infrastruktūrą (geometrinius parametrus ir tobulinti kelių dangas), griežtinti kelių transporto priemonių techninės būklės kontrolę, tobulinti krašto ir rajoninių kelių techninius parametrus iki šalies ir tarptautiniu požiūriu suderinto lygio, įgyvendinti eismo saugumo ir aplinkosaugos priemones, plėtoti dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą.	ekonominę infrastruktūrą (4 EAVP prioritetas – „Esminė ekonominė infrastruktūra“). Priemonė prisideda prie transporto tinklo uždavinio „Eismo saugos inžinerinių priemonių diegimas“ siekimo. Uždavinys kelių ir geležinkelių srityse numato:	eismo saugos infrastruktūrą ir diegdamas aplinkosaugos priemones, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Eismo saugumo užtikrinimo programa (ekstremalių ir krizinių situacijų geležinkelyje valdymo sistemos atnaujinimas)“ (AB „Lietuvos geležinkeliai“)	Turėtos techninės įrangos parametrai netenkino šių dienų reikalavimų operatyviam eismo įvykių padarinių likvidavimui (padidėjo geležinkelio sąstatų ir atskirų geležinkelio riedmenų svoris, pervežimų apimtys ir greičiai tarptautinės ir vietinės reikšmės geležinkelių keliais). Ypatingai blogos būklės buvo kėlimo įranga, t. y., kranai. Projekto metu planuota įsigyti 2 geležinkelio kranus ir 2 buldozergus su gervėmis. Planuota, jog, modernizavus EKSPL sistemą, pagerėtų eismo saugumo būklė, sumažėtų eismo įvykių neigiamas poveikis ir tarša.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pertvarkyti kelių sankryžas į žiedines ir reguliuojamas šviesoforas, statyti skirtingų lygių sankryžos ir pėsčiųjų perėjimus, apšviesti atskirus kelių ruožus, įrengti pėsčiųjų ir dviračių takus, efektyviau kontroliuoti transporto priemonių techninę būklę, įrengti kitas saugaus eismo priemones;</li> </ul>	Diegdamas eismo saugos priemones, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Eismo saugos ir aplinkosaugos priemonių diegimas, II etapas“ (LAKD)	Projekto metu planuota nutiesti 10 pėsčiųjų-dviračių takų, kurių bendras ilgis – 19,17 km, įrengti ar rekonstruoti 15 sankryžų. Projektas siekė formuoti kelių transporto saugaus eismo sistemą, stiprinti eismo dalyvių saugumo prevenciją, gerinti eismo reguliavimo sąlygas, modernizuoti kelių infrastruktūrą (geometrinius parametrus ir tobulinti kelių dangas), griežtinti kelių transporto priemonių techninės būklės kontrolę, tobulinti krašto ir rajoninių kelių techninius parametrus iki šalies ir tarptautiniu požiūriu suderinto lygio, įgyvendinti eismo saugumo ir aplinkosaugos priemones, plėtoti dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kryptingai gerinti susisiekimo tarp verslo centrų, gyvenamųjų zonų sąlygas, sumažinti infrastruktūros priežiūros ir transporto priemonių eksploatacines išlaidas, sutrumpinti transportavimo laiką. Nuolat pertvarkyti ir plėtoti valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklą, užtikrinantį prieigą prie rinkų bei reikiamus teritorijų ekonominius ryšius;</li> <li>Išasfaltuoti žvyrkelius, rekonstruoti atskirus regioninius</li> </ul>	Tobulindamas eismo saugos infrastruktūrą ir diegdamas aplinkosaugos priemones, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių	„Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra. Valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcija	Projektas siekė integruoti krašto kelių tinklą į ES kelių transporto sistemą, užtikrinant tarpregionines jungtis su transeuropiniu kelių tinklu, ir vietinės reikšmės kelių tinklą, suformuojant visą regionų plėtrai būtina infrastruktūrą, papildant kelių tinklą trūkstamomis grandimis ir išvengiant nepakankamo pralaidumo vietų. Projektu siekta,		Tobulindamas kelių infrastruktūros techninius parametrus, projektas tiesiogiai

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“	(II etapas)“ (LAKD)	kad Lietuvos kelių tinklo techniniai parametrai atitiktų racionalių gamybinių jėgų išdėstymą ir patvirtintą kai kurių ūkio šakų plėtrą atskiruose regionuose, mažintų transportavimo išlaidas ir suteiktų galimybių keleiviniam ir krovininiam transportui laisvai judėti šalies teritorijoje; formuoti kelių transporto saugaus eismo sistemą; tobulinti krašto ir rajoninių kelių techninius parametrus iki šalies ir tarptautiniu požiūriu suderinto lygio, įgyvendinti eismo saugumo ir aplinkosaugos priemonės.	tinklo ruožus; <ul style="list-style-type: none"> <li>Geležinkeliuose atstatyti viršutinę kelių konstrukciją, tiltus, pralaidas, modernizuoti elektros tiekimo, signalizacijos, ryšių ir telekomunikacijų sistemas, įdiegti infrastruktūros diagnostikos bei atnaujintą ekstremalių ir krizinių situacijų valdymo sistemą;</li> <li>Rekonstruoti geležinkelio stotis ir terminalus, atnaujinti kitus geležinkelių infrastruktūros objektus, įsigyti naujus riedmenis, ekstremalių situacijų likvidavimo įrangą, kelio priežiūros ir remonto mašinas.</li> </ul>	atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra. Kelio Klaipėda–Palanga ruožo nuo 4,0 iki 12,1 km rekonstrukcija“ (LAKD)	Šiame projekte numatyta pagerinti kelio techninius parametrus; tai leistų užtikrinti saugų eismą, sumažinti transporto eksploatavimo išlaidas, sumažinti aplinkos taršą bei triukšmo lygį ir kartu pagerinti vietinio verslo funkcionavimo, darbo jėgos mobilumo sąlygas. Kelio atkarpoje numatyta įrengti 4 eismo juostas ir padidinti kelio dangos stiprumą iki maksimalios leistinos ašies apkrovos (11,5 t), įrengti eismo saugos gerinimo priemones, įrengti neigiamo poveikio aplinkai mažinančias priemones. Rekonstruojamos kelio atkarpos ilgis – 8,1km.		Tobulindamas kelių infrastruktūros techninius parametrus, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Žvyrkelių asfaltavimo programa 2006–2008 m. Vakarų Lietuvos regionai“ (LAKD)	Projekto metu siekta išasfaltuoti dalį ruožų, einančių per gyvenvietes, sujungiančių jas ar strategiškai darančių įtaką apskrities ar rajono socialinei / ekonominei padėčiai. 2006–2008 m. Vakarų Lietuvos (Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Tauragės, Telšių) regionuose planuota asfaltuoti 37 ruožus, kurių bendras ilgis – 126,21 km. Įgyvendinus siūlomą vakarų Lietuvos regionų žvyrkelių asfaltavimo projektą, 2008 m. Lietuvos valstybinių kelių tinkle žvyrkelių dalis sumažėtų iki 38,6 %. Projektas siekė integruoti krašto kelių tinklą į ES kelių transporto sistemą, užtikrinant tarpregionines jungtis su transeuropinių kelių tinklu, ir vietinės reikšmės kelių tinklą, suformuojant visą regionų plėtrai būtiną infrastruktūrą, papildant kelių tinklą trūkstamomis grandimis ir išvengiant nepakankamo pralaidumo vietų, didinti asfaltuojamų žvyrkelių skaičių, mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.		Užtikrindamas žvyrkelių asfaltavimą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
4 priemonė: VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos	„A. Juozapavičiaus prospekto rekonstrukcija“	Siekiant pagerinti eismo sąlygas, projekte numatyta užtikrinti saugų eismą, padidinti gatvės pralaidumą. Tam buvo būtina rekonstruoti A. Juozapavičiaus pr.; darbų metu siekta, kad gatvė atitiktų didėjančius eismo poreikius, savo geometriniais ir kitais parametrais priartėtų prie		Gerindamas saugų ir efektyvų transporto priemonių

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“	(Kauno m. sav. administracija)	ES techninių standartų, būtų pagerintas eismo dalyvių saugumas ir komfortabilumas, užtikrinta viešojo transporto darbo kokybė, būtų įrengti pėsčiųjų bei dviračių eismui skirti takai. Įgyvendinus projektą, numatyta, jog jo teikiamą naudą patirtų visi eismo dalyviai.		mobilumą Kauno mieste, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Geležinio Vilko g. nuo A. Goštauto iki M. K. Čiurlionio g. rekonstrukcija“ (Vilniaus m. sav. administracija)	Geležinio Vilko gatvės rekonstrukcijos nuo A. Goštauto g. iki M. K. Čiurlionio g. projektu siekta rekonstruoti ir modernizuoti miesto gatvių infrastruktūrą, didinti gatvių tinklo pralaidumą, gerinant susisiekimą su užmiesčio keliais, didinti eismo dalyvių saugumą. Projekto metu numatyta įrengti estakadą sukantiems iš Geležinio Vilko gatvės į A. Goštauto gatvę, išplatinti Geležinio Vilko g., įrengiant lėtėjimo juostą užvažiavimui ant estakados ir greitėjimo juostą įsukantiems į Geležinio Vilko g. iš A. Goštauto g., rekonstruoti Geležinio Vilko g. atkarpą tarp A. Goštauto ir M. K. Čiurlionio g. ją išplatinant tiek, kiek leidžia esama situacija, įrengiant šaligatvius pėstiesiems bei dviračių takus, rekonstruoti A. Goštauto g. atkarpą, pritaikant ją pajungimui prie estakados.		Gerindamas saugų ir efektyvų transporto priemonių mobilumą Vilniaus mieste, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Šiaulių miesto gatvių, kelių jungčių tarp aplinkkelių ir miesto rajonų nutiesimo ir modernizavimo II etapas (objektas: pietinio aplinkkelio modernizavimas Sembos, Išradėjų, Pramonės, Statybininkų g. Šiauliuose)“ (Šiaulių m. sav. administracija)	Projekto tikslas – skatinti darnią ekonomikos plėtrą bei stiprinti konkurencingumo plėtotės prielaidas Šiaulių mieste, kuriant šiuolaikišką ir integruotą transporto sistemą. Projekto tikslui pasiekti Šiaulių miesto pietinės dalies teritorijoje numatyta nutiesti aplinkkelį, nutiesti Išradėjų gatvės tęsinį tarp Sembos g. ir Daubos g. ir Statybininkų gatvės tęsinį iki Išradėjų g. bei rekonstruoti Sembos gatvę tarp Dariaus ir Girėno g. ir Išradėjų g. ir Išradėjų gatvę tarp Daubos g. ir Pramonės g.		Gerindamas saugų ir efektyvų transporto priemonių mobilumą Šiaulių mieste, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
5 priemonė:	„Hidrotechninių	Nemuno upės vagą laivybos reikmėms tikslinga reguliuoti statant	3 EAVP tikslas – efektyvinti	Gerindamas vidaus

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“	statinių (bunų) rekonstrukcija tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelio E41 ruože Kaunas–Atmos žiotys. Rekonstrukcijos darbai“ (VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“)	ilgaamžes bunas atskiruose probleminiuose ruožuose (šiuo atveju, ruože 126–106 km) nuo Kauno iki Atmos žiočių. Įgyvendinus projektą, sureguliuotame Nemuno ruože, o tuo pačiu – ir visame vandens kelyje, ženkliai pagerėtų laivybos sąlygos, o tai skatintų krovininės ir keleivinės laivybos vystymąsi, taip pat sumažintų upės krantų eroziją. Šiuo projektu numatyta rekonstruoti anksčiau statytas bunas tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelio E41 Kaunas–Atmos žiotys ruože (126–106 km).	ekonominę infrastruktūrą (4 EAVP prioritetas – „Esminė ekonominė infrastruktūra“). Priemonė prisideda prie transporto tinklo uždavinio „Regioninės vandens transporto infrastruktūros plėtra“ siekimo. Uždavinys numato: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizuoti regioninę vandens transporto infrastruktūrą, skatinti komercinę, jūrinio turizmo ir pramogų laivybą;</li> </ul>	vandens kelių (Nemuno) infrastruktūrą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Naujos Marvelės krovininės prieplaukos Kaune statyba. Statybos darbai (I etapas)“ (VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“)	Kuriant reikiamą infrastruktūrą tarptautinės reikšmės vidaus vandenų kelyje E41 Nemunu ir Kuršių mariomis, pagal parengtą techninę dokumentaciją planuota pastatyti krovininę prieplauką Kaune, Marvelėje. Joje įrengus krovinių krovimui pritaikytą prieplauką, vidaus vandenų transportas būtų integruotas į multimodalinio krovinių pervežimo sistemą.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Šiaurinėje Lietuvos pakrantės dalyje atstatyti tarpukariu funkcionavusį Šventosios uostą;</li> <li>• Numatoma pagerinti vidaus vandenų kelių infrastruktūros objektus, kurie leis gabenti Nemunu ir krovinius, ir keleivius;</li> <li>• Perkelti mažųjų laivų ir valčių dislokacijos vietą į pietinę uosto dalį; tai padidins laivybos saugumą ir bus užtikrintas Tarptautinio uostų apsaugos kodekso (ISPS) reikalavimų laikymasis.</li> </ul>	Gerindamas vidaus vandens kelių (Nemuno) infrastruktūrą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Techninės dokumentacijos parengimas Šventosios valstybinio jūrų uosto infrastruktūros statybai ir akvatorijos gilinimui“ (VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija)	Šventosios valstybinio jūrų uosto, kaip mažųjų ir pramoginių laivų uosto, atstatymo tikslas – prisidėti prie vakarų Lietuvos regiono, Šventosios, kuri yra svarbi Lietuvos turizmo infrastruktūros dalis, investicinės, turistinės, gyvenamosios aplinkos gerinimo ir užimtumo skatinimo. Numatyta, jog Šventosios uostas būtų skirtas plaukiojančioms jachtoms ir mažiesiems kruiziniais laivams, priekrantės žvejybos, pakrančių apsaugos ir Būtingės terminalo saugumą užtikrinantiems laivams. Įgyvendinus projektą, numatyta atlikti parengiamuosius darbus ir parengti Šventosios uosto infrastruktūros (molų, įplaukos kanalo) statybos darbų techninį projektą.		Numatęs atstatyti Šventosios uostą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V	„Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–	Atsižvelgiant į pirminę situaciją, buvo būtina kelio E85 dangą paplatinti. Numatytuose stiprinti ruožuose kelio danga buvo labai susidėvėjusi – nelygumas pagal IRI siekė 2,96 m/km, vėžių gylis viršijo 20 mm, kelio		3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
„Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“	Klaipėda) rekonstravimas. Dangos platinimas ir stiprinimas (I etapas)“ (LAKD)	dangoje buvo daug lopotų. Apsauginių atitvarų įrengimas numatytas pagal magistraliniams keliams taikomus reikalavimus. Ruože, kur numatytas apšvietimo įrengimas, buvo intensyvus vietinio transporto eismas. Projektu siekta formuoti kelių transporto saugaus eismo sistemą, stiprinti eismo dalyvių saugumo prevenciją, gerinti eismo reguliavimo sąlygas, modernizuoti kelių infrastruktūrą (gerinti jos geometriją ir tobulinti dangą), griežtinti kelių transporto priemonių techninės būklės kontrolę, tobulinti magistralinių kelių techninius parametrus iki šalies ir tarptautiniu požiūriu suderinto lygio, įgyvendinti eismo saugumo ir aplinkosaugos priemones.	transporto tinklų veikla“). Priemonė prisideda prie uždavinio „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“ siekimo. Uždavinys numato:	projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Transeuropinio tinklo kelio E262 (Kaunas–Zarasai–Daugpilis) plėtra. Dangos rekonstravimas“ (LAKD)	Atsižvelgiant į pirminę situaciją, buvo būtina kelio E262 dangą paplatinti. Numatytuose stiprinti ruožuose kelio danga buvo labai susidėvėjusi – nelygumas pagal IRI siekė 4,32 m/km, vėžių gylis siekė 14 mm. Numatyta, jog įrengtas apšvietimas, tinklo tvora, pėsčiųjų ir dviračių takai, pėsčiųjų tunelis sumažintų eismo įvykių skaičių. Projektu siekta formuoti kelių transporto saugaus eismo sistemą, stiprinti eismo dalyvių saugumo prevenciją, gerinti eismo reguliavimo sąlygas, modernizuoti kelių infrastruktūrą (gerinti jos geometriją ir tobulinti dangą), griežtinti kelių transporto priemonių techninės būklės kontrolę, tobulinti krašto ir rajoninių kelių techninius parametrus iki šalies ir tarptautiniu požiūriu suderinto lygio, įgyvendinti eismo saugumo ir aplinkosaugos priemones, plėtoti dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą miestuose, gyvenvietėse ir užmiesčio keliuose.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stiprinti važiuojamąją kelio dalį;</li> <li>• Užtikrinti pakankamą kelių pralaidumą;</li> <li>• Toliau tobulinti bei rekonstruoti automagistralių tinklą, tiesiant naujus aplinkkelius ir trūkstant TEN-T elementų jungtis ar rekonstruojant esamas, didinant eismo juostų skaičių, diegiant eismo saugos inžinerinę infrastruktūrą, aplinkosaugos priemones;</li> <li>• Plėtojant automagistrales, įrengti skirtingų lygių sankryžas, saugias perėjas pėstiesiems ir dviratininkams, rekonstruoti ir plėtoti jungiamuosius kelius šalia automagistralės kategorijos kelių, įrengti vientisu atitvarus automagistralių skiriamosiose juostoje.</li> </ul>	Tobulindamas TEN-T kelio infrastruktūrą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Transeuropinio tinklo kelio E262 (Kaunas–Zarasai–Daugpilis) plėtra. Kelio rekonstrukcija ir dangos stiprinimas (I etapas)“ (LAKD)	Atsižvelgiant į pirminę situaciją, buvo būtina kelio E262 dangą paplatinti. Numatytuose stiprinti ruožuose kelio danga buvo labai susidėvėjusi – nelygumas pagal IRI siekė 4,32 m/km, vėžių gylis siekė 14 mm. Apsauginių atitvarų įrengimas numatytas pagal magistraliniams keliams taikomus reikalavimus. Projektu siekta formuoti kelių transporto saugaus eismo sistemą, stiprinti eismo dalyvių saugumo prevenciją, gerinti eismo reguliavimo sąlygas, modernizuoti kelių infrastruktūrą (gerinti jos geometriją ir tobulinti dangą), griežtinti kelių transporto priemonių techninės būklės kontrolę, tobulinti krašto ir rajoninių kelių techninius parametrus iki šalies ir tarptautiniu požiūriu suderinto lygio, įgyvendinti eismo saugumo ir aplinkosaugos priemones		Tobulindamas TEN-T kelio infrastruktūrą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius



Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
		ir plėtoti dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą miestuose, gyvenvietėse ir užmiesčio keliuose.		
7 priemonė: VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“	„Esamo geležinkelio ruožo Kazlų Rūda–Kaunas rekonstrukcija“ (AB „Lietuvos geležinkeliai“)	Pagrindinis globalaus „Rail Baltica“ projekto tikslas – išvystyta interoperabili Pietų–Šiaurės krypties geležinkelio transporto ašis, sujungianti Baltijos valstybes su Lenkija, o per ją – su visu ES geležinkelių tinklu. Vienas iš šio projekto etapų yra 1 520 mm geležinkelio rekonstrukcija ir 1 435 mm vėžės pločio geležinkelio statyba ruože Kazlų Rūda–Kaunas, kuris yra vienas esminių ruožų, siekiant atvesti europinio standarto geležinkelį iki Kauno centrinės geležinkelio stoties ir Palemone planuojamo įrengti intermodalinio krovinių terminalo. Įgyvendinant projektą, numatyta rekonstruoti 30,2 km esamos dvikėlės geležinkelio linijos ir nutiesti jai lygiagrečią 37,8 km ilgio 1 435 mm liniją, rekonstruoti geležinkelio statinius, rekonstruoti Jūrės, Mauručių, Jiesios ir Kauno stotis, pritaikyti signalizacijos, ryšių, elektros tinklus. Projektu siekta pagerinti infrastruktūros pajėgumus, padidinti pralaidumą ir greitį, taupyti kelionės laiką, mažinti triukšmą ir taršą, gerinti eismo saugumą, įgyvendinti principus, susijusius su įvairių transporto rūšių derinimu.	3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“). Priemonė prisideda prie uždavinio „Nepakankamų sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis ir trečiųjų šalių transporto tinklais išplėtojimas, TEN-T tinklo pritaikymas augančiam eismo intensyvumui“ siekimo. Uždavinys numato: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gerinti geležinkelių sistemos technologinius, ekologinius ir ekonominius parametrus, panaudojant pažangiausias techninius sprendimus bei technologijas;</li> <li>• Modernizuoti transeuropinės reikšmės geležinkelio linijas, didinti jų pralaidumą;</li> <li>• Atnaujinti signalizacijos ir telekomunikacijų sistemas bei įdiegti ir atnaujinti infrastruktūros diagnostikos bei ekstremalių ir krizinių situacijų geležinkelyje valdymo sistemas;</li> <li>• Statyti ES standartus atitinkančią europinio standarto geležinkelio liniją „Rail Baltica“;</li> <li>• Kurti viešąją infrastruktūrą</li> </ul>	Sudarydamas sąlygas geležinkelio linijos „Rail Baltica“ statybai, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„IXB Koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Kyviškės–Valčiūnai antrojo kelio statyba“ (AB „Lietuvos geležinkeliai“)	Projekto metu siekta iešmus Valčiūnų link pakeisti didesnio kryžmėženklio iešmais, siekiant padidinti galimą važiavimo greitį iki 80 km/h. Planuota Vilniaus aplinkkelyje pilnai įrengti naują antrąjį kelią. Norint pasiekti tokį greitį, kai kuriuose linijos ruožuose numatytas pertrasavimas, padidinat kreivių spindulius, bei viso ruožo viršutinės esamo kelio dalies kompleksinis modernizavimas. Numatyta pastatyti 3 naujas pralaidas, 1 pėsčiųjų viaduką, demontuoti 3 pralaidas, likusias pralaidas bei tiltus rekonstruoti pritaikant dvikeliam ruožui. Numatyta iš viso įrengti apie 4,9 km ilgio triukšmo slopinimo sienutes.		Modernizuodamas geležinkelių tinklo infrastruktūrą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Esamo geležinkelio ruožo Marijampolė–Kazlų Rūda rekonstrukcija“ (AB „Lietuvos geležinkeliai“)	Pagrindinis globalaus „Rail Baltica“ projekto tikslas – išvystyta interoperabili Pietų–Šiaurės krypties geležinkelio transporto ašis, sujungianti Baltijos valstybes su Lenkija, o per ją – su visu ES geležinkelių tinklu. Vienas iš šio projekto etapų yra 1 520 mm geležinkelio rekonstrukcija ir 1 435 mm vėžės pločio geležinkelio statyba ruože Marijampolė–Kazlų Rūda, kuris buvo vienas esminių ruožų, siekiant atvesti europinio standarto geležinkelį iki Kauno		Sudarydamas sąlygas geležinkelio linijos „Rail Baltica“ statybai, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
		geležinkelio stoties ir Palemone planuojamo įrengti intermodalinio krovinių terminalą. Įgyvendinus projektą, rekonstruota iš viso 25,87 km ilgio esamos geležinkelio linijos atkarpų ir nutiesta esamai lygiagreči 24,15 km ilgio 1 435 mm linija, rekonstruoti geležinkelio statiniai, rekonstruotos Marijampolės, Vinčų, Kazlų Rūdos stotys, modernizuoti esami signalizacijos, ryšių, elektros tinklai. Įgyvendinant projektą, siekta pagerinti infrastruktūros pajėgumą, padidinti pralaidumą ir greitį, taupyti kelionės laiką, mažinti triukšmą ir taršą, gerinti eismo saugumą, įgyvendinti principus, susijusius su įvairių transporto rūšių derinimu.	<p>moderniems logistikos centrams steigti;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vykdyti logistikos centrų integraciją į Europos žemyne ir Baltijos jūros regione kuriamą logistikos centrų tinklą;</li> <li>• Sudaryti sąlygas vystyti intermodaliniam transportui.</li> </ul>	ir uždavinius
8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“	„Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra I etapas. Draugystės stoties kelyno rekonstrukcija“ (AB „Lietuvos geležinkeliai“)	Projektas siekė reikalingus Draugystės stoties kelius prailginti iki 1 050 m naudingo ilgio, įrengti naujus kelius, atlikti senų nusidėvėjusių kelių rekonstrukciją. Įgyvendinant projektą, siekta atlikti Draugystės geležinkelio stoties kelynų rekonstrukciją, nugriaunant priešgaisrinį depą ir rekonstruojant gamybinį-administracinį pastatą. Numatyta atvykimo-išvykimo kelyne pailginti 6 kelius, kurių naudingas ilgis būtų 1 050 m; tarp kaupiamojo ir atvykimo-išvykimo kelynų pastatyti 2 naujus kelius, kurių naudingas ilgis būtų 1 050 m; kaupiamajame kelyne pailginti 10 kelių, kurių naudingas ilgis būtų po 850 m; tarp geležinkelio kelių Nr. 66 ir Nr. 68 įrengti naują geležinkelio kelią Nr. 67, skirtą netvarkingų vagonų remontui. Įgyvendinus projektą, siekta gerinti infrastruktūros pajėgumą kroviniam transportui, ženkliai pagerinti traukinių eismo saugumą Draugystės stotyje, tuo sumažinti eismo įvykių neigiamą poveikį aplinkai.	<p>3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“).</p> <p>Priemonė prisideda prie uždavinio „Svarbiausio šalies tranzito mazgo – Klaipėdos jūrų uosto – geresnis potencialo panaudojimas ir konkurencingumo didinimas“ siekimo. Uždavinys numato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizuoti prekių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūrą, taip sudaryti sąlygas padidinti <i>Ro-Ro</i>, <i>Ro-PAX</i> ir keleiviniais laivais gabenamų keleivių ir transporto priemonių srautus, atsirasti naujų aptarnavimo sferos paslaugų (viešbučių, restoranų) poreikiui, pagyvėti turizmo paslaugoms, kurti papildomos darbo vietos;</li> <li>• Didinti uosto gylis;</li> <li>• Rekonstruoti ir statyti krantines;</li> </ul>	Gerindamas uosto sąveiką su geležinkelio ir automobilių transportu, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilinimas ir platinimas“ (VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“)	Prieš projekto įgyvendinimą, Klaipėdos uostas galėjo priimti laivus, kurių grimzlė buvo iki 12,5 m. Projekto tikslas – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo pagilinimas iki 14,5 m gylio ir paplatinimas iki 150 m pločio. Pagrindiniai ekonominiai aspektai įgyvendinti projektą buvo: buvę Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kanalo gyliai neleido visiškai patenkinti krovinių vežimo jūra rinkoje didėjančių laivų parametrų (grimzlės, laivo matmenų), užtikrinti tinkamas laivų įplaukimo, išplaukimo ir manevravimo sąlygas Klaipėdos uosto laivybos kanale; dėl nepakankamo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kanalo išvystymo lygio LR negalėjo pilnai panaudoti turimą transporto ir tranzito, jūrų transporto potencialą. Įgyvendinant projektą, planuota	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Didinti uosto gylis;</li> <li>• Rekonstruoti ir statyti krantines;</li> </ul>	Didindamas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pajėgumus ir konkurencingumą Baltijos jūros regione, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius



Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
		atlikti laivybos kanalo gilinimą ir platinimą iki 14,5 m gylio ir ne mažiau kaip 150 m pločio nuo Pk26 iki Pk81, įrengiant laivų apsisukimo ratus: Pk 47+80 – Pk 53+30 ir Pk 73 – Pk 76+50 bei papildomai pagilinant įplaukimą į malkų įlanką ir teritorijas ties krantinėmis Nr. 66 ir Nr. 67, Nr. 101-104, Nr. 79-80.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gerinti uosto sąveiką su geležinkelio ir automobilių transportu;</li> <li>Didinti privažiavimo kelių pralaidumą, saugumą bei mažinti neigiamą poveikį aplinkai.</li> </ul>	
	„Keleivinių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros įrengimas“ (VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“)	Įgyvendinus projektą, siekta, jog krantinių ilgis sudarytų 525,4 m, pirsu – 252/287 m, prie pirsu būtų sumontuotos 2 hidraulinės rampos. Tokiu atveju, vienu metu būtų galima aptarnauti 3 laivus. Prieš įgyvendinant projektą, Klaipėdos uostas neturėjo šiuolaikinius reikalavimus atitinkančio keleivių ir krovinių terminalo. Keleiviai ir kroviniai buvo aptarnaujami sename, kariniams tikslams pastatytame terminale su nepritaikyta infrastruktūra, toli nuo miesto centro. Projekto tikslas – įrengti keleivinių ir krovinių keltų aptarnavimui reikalingą infrastruktūrą, siekiant skatinti subalansuotą uosto infrastruktūros vystymą ir sudaryti sąlygas saugiai ir efektyviai transportuoti krovinius bei keleivius.		Modernizuodamas prekių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūrą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalų išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“	„Tarptautinio Vilniaus oro uosto naujo keleivių terminalo ne Šengeno šalių keleiviams statyba“ (VĮ „Lietuvos oro uostai“)	Projekto tikslas – prisidėti prie oro uosto infrastruktūros tobulinimo (pritaikius jį Šengeno konvencijos reikalavimams). Pastatytas terminalas leistų padidinti ribinį oro uosto pralaidumą, optimizuoti jo infrastruktūrą, o ES išorės ir vidaus sienų keleivių srautų atskyrimas leistų pilnai įgyvendinti Šengeno reikalavimus. Naujame 16 070 m <sup>2</sup> pastate numatyta įrengti keleivių laukimo ir registravimo zonas, aviacijos saugumo patikros punktus, muitinės ir kitas patalpas, užtikrinančias terminalo funkcionavimą. Įgyvendinus projektą ir įdiegus modernią įrangą, atitinkančią ICAO reikalavimus ir tarptautinius standartus, būtų įgyvendinti visi Šengeno konvencijos reikalavimai ir pilnai prisijungta prie Šengeno erdvės, sutrumpėtų keleivių laiko trukmė, skirta susisiekimui, būtų sudarytos geresnės sąlygos keleivių aptarnavimui, sumažėtų oro transporto vežėjų kaštai, būtų užtikrinta skrydžių sauga bei išplėtotos oro uosto galimybės.	3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“). Priemonė prisideda prie uždavinio „Tarptautinių oro uostų infrastruktūros pajėgumo išvystymas“ siekimo. Uždavinys numato: <ul style="list-style-type: none"> <li>Tobulinti oro uostų ir oro eismo valdymo paslaugų teikimo infrastruktūrą;</li> <li>Modernizuoti keleivių terminalus;</li> <li>Plėtoti teikiamų paslaugų sistemą;</li> </ul>	Tobulindamas Vilniaus oro uosto infrastruktūrą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Kauno oro uosto aerodromo modernizavimas“	Pagrindinis šio projekto tikslas – tobulinti ir didinti oro uosto pajėgumą. Perono išplėtimas buvo svarbus aviaciniam saugumui užtikrinti, kadangi, esant mažam peronui, sumažėja orlaivių manevravimo laukas, o tai trukdė greitam orlaivių judėjimui ir jų pastatymui perone. Be to,		Tobulindamas Kauno oro uosto infrastruktūrą, projektas tiesiogiai

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
	(VĮ „Lietuvos oro uostai“)	orlaivių įriedėjimo į kilimo-tūpimo taką ir išriedėjimo iš jo spartai turėjo būti įrengti įriedėjimo ir išriedėjimo takai, o kai eismo intensyvumas didelis – turėjo būti įrengiami magistraliniai riedėjimo takai. Kilimo-tūpimo tako modernizavimas buvo reikalingas dėl to, kad Kauno oro uosto tako danga buvo nusidėvėjusi, naudota ir nekeista 20 metų. Projekto vykdymo metu planuota pakeisti 3 250 m tako dangos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diegti naujos skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonės;</li> <li>• Kurti keleivių tranzito infrastruktūrą.</li> </ul>	atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Tarptautinio Kauno oro uosto keleivių terminalo išplėtimas – pritaikymas Šengeno reikalavimams“ (VĮ „Lietuvos oro uostai“)	Pagrindinis projekto tikslas – prisidėti prie oro uostų ir oro eismo paslaugų infrastruktūros tobulinimo, integruojantis į transeuropinių transporto tinklų sistemą. Šio tikslo pasiekimas optimizuotų Kauno oro uosto infrastruktūrą, padidintų pralaidumą aptarnaujant keleivius bei leistų pilnai įgyvendinti Šengeno reikalavimus, dėl išorės ir vidaus sienų keleivių srautų atskyrimo. Įgyvendinant šį projektą, Kauno oro uoste greta senojo keleivių terminalo numatyta pastatyti naują 7 380 m <sup>2</sup> ploto keleivių terminalą su pilnai įrengtomis darbo vietomis ir bagažo aptarnavimo sistema. Neįgyvendinus šio projekto, Kauno oro uostas negalėtų aptarnauti dviejų keleivių srautų vienu metu, todėl galėjo prarasti dalį skrydžių ir keleivių bei prarasti tarptautinio oro uosto statusą.		Tobulindamas Kauno oro uosto infrastruktūrą, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“	„Transeuropinio tinklo kelias E85. Vilniaus miesto pietinio apvažiavimo tiesimas“ (LAKD)	Numatyta, jog Kirtimų g. rekonstrukcija pagerintų eismo sąlygas Vilniaus mieste, leistų kirsti Vilniaus miestą patogiau ir greičiau. Vilniaus tarptautinis oro uostas, esantis pietrytinėje miesto dalyje, būtų pasiekiamas greičiau keleiviams, atvykstantiems iš vakarinės Lietuvos dalies. Pietinė industrinė Vilniaus miesto dalis yra svarbus logistikos centras ne tik Vilniaus miesto, bet ir rytinės Baltijos jūros dalies atžvilgiu. Grūstys sukelia didelius laiko nuostolius tiek vietiniams, tiek tarptautiniams krovinių vežėjams. Įgyvendinant projektą, numatyta rekonstruoti 7,67 km ilgio esamą gatvę į 4 eismo juostų gatvę su skiriamąja juosta, apšvietimu, lietaus vandens nuvedimu ir apželdinimu, pastatyti 3 viadukus / estakadas per geležinkelį, rekonstruoti 4 vieno lygio sankryžas į skirtingų lygių sankryžas, įrengti 220 m ilgio triukšmo slopinimo sienutę.	3 EAVP tikslas – efektyvinti ekonominę infrastruktūrą (5 EAVP prioritetas – „Transeuropinių transporto tinklų veikla“). Priemonė prisideda prie uždavinio „Transporto avaringumo ir grūsčių TEN-T tinkle mažinimas“ siekimo. Uždavinys numato: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stiprinti važiuojamąją kelio dalį;</li> <li>• Užtikrinti pakankamą kelių pralaidumą;</li> <li>• Toliau tobulinti bei rekonstruoti automagistralių tinklą, tiesiant naujus aplinkkelius ir trūkstantis TEN-T elementų</li> </ul>	Mažindamas avaringumą ir eismo spūstis, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius
	„Transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus vakarinio	Vilniaus vakarinis aplinkkelis padėtų sumažinti transporto kamščius, sudarytų patogias sąlygas tranzitiniam eismui, važiuojančiam šiaurės-pietų kryptimi, pervažiuoti miestą, sumažinti triukšmą ir aplinkos taršą.		Mažindamas avaringumą ir eismo spūstis,

Finansavimo priemonė	Įgyvendinti projektai (pareiškėjas)	Projekto aprašymas	Veiksmų programos tikslai ir uždaviniai	Išvada dėl projekto tinkamumo
	aplinkkelio I etapas“ (Vilniaus m. sav. administracija)	Įgyvendinant projektą, numatyta įrengti 0,51 km kelio atkarpą, pastatyti 3 lygių sankryžą ties Oslo gatve su 2 estakadomis, sankryžos įvažomis ir nuovažomis bei sutvarkytomis įsijungiančių gatvių (Erfurto, Gudelių, Šiltnamių, Lazdynėlių) atkarpomis (viso: 3,4 km), apsaugai nuo triukšmo įrengti 0,15 km ilgio tunelį ties Gudeliais ir pakeisti 655 langus gyvenamuosiuose namuose.	<p>jungtis ar rekonstruojant esamas, didinant eismo juostų skaičių, diegiant eismo saugos inžinerinę infrastruktūrą, aplinkosaugos priemones;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Įrengti skirtingų lygių sankryžas, saugias perėjas pėstiesiems ir dviratininkams;</li> <li>• Rekonstruoti ir plėtoti jungiamuosius kelius šalia automagistralės kategorijos kelių;</li> <li>• Įrengti vientisu atitvarus automagistralių skiriamosiose juostoje.</li> </ul>	<p>projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius</p>
	„Transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio II etapas“ (Vilniaus m. sav. administracija)	Vilniaus vakarinis aplinkkelis padėtų sumažinti transporto kamščius, sudarytų patogias sąlygas tranzitiniam eismui, važiuojančiam šiaurės-pietų kryptimi, pervažiuoti miestą, sumažinti triukšmą ir aplinkos taršą. Įgyvendinant projektą numatyta nutiesti 2,84 km ilgio naują kelią, pastatyti 2 dviejų lygių sankryžas ir 2 viadukus (2 × 46,7 m), įrengti įvažas ir nuovažas, sutvarkyti įsijungiančių gatvių (L. Asanavičiūtės g. ir Pilaitės pr.) atkarpas, pastatyti sankirtą su 46,72 m ilgio viaduku ties D. Gerbutavičiaus g., pastatyti 48,8 m ilgio pėsčiųjų viaduką ties V. Maciulevičiaus g.		<p>Mažindamas avaringumą ir eismo spūstis, projektas tiesiogiai atitiko strateginius VP išskirtus tikslus ir uždavinius</p>

## Priedas 5

### Tiesioginę įtaką strateginiams konteksto rodikliams turėję 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuoti projektai

(i) Prie strateginio konteksto rodiklio „Ro-Ro krovinių srautas Klaipėdos uoste“ pasiekimo reikšmingiausiai prisidėję VĮ „Klaipėdos valstybinis jūrų uostas“ įgyvendinti 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio projektai

Nr.	Projektas	Tikslas, rezultatai	Įgyvendinimas	Skirtas finansavimas
1.	Privažiavimo kelių sutvarkymas į multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje. Perkėlos g. (įskaitant automobilių tiltą per Klaipėdos kanalą) nuo įvažiavimo į „Vakarų laivų gamyklą“ iki konteinerių terminalo rekonstrukcija	Plėtoti privažiuojamuosius kelius į uosto teritorijoje veikiančias įmones; tam numatyta paplatinti ir sustiprinti 1,654 km gatvės dangos, suremontuoti tiltą, įrengti pėsčiųjų-dviračių takus, nuotekų tinklus, apšvietimą	2009–2011 m.	1 427 576,52 Eur
2.	Keleivinių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros įrengimas	Įrengti keleivinių ir krovinių keltų aptarnavimui reikalingą infrastruktūrą, siekiant skatinti subalansuotą uosto infrastruktūros vystymą ir sudaryti sąlygas saugiai ir efektyviai transportuoti krovinius bei keleivius	2010–2014 m.	17 896 616,66 Eur
3.	Pietinės dalies geležinkelių pertvarkymas atkarpoje nuo Varnėnų g. iki Nevėžio g. II etapas – geležinkelio kelio įrengimas šalia esamo kelio Nr. 201 nuo Varnėnų g. iki Sulupės g.	Gerinti uosto sąveiką su geležinkelio ir automobilių transportu, nutiesiant antrą lygiagrečių 1 km ilgio geležinkelio kelią pietinėje uosto dalyje	2010–2013 m.	682 142,76 Eur
4.	Kairių g. nuo skirtingų lygių sankryžos, Taikos pr. su Kairių g. iki Klaipėdos kanalo rekonstrukcija (su 110 kV orinės linijos kabeliavimu). Kairių g. automobilių tilto per Klaipėdos kanalą rekonstrukcija. Kairių gatvės nuo Klaipėdos kanalo iki geležinkelio pervažos rekonstrukcija	Plėtoti privažiuojamuosius kelius į uosto teritorijoje veikiančias įmones; tam numatyta paplatinti ir sustiprinti 2,55 km gatvės ruožą, paplatinti ir sustiprinti tiltą, įrengti pėsčiųjų-dviračių takus, autobusų sustojimo aikšteles, nuotekų tinklus, apšvietimą, rekonstruoti geležinkelio pervažą; rekonstruoti inžinerinius tinklus	2010–2015 m.	6 166 253,04 Eur
5.	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo gilinimas ir platinimas	Siekta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalą pagilinti iki 14,5 m gylio ir paplatinti iki 150 m pločio, kadangi esami Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kanalo gyliai neleido visiškai patenkinti krovinių vežimo jūra rinkoje didėjančių laivų parametru (grimzlės, laivo matmenų), užtikrinti tinkamas laivų įplaukimo,	2011–2013 m.	24 271 445,99 Eur

Nr.	Projektas	Tikslas, rezultatai	Įgyvendinimas	Skirtas finansavimas
		išplaukimo ir manevravimo sąlygas Klaipėdos uosto laivybos kanale; dėl nepakankamo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kanalo išvystymo lygio LR negalėjo pilnai panaudoti turimo transporto ir tranzito, jūrų transporto potencialo		
6.	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vidinio laivybos kanalo nuo PK(-5,5) iki PK(21) (I gilimo darbu etapas) gilimo darbai	Pagilinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vidinio laivybos kanalą iki -15 m (su 0,3 m leidžiamu gilimo poveršiu) šiaurinėje uosto teritorijos dalyje (nuo PK (-5,5) iki PK (21))	2015 m.	3 910 698,42 Eur

Šaltinis: *esparama.lt*

(ii) Prie strateginio konteksto rodiklio „Oro uostuose aptarnautų keleivių srautas“ pasiekimo prisidėję dab. VI „Lietuvos oro uostai“ įgyvendinti 2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpio projektai

Nr.	Projektas	Tikslas, rezultatai	Įgyvendinimas	Skirtas finansavimas
1.	Tarptautinio Palangos oro uosto keleivių terminalo plėtra – projektavimas	Parengti techninį projektą esamo keleivių terminalo rekonstravimui suprojektuojant atvykstančių keleivių laukimo salę, vėdinimo, šildymo sistemas, pakeičiant nusidėvėjusių technologinę įrangą	2008–2011 m.	128 587,24 Eur
2.	Tarptautinio Palangos oro uosto degalų bazės modernizavimas – projektavimas	Parengti techninį projektą antžeminių talpyklų įrengimui aviacinių degalų sandėliavimui, suprojektuojant ir visą reikiamą infrastruktūrą, reikalingą degalų bazei, užtikrinančiai aplinkosauginių priemonių įgyvendinimą	2008–2011 m.	107 893,01 Eur
3.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto riedėjimo tako 9.4 („E“) statyba	Sujungti kilimo-tūpimo taką ir orlaivių magistralinį riedėjimo taką, padidinti kilimo-tūpimo tako pralaidumą ir taip aptarnauti daugiau orlaivių per tą patį laiko tarpą, taupyti aviacinį kurą bei skrydžių laiką, mažinti teršalų kiekį, orlaivių keliamą triukšmą	2008–2009 m.	966 204,07 Eur
4.	Tarptautinio Palangos oro uosto keleivių terminalo rekonstravimas – pritaikymas Šengeno reikalavimams	Nedelsiant modernizuoti oro uosto keleivių terminalą, jį pritaikant išorinių ir vidinių sienų kontrolės ir pasienio tikrinimo keliamiems reikalavimams	2009 m.	2 114 226,14 Eur
5.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto naujo keleivių terminalo ne Šengeno šalių keleiviams statyba	Padidinti ribinį oro uosto pralaidumą, optimizuoti jo infrastruktūrą; ES išorės ir vidaus sienų keleivių srautų atskyrimas skirtas pilnai įgyvendinti Šengeno reikalavimus	2009 m.	4 916 589,43 Eur
6.	Tarptautinio Kauno oro uosto keleivių terminalo išplėtimas – pritaikymas Šengeno	Optimizuoti Kauno oro uosto infrastruktūrą, padidinti pralaidumą aptarnaujant keleivius bei pilnai įgyvendinti Šengeno reikalavimus dėl išorės ir vidaus sienų	2009 m.	13 440 388,55 Eur

Nr.	Projektas	Tikslas, rezultatai	Įgyvendinimas	Skirtas finansavimas
	reikalavimams	keleivių srautų atskyrimo. Kauno oro uoste numatyta greta senojo keleivių terminalo pastatyti naują 7 380 m <sup>2</sup> ploto keleivių terminalą su pilnai įrengtomis darbo vietomis ir bagažo aptarnavimo sistema		
7.	Kauno oro uosto aerodromo modernizavimas	Tobulinti ir didinti oro uosto pajėgumus, išplečiant peroną, įrengiant orlaivių įriedėjimo ir išriedėjimo, magistralinius takus, pakeičiant 3 250 m kilimo-tūpimo tako dangos	2009–2010 m.	17 640 755,33 Eur
8.	Tarptautinio Palangos oro uosto degalų bazės modernizavimas – statybos darbai	Rekonstruoti esamą degalų bazę, įrengiant antžemines talpyklas aviacinių degalų sandėliavimui, sukuriant ir visą reikiamą infrastruktūrą, reikalingą degalų basei, užtikrinančiai aplinkosauginių priemonių įgyvendinimą	2010–2011 m.	2 099 078,43 Eur
9.	Tarptautinio Palangos oro uosto avarinių gelbėjimo darbų pastato statyba – projektavimas	Parengti techninį projektą avarinių gelbėjimo darbų pastatui statyti, suprojektuojant 470 m <sup>2</sup> pastatą, kuriame būtų įrengti garažai, sandėliai specialiai įrangai, mokymo klasė	2010–2011 m.	20 753,22 Eur
10.	Tarptautinio Palangos oro uosto keleivių terminalo plėtra – statybos darbai	Pagal parengtą techninį projektą esamą keleivių terminalą rekonstruoti pastatant atvykstančių keleivių laukimo salę, įrengiant vėdinimo, šildymo sistemas, pakeičiant nusidėvėjusią technologinę įrangą	2010–2012 m.	2 511 844,05 Eur
11.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto perono dangos rekonstrukcija	Atlikti dalies perono rekonstrukciją, kuri apimtų perono dangos remontą, perono naujų dangų (betono, asfalto) įrengimą (iš viso: 205 445 m <sup>2</sup> ), įrengti lietaus surinkimo latakus, lietaus kanalizacijos tinklą, pasluoksnio drenažą, įrengti perono krašto žiburius, rekonstruoti apšvietimo sistemą, įrengti orlaivių tvirtinimo kilpas	2011–2013 m.	7 039 421,92 Eur
12.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto riedėjimo takų „D“ ir „F“ rekonstrukcija	Tobulinti ir didinti oro uosto infrastruktūros pajėgumą; atliekant rekonstrukciją, pasiekti didesnį dangų lygumą, sustabdyti dangos irimą, ant dangų sumontuoti riedėjimo tako žiburius, pagerinti paviršinio ir gruntinio vandens nuvedimą	2011–2013 m.	839 898,05 Eur
13.	Tarptautinio Palangos oro uosto šiaurinis orlaivių riedėjimo takas su peronu – projektavimas	Parengti techninį projektą šiaurinio orlaivių riedėjimo tako su peronu statybai, dėl ko bus sudarytos sąlygos atlikti šiaurinio orlaivių riedėjimo tako su peronu statybos darbus	2011–2012 m.	38 986,21 Eur
14.	Tarptautinio Palangos oro uosto avarinių gelbėjimo darbų pastato statyba – statybos darbai	Pastatyti avarinių gelbėjimo darbų pastatą, kuriame būtų įrengti garažai, sandėliai specialiai įrangai, mokymo klasė	2012–2014 m.	811 698,18 Eur
15.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto keleivių terminalo galerijų rekonstravimas	Užtikrinti keleivių ir orlaivių aptarnavimo saugos ir saugumo standartus, pagerinti paslaugų teikimo kokybę, optimizuoti oro uosto veiklą, atliekant keleivių terminalo, 2 įlaipinimo bokštelių, 2 galerijų ir dalies išvykimo salės	2012–2014 m.	463 392,03 Eur

Nr.	Projektas	Tikslas, rezultatai	Įgyvendinimas	Skirtas finansavimas
		rekonstrukciją bei įsigyjant aviacijos saugumo įrangą (duris)		
16.	Garažo rekonstravimas į priešgaisrinės gelbėjimo stoties pastatą	Tobulinti oro uosto ir oro eismo paslaugų teikimo infrastruktūrą, modernizuoti aviacijos saugumo ir skrydžių saugos priemones, įrengiant naują priešgaisrinę gelbėjimo stotį	2013–2014 m.	1 585 841,64 Eur
17.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto tvoros rekonstrukcija	Tobulinti oro uosto ir oro eismo paslaugų teikimo infrastruktūrą, modernizuoti aviacijos saugumo ir skrydžių saugos priemones, pakeičiant esamas gelžbetonines konstrukcijas tinklinės tvoros sekcijomis bei akustiniais elementais šalia gyvenamųjų teritorijų, pakeičiant esamus įvažiavimo vartus, įrengiant naujas perimetro vaizdo stebėjimo kameras, rekonstruojant esamą perimetro apsaugos signalizacijos sistemą tokiu būdu užtikrinant aviacijos saugumą	2013–2015 m.	1 316 926,84 Eur
18.	Riedėjimo tako ir perono Kauno oro uoste statyba	Įrengti naują riedėjimo taką ir peroną, kurie leistų diversifikuoti orlaivių judėjimą, nukreipiant orlaivius į atitinkamus riedėjimo takus pagal jų kategoriją, atvykimo paskirtį ir stovėjimo trukmę	2015 m.	1 937 863,56 Eur

Šaltinis: *esparama.lt*

## Priedas 6

### Transporto sektoriaus projektų lėšų pakankamumas pagal įgyvendinimo rodiklius

Lėšų pakankamumo vertinimas atliekamas 2 etapais:

- Pirmą, analizuojamos sutartyse numatytos<sup>12</sup> ir faktinės rodiklių reikšmės bei lėšų sumos. Nagrinėjami projektų lygmens produkto stebėsenos rodiklių rezultatai – jais nustatomas fizinis projektų metu sukurtas produktas. Numatytų ir faktiškai skirtų lėšų suma skaičiuojama kiekvienam produkto stebėsenos rodikliui, t. y., pagal projektams, kuriais numatyta pasiekti atitinkamą rodiklį, skirtas lėšas. Rezultatai pateikiami apskaičiuojant santykį tarp faktinių ir numatytų produkto stebėsenos rodiklių reikšmių bei, atitinkamai, tarp deklaruotų ir numatytų lėšų.
- Antra, nustatoma vidutinė sukurto fizinio produkto vieneto kaina pasirašant sutartis ir faktiškai įgyvendinus projektus. Apskaičiuojamas santykis tarp skirtų lėšų bei rodiklių rezultatų leidžia įvertinti, kokios vidutinės išlaidos buvo planuotos bei kokiomis faktinėmis vidutinėmis išlaidomis projektas buvo įgyvendintas.

#### 1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“

Priemonės projektų įgyvendinimui pagal sudarytas sutartis buvo numatyta skirti 26,27 mln. Eur, tuo tarpu EK deklaruota suma siekė 26,15 mln. Eur. Skirtumas tarp deklaruotų ir planuotų lėšų yra mažiausias, lyginant su kitomis vertinamomis priemonėmis; tai sudaro prielaidas vertinimui, kad projektai įgyvendinti mažesnėmis sąnaudomis, nei planuota.

Lentelėje (žr. Lent. 1) pateikiamas produkto stebėsenos rodiklių pasiekimo mastas bei numatytos ir deklaruotos lėšos, skirtos kiekvienam rodikliui įgyvendinti. Rezultatai rodo, kad visi sutartyse numatyti produkto stebėsenos rodikliai pasiekti 100 %, 2 iš jų viršyti (įrengtų ir rekonstruotų dviračių takų bei gatvių viešajam transportui ilgis). Planuoti rezultatai pasiekti su mažesniu finansavimu, nei buvo numatyta projektų finansavimo sutartyse. Dėl šios priežasties vertinama, jog projektams skirtos išlaidos (ES indėliai, žr. Vertinimo ataskaitos skyrių 3.2.1) buvo pakankamos siekiamų rezultatų įgyvendinimui.

Lent. 1: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
VP3-3.3-SM-01-V						
Atnaujintos viešojo transporto priemonės (vnt.)	87	87	100 %	19 649 695,90	19 648 966,64	99,99 %
Nutiestas naujas troleibusų kontaktinis tinklas (km)	2,1	2,1	100 %	973 888,97	906 683,79	93,09 %
Įrengti ir rekonstruoti dviračių takai (km)	23,24	23,29	100,2 %	5 648 428,11	5 593 704,03	99,03 %

<sup>12</sup> Šiame skyriuje analizuojami projektų sutartyse numatyti stebėsenos rodikliai. Jų planuojamos pasiekti reikšmės numatytos pagal VP / VP priedų rodiklius, o pasiektos reikšmės vėliau kaupiamos kaip VP / VP priedų reikšmės.



Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
Rekonstruotos gatvės viešajam transportui (km)	1,86	1,93	103,76 %	1 681 634,33	1 654 515,95	98,38 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

## 2 priemonė: VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“

2 priemonės projektų įgyvendinimui sudarytose finansavimo sutartyse buvo numatyta skirti 43,5 mln. Eur, tačiau faktiškai EK deklaruota suma siekė 42,4 mln. Eur. Vertinant produkto stebėsenos rodiklių rezultatus pastebima, kad vieno iš rodiklių – panaikintų „juodųjų dėmių“ – faktinė reikšmė sudaro vos 30 % numatytosios reikšmės. Žemas rodiklio pasiekimo laipsnis sietinas su ilgai trunkančiu „juodosios dėmės“ panaikinimo procesu – konkreti vieta yra stebima 4 metus<sup>13</sup>, „juodosios dėmės“ statusas panaikinamas, jei per tą laikotarpį įvyko mažiau nei 4 eismo įvykiai, kuriuose buvo sužaloti ar žuvo eismo dalyviai. Pasiektas mažesnis nei planuota rodiklis gali sietis ir su mažesne nei planuota deklaruota skiriamų lėšų suma (30,1 mln. Eur vietoje 31,2 mln. Eur). Vis dėlto, tais pačiais projektais siektas produkto rodiklis – didesnio avaringumo rizikos ruožuose diegtos saugaus eismo gerinimo ir aplinkosaugos priemonės – pasiekė planuotą 75 vnt. reikšmę.

Techninių priemonių, skirtų geležinkelių transporto eismo įvykių padariniams šalinti, projektams sutartyse numatyta ir EK deklaruota suma sutampa, o rodiklis pasiektas taip, kaip planuota. Tai rodo, kad visos numatytos lėšos buvo reikalingos pasiekti numatytam produkto stebėsenos rodikliui.

**Lent. 2: 2 priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
VP2-4.3-SM-01-V						
Įdiegtos didesnio avaringumo rizikos ruožuose saugaus eismo gerinimo ir aplinkosaugos priemonės (vnt.)	75	75	100 %	31 206 932,61	30 119 649,02	96,52 %
Panaikintos „juodosios dėmės“ (vnt.)	23	7	30,4 %			
Įsigytos techninės priemonės, skirtos geležinkelių transporto eismo įvykių	4	4	100 %	12 303 365,15	12 303 365,15	100,00 %

<sup>13</sup> TID Kelių projektų skyriaus vedėja, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
padariniams šalinti (vnt.)						

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

### 3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“

3 priemonės projektų įgyvendinimui sudarytose projektų finansavimo sutartyse numatyta suma siekė 380,17 mln. Eur, o EK deklaruota suma buvo 351,26 mln. Eur. Skirtumas tarp šių lėšų (28,91 mln. Eur) buvo gerokai didesnis, nei anksčiau nagrinėtų priemonių atvejais. Vis dėlto, faktinė pirmojo rodiklio reikšmė pasiekė numatytąją; antrasis rodiklis buvo 0,87 % mažesnis, nei planuota. Pažymėtina, kad geriausiai įgyvendintam sutartyse numatyto produkto stebėsenos rodikliui (nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai) skirtų lėšų santykis yra mažiausias (92,09 %) – tai rodo faktinių lėšų pakankamumą siektiems tikslams.

Lent. 3: 3 priemonės „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
VP2-4.4-SM-01-V						
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (valstybinės reikšmės keliai, nepriklausantys TEN-T tinklui) (km)	901,34	901,67	100,04 %	351 229 817,75	323 432 367,25	92,09 %
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami geležinkelių keliai (km)	35,68	35,37	99,13 %	28 934 290,88	27 824 097,80	96,16 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

### 4 priemonė VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“

4 priemonės projektų įgyvendinimui sutartyse numatyta suma – 160,38 mln. Eur; EK deklaruota suma – 152,99 mln. Eur. Vis dėlto, rodiklių pasiekimo laipsnis buvo geresnis nei 3 priemonės – įgyvendinti visi planuoti rezultatai. Pažymėtina, kad deklaruotų ir numatytų lėšų santykis abiem rodikliams beveik vienodas, o numatytieji rezultatai buvo pasiekti.

**Lent. 4: 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
<b>VP2-4.4-SM-02-R</b>						
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (savivaldybių keliai ir gatvės) (km)	330,38	332,34	100,59 %	159 012 666,29	151 724 579,58	95,42 %
Parengti techniniai projektai (vnt.)	152	152	100 %	2 931 836,66	2 790 086,89	95,17 %

*Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija*

**5 priemonė: VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“**

5 priemonės projektų įgyvendinimui sutartyse buvo numatyta skirti 8,77 mln. Eur, o EK deklaruota suma siekė 8,58 mln. Eur. Produkto stebėsenos rodikliai pasiekti 100 % kaip planuota, o santykis tarp EK deklaruotų ir sutartyse numatytų lėšų buvo vienas mažiausių. Vleno rodiklio lėšų santykis sąlyginai mažesnis nei kitų (95,18 %), tačiau faktinė rezultato reikšmė dėl to nėra mažesnė. Tai rodo, kad skirtos lėšos buvo pakankamos.

**Lent. 5: 5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
<b>VP2-4.5-SM-01-V</b>						
Pastatytos ir rekonstruotos prieplaukos (vnt.)	1	1	100 %	2 773 497,32	2 769 964,84	99,87 %
Vidaus vandens kelio E41 suregulavimas bunomis (vnt.)	20,00	20,00	100 %	3 603 731,33	3 430 179,40	95,18 %
Parengti techniniai projektai (vnt.)	3	3	100 %	2 389 734,51	2 381 921,05	99,67 %

*Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija*

**6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ ir 7 priemonė VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“**

6 priemonės projektams įgyvendinti skirta suma siekė 474,65 mln. Eur, o EK deklaruota suma siekė 421,05 mln. Eur. Nors skirtumas tarp deklaruotų ir numatytų lėšų (53,6 mln. Eur) buvo stipriai didesnis nei kitų priemonių atveju, pasiektas rezultatas buvo keliomis šimtosiomis dalimis (100,02 %) geresnis, nei buvo numatyta.

7 priemonės projektams sutartyse numatyta suma siekė 557,01 mln. Eur, o EK deklaruota suma – 498,75 mln. Eur. Skirtumas tarp lėšų (58,26 mln. Eur) dar didesnis nei ankstesnės priemonės atveju, tačiau projektų rodikliai pasiekti taip, kaip numatyta sutartyse. Išskiriamas 1 rodiklis – savivaldybių kelių ir gatvių rekonstravimas ir naujų tiesimas. Faktinė kilometrų reikšmė buvo 13 % didesnė nei sutartyse planuota produkto rodiklio reikšmė. Pažymėtina, kad deklaruotinių ir numatytų lėšų santykis buvo gerokai mažesnis, nei kitų rodiklių įgyvendinimui skirtų lėšų (87,65 %).

**Lent. 6: 6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ ir 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
<b>VP2-5.1-SM-01-V</b>						
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (valstybinės reikšmės keliai, nepriklausantys TEN-T tinklui) (km)	391,47	391,53	100,02 %	474 645 061,00	421 054 593,77	88,71 %
<b>VP2-5.1-SM-02-V</b>						
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (savivaldybių keliai ir gatvės) (km)	362,89	409,61	113 %	453 773 675,80	397 730 292,04	87,65 %
Parengti techniniai projektai (vnt.)	15	15	100 %	93 529 713,71	91 810 970,04	98,16 %
Įrengtas poligonometrinis tinklas (km)	1 354,95	1 354,95	100 %	11 683 245,41	11 683 245,40	100 %
Įrengtas eismo valdymo centras (vnt.)	1	1	100 %	21 792 414,47	20 651 185,34	94,76 %
Pastatyti viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai (vnt.)	2	2	100 %	56 428 196,33	56 018 935,19	99,27 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

### 8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“

8 priemonės projektų įgyvendinimui sutartyse numatyta ES paramos suma siekė 141,99 mln. Eur, o EK deklaruota suma buvo 131,79 mln. Eur. Tuo tarpu visos faktinės produkto rodiklių reikšmės pasiekė numatytąsias projektų finansavimo sutartyse. Pabrėžtina, kad techninių projektų parengimui skirta suma buvo dvigubai mažesnė nei numatyta sutartyse, tačiau planuotas rezultatas buvo įgyvendintas. Vis dėlto, nors kitų produktų sukūrimui taip pat skirtos mažesnės sąnaudos, skirtumas tarp numatytų ir faktinių lėšų svyruoja nedaug – nuo 4 % iki 7 %. Mažesnės sąnaudos šios priemonės projektų atveju buvo pakankamos pasiekti tiksliai sutartyse planuotiems produkto rodiklių rezultatams.

**Lent. 7: 8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
<b>VP2-5.2-SM-01-V</b>						
Pastatyti ir rekonstruoti geležinkelio stočių keliai (km)	47,87	47,94	100 %	61 419 127,93	57 346 278,97	93,37 %
Parengti techniniai projektai (vnt.)	4	4	100 %	3 351 946,46	1 811 170,86	54,03 %
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (km)	5,15	5,17	100%	13 306,455,23	12 455 061,11	93,60 %
Pastatytas pėsčiųjų tiltas per geležinkelį (vnt.)	1	1	100%	3 475 035,21	3 348 691,48	96,36 %
Pagilintas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalas (m)	29,5	29,5	100%	33 155 464,01	31 657 916,56	95,48 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

### 9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalo išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“

9 priemonės projektų įgyvendinimui sutartyse numatyta suma siekė 83,55 mln. Eur, o EK deklaruota suma buvo 79,9 mln. Eur. Šios priemonės apimtyje buvo numatyti 2 produkto rodikliai; 1 iš jų buvo faktiškai įgyvendintas 20 % geriau, nei numatyta sutartyse (parengta vienu techniniu projektu daugiau nei planuota). Santykis tarp deklaruotų ir faktinių lėšų projektams, kuriuose numatytos abiejų rodiklių reikšmės, beveik nesiskiria. Šios priemonės apimtyje didesnis dėmesys skirtas rezultato rodikliams, tuo tarpu produkto stebėsenos rodikliai apima bendrai įgyvendintiems projektams skirtas lėšas bei techninių projektų rengimą.

**Lent. 8: 9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalo išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
VP2-5.3-SM-01-V						
Igyvendinti projektai (vnt.)	14	14	100 %	83 401 296,39	79 795 258,08	95,68 %
Parengti techniniai projektai (vnt.)	5	6	120 %	3 610 692,03	3 501 184,41	96,97 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

### 10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“

10 priemonės projektų įgyvendinimui skirta suma – 250,07 mln. Eur, o EK deklaruota suma – 226,35 mln. Eur. Planuotas rodiklis (nutiesti ir rekonstruoti keliai) įgyvendintas 100,09 %, tačiau stipriai mažesne suma nei numatyta sutartyse. Lyginant su kitomis nagrinėjamomis priemonėmis, priemonės apimtyje įgyvendinta mažiau projektų, tačiau santykis tarp deklaruotų ir planuotų lėšų buvo panašus į kitų priemonių, kurių aprašuose numatytas tiesiamų ir rekonstruojamų kelių rodiklis (TEN-T tinklo, savivaldybių kelių ar valstybinės reikšmės kelių). Tai rodo, kad kelių tiesimui pagal visas priemones faktiškai skirta mažesnė suma buvo pakankama ir tikslinga rezultatams pasiekti.

#### Lent. 9: 10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“ stebėsenos rodikliai ir finansavimas

Stebėsenos rodiklis	Sutartyse planuotas pasiekti rodiklis	Faktiškai pasiektas rodiklis	Planuotos ir faktinės reikšmės santykis, proc.	Sutartyse numatytos lėšos, Eur	Deklaruotos lėšos, Eur	Deklaruotų ir planuotų lėšų santykis, proc.
VP2-5.4-SM-01-V						
Nutiesti ir rekonstruoti keliai (km)	34,04	34,07	100,09 %	250 071 723,83	226 345 347,98	90,51 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenų bazės informacija

## Priedas 7

### Bendrų tendencijų neatitinkančių projektų sąrašas

Projekto kodas	Projekto pavadinimas (Projekto vykdytojas)	Skirtas finansavimas	Pasiektas produkto rodiklis	Vertinimas
VP2-4.4-SM-01-V-01-002	Žvyrkelių asfaltavimo programa 2006–2008 m. Vakarų Lietuvos regionai (LAKD)	26 676 899,91 Eur	126,210 km	Neįprastai aukštas nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių ilgis (km) pasiektas už santykinai mažą paramos sumą
VP2-4.4-SM-01-V-01-007	Žvyrkelių asfaltavimo programa 2006–2008 m. Rytų Lietuvos regionai (LAKD)	16 797 092,22 Eur	118,28 km	
VP2-4.4-SM-01-V-01-005	Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra. Valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcija (I etapas) (LAKD)	13 600 266,45 Eur	0,34 mln. automobilių val.	Neįprastai daug sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais (mln. automobilių val.) pasiektas už santykinai mažą paramos sumą
VP2-4.4-SM-02-R-11-002	Alytaus rajono savivaldybės vietinės reikšmės kelio Alovė – Ilgai rekonstrukcija (Alytaus raj. sav. administracija)	907 861,38 Eur	8,960 km	Neįprastai didelis nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių (km) kiekis pasiektas už santykinai mažą paramos sumą
VP2-4.4-SM-02-R-11-005	Alytaus rajono savivaldybės vietinės reikšmės kelio Pivašiūnai – Eigirdonys rekonstrukcija (Alytaus raj. sav. administracija)	858 673,53 Eur	6,190 km	
VP2-4.4-SM-02-R-11-006	Lazdijų rajono savivaldybės transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra (Lazdijų raj. sav. administracija)	1 376 520,79 Eur	5,39 km	
VP2-4.4-SM-02-R-21-012	Kaišiadorių rajono žvyrkelių asfaltavimas, I etapas (Kaišiadorių raj. sav. administracija)	1 077 707,26 Eur	8,170 km	
VP2-4.4-SM-02-R-33-005	Skuodo rajono seniūnijų kelių rekonstrukcija (Skuodo raj. sav. administracija)	988 533,8 Eur	7,37 km	

Projekto kodas	Projekto pavadinimas (Projekto vykdytojas)	Skirtas finansavimas	Pasiektas produkto rodiklis	Vertinimas
VP2-4.4-SM-02-R-42-004	Kazlų Rūdos miesto V.Borisevičiaus, Esperanto, Taikos, Lietuvaičio, Šilo ir Marijampolės gatvių rekonstrukcija bei kelio Jūrės miestelis – Kazlų Rūda asfaltavimas (Kazlų Rūdos sav. administracija)	967 062,26 Eur	5,660 km	
VP2-4.4-SM-02-R-51-001	Panevėžio miesto žvyrutų gatvių asfaltavimas (Panevėžio m. sav. administracija)	1 392 601,66 Eur	6,190 km	
VP2-4.4-SM-02-R-51-010	Panevėžio rajono savivaldybės kelių ir gatvių rekonstrukcija I etapas (Panevėžio raj. sav. administracija)	907 877,91 Eur	5,980 km	
VP2-4.4-SM-02-R-51-022	Panevėžio miesto žvyrutų gatvių asfaltavimas, II etapas (Panevėžio m. sav. administracija)	1 890 980,2 Eur	8,460 km	
VP2-4.4-SM-02-R-91-012	Anykščių rajono savivaldybės vietinės reikšmės transporto infrastruktūros objektų rekonstrukcijos ketvirtasis etapas (Anykščių raj. sav. administracija)	1 447 772,87 Eur	8,360 km	
VP2-5.1-SM-01-V-01-002	Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Dangos platinimas ir stiprinimas (I etapas) (LAKD)	34 168 900,89 Eur	65,990 km	Neįprastai didelis nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T automobilių kelių (km) kiekis pasiektas už santykinai mažą paramos sumą
VP2-5.1-SM-02-V-01-002	Kauno stoties, aplinkkelio Palemonas–Rokai–Jiesia ir Kauno–Kybartų linijos signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginių modernizavimas (AB „Lietuvos geležinkeliai“)	33 944 175,58 Eur	110 km	Neįprastai didelis nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių (km) kiekis pasiektas už santykinai mažą paramos sumą
VP2-5.3-SM-01-V-01-019	Tarptautinio Vilniaus oro uosto keleivių terminalo galerijų rekonstravimas (VĮ „Lietuvos oro uostai“)	463 392,03 Eur	0,950 mln. asm.	Neįprastai didelis papildomai aptarnautų keleivių (mln. asm.) skaičius pasiektas už



Projekto kodas	Projekto pavadinimas (Projekto vykdytojas)	Skirtas finansavimas	Pasiektas produkto rodiklis	Vertinimas
				santykinai mažą paramos sumą
VP2-4.4-SM-02-R-03-032	Geležinio Vilko g. nuo A. Goštauto iki M. K. Čiurlionio g. rekonstrukcija (Vilniaus m. sav. administracija)	6 524 838,92 Eur	1,730 km	Neįprastai mažas nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų automobilių kelių (km) kiekis pasiektas už santykinai didelę paramos sumą
VP2-4.4-SM-02-R-21-018	A. Juozapavičiaus prospekto rekonstrukcija (Kauno m. sav. administracija)	6 154 935,17 Eur	2,59 km	
VP2-5.1-SM-01-V-01-005	Transeuropinio tinklo kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas. Estakados Kaunas–Klaipėda, Klaipėda–Kaunas kryptimi statyba Jakų sankryžoje (LAKD)	32 449 388,9 Eur	1,680 km	Neįprastai mažas nutiestų naujų ir rekonstruotų esamų TEN-T automobilių kelių (km) kiekis pasiektas už santykinai didelę paramos sumą

*Šaltinis: sudaryta autorių*

## Priedas 8

### Projektų pakankamumas prioritetų tikslams, uždaviniams ir rezultatams pasiekti

#### 1 priemonė: VP3-3.3-SM-01-V „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“

Lentelėje (žr. Lent. 10) pateikiamas rezultato bei produkto rodiklių sąrašas pagal SSVP ir projektų sutartyse numatytas stebėsenos rodiklių reikšmes. Rezultatai rodo, kad 3 šios priemonės rodikliai projektų finansavimo sutartyse buvo numatyti mažesne apimtimi nei SSVP. 2 rezultato rodikliai, matuojantys padidėjusią viešuoju transportu vežamų keleivių dalį bei padidėjusią švaresnių degalų ir elektros energijos panaudojimo dalį, sutartyse numatyti daugiau nei dvigubai mažesni nei SSVP. Rekonstruotų gatvių viešajam transportui rodiklis pagal projektų sutartis sudaro tik penktadalį SSVP numatytos reikšmės. Skirtas bei planuotas finansavimas taip pat skiriasi – bendra skirta suma yra 16 % mažesnė nei numatyta SSVP, o ES struktūrinės paramos dalis beveik tokia pati – mažesnė tik 0,6 %.

Lent. 10 ir toliau šiame ataskaitos skyriuje tamsesne pilka spalva žymimi rodikliai, kurie viršijo ar nepasiekė SSVP numatytos reikšmės daugiau nei 25 %.

Lent. 10: 1 priemonės „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“ SSVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas

Stebėsenos rodiklis	SSVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	SSVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Atnaujintos viešojo transporto priemonės (1 v. t. priemonė)	85	87	102 %	25 679 595,11 Eur <sup>14</sup> (21 827 656 Eur)	21 699 685,26 Eur (21 699 685,26 Eur)	84 % (99,4 %)
Nutiestas naujas troleibusų kontaktinis tinklas (1 km)	2	2,1	105 %			
Įrengti ir rekonstruoti dviračių takai (1 km)	3	23,24	774,6 %			
Rekonstruotos gatvės viešajam transportui (1 km)	10	1,86	18,6 %			
Padidėjusi švaresnių degalų (biodegalų, dujų) ir elektros energijos panaudojimo dalis sąlyginiais vienetais bendrame viešojo transporto sunaudojamų degalų kiekyje	3 %	0,45 %	15 %			
Padidėjęs viešuoju miesto transportu	5 %	1,38 %	27,6 %			

<sup>14</sup> Čia ir toliau: lentelėje pateikiamas bendras finansavimas, skirtas priemonės įgyvendinimui; skliausteliuose pateikiama skirtų ES lėšų suma.

Stebėsenos rodiklis	SSVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	SSVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
vežamų keleivių skaičius						

Šaltinis: sudaryta autorių, remianti SSVP ir SFMIS duomenimis

## 2 priemonė: VP2-4.3-SM-01-V „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“

Pagal 2 priemonę skirtumas tarp EAVP ir projektų sutartyse numatytų rodiklių svyruoja nuo 0 % iki 200 %. Nors 1 iš produkto rodiklių, numatytų pagal sutartis, buvo dvigubai didesnis nei numatytas EAVP, rezultato rodikliai sutartyse buvo arba nenumatyti, arba mažesni. Faktiškai skirtas finansavimas EAVP numatytąjį viršijo 34,8 % (ES skirta lėšų dalis buvo 35,7 % didesnė).

Lent. 11: 2 priemonės „Kelių ir geležinkelių tinklo tobulinimas gerinant saugų eismą ir mažinant neigiamą poveikį aplinkai“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Panaikintos „juodosios dėmės“ (vnt.)	25	23	92 %	25 520 185,6 Eur	34 402 181,10 Eur	134,8% (135,7%)
Sumažintas vidutinis eismo įvykių geležinkeliuose padarinių šalinimo laikas (valandos / eismo įvykiui)	2	0	0 %	(25 356 233 Eur)	(34 402 181,10 Eur)	
Įdiegtos didesnio avaringumo rizikos ruožuose saugaus eismo gerinimo ir aplinkosaugos priemonės (vnt.)	70	75	107 %			
Įsigytos techninės priemonės, skirtos geležinkelių transporto eismo įvykių padariniams šalinti (vnt.)	2	4	200 %			

Šaltinis: sudaryta autorių, remianti EAVP ir SFMIS duomenimis

## 3 priemonė: VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“

Priemonės stebėsenai numatytų ir sutartyse nurodytų rodiklių reikšmės reikšmingai svyravo (nuo 71 % iki 147 %). Sutartyse numatytų pasiekti produktų nepakako numatytai nutiestų naujų ir esamų automobilių kelių apimčiai bei sutrumpėjusiam kelionės automobilių keliais laikui pasiekti. Didesnis, nei planuota,

rodiklis sutartyse buvo užfiksuotas krovinių gabenimo laiko sutaupymų ir geležinkelių kelių tiesimo / rekonstravimo atvejais. Faktiškai skirta ES dalis buvo 8 % didesnė už numatytą EAVP.

**Lent. 12: 3 priemonės VP2-4.4-SM-01-V „Valstybinės reikšmės kelių ir geležinkelių infrastruktūros techninių parametru gerinimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Sutaupyta laikas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais (mln. t. val.)	0,47	0,69	147 %	348 238 668,9 Eur (281 996 466,6 Eur)	305 285 739,15 Eur (305 285 739,15 Eur)	87,7 % (108,3 %)
Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas (mln. automobilių valandų)	1,2	0,86	71,67 %			
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (valstybinės reikšmės keliai, nepriklausantys TEN-T tinklui) (km)	1 200	901,34	75 %			
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami geležinkelių keliai (km)	35	35,68	102 %			

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP ir SFMIS duomenimis

#### 4 priemonė VP2-4.4-SM-02-R „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“

Lentelėje (žr. Lent. 13) pateikti rezultatai leidžia vertinti, jog projektų sutartyse numatyti stebėsenos rodikliai buvo net kelis kartus didesni nei numatyti EAVP. Reikšmingiausias skirtumas stebimas tarp planuojamų parengti techninių projektų – sutartyse suplanuotas skaičius EAVP numatytą rodiklį viršijo 10 kartų. Tuo tarpu finansavimo skirtumai nebuvo tokie dideli – bendras finansavimas mažesnis tik 0,7 %, o faktiškai skirta ES lėšų dalis – 4,1 % didesnė.

**Lent. 13: 4 priemonės „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas (% nuo pradinės reikšmės 2006 m.)	10	40,77	407,7 %	145 859 592,2 Eur (123 980 537,5 Eur)	144 856 949,16 Eur (129 081 619,51 Eur)	99,3 % (104,1 %)
Nutiesti nauji ir	160	330,38	206,48 %			

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
rekonstruoti esami automobilių keliai (savivaldybių keliai ir gatvės) (km)						
Parengti techniniai projektai	15	152	1 013 %			

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP ir SFMIS duomenimis

### 5 priemonė: VP2-4.5-SM-01-V „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas”

5 priemonės apimtyje tik 1 rezultato rodiklis (parengtų techninių projektų skaičius) skyrėsi nuo EAVP užfiksuotos siektinos reikšmės. Kitų rodiklių atvejais, sudarytose finansavimo sutartyse numatomi pasiekti produktai ir rezultatai tiksliai sutapo su VP programuotais uždaviniais. Finansavimo skirtumai šiuo atveju yra itin ryškūs – faktiškai skirtas tiek bendras, tiek ES lėšų finansavimas buvo nuo 35 % iki 37 % mažesnis nei numatyta EAVP.

Lent. 14: 5 priemonės „Sąlygų regioninei laivybai gerinimas, keleivių aptarnavimo pajėgumų tobulinimas” EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Aptarnauta laivų vidutiniškai per metus (vnt.)	50	50	100 %	13 380 444,86 Eur	8 440 980,53 Eur	63,08 %
Sumažėjusi nešmenų valymo apimtis vandens kelyje E41 (tūkst. kub. m)	20	20	100 %	(11 373 378,13 Eur)	(7 488 287,34 Eur)	(65,84 %)
Pastatytos ir rekonstruotos prieplaukos (vnt.)	1	1	100 %			
Vidaus vandens kelio E41 sureguliojimas bunomis (km)	20	20	100 %			
Parengti techniniai projektai (vnt.)	5	3	60 %			

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP ir SFMIS duomenimis

### 6 priemonė: VP2-5.1-SM-01-V „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas”

Pagal 6 priemonę vertinti 2 rodikliai – po 1 produkto ir rezultato. Pastarasis projektų sutartyse nebuvo numatytas siekti. Produkto rodiklis – nutiesti nauji ar rekonstruoti esami automobilių keliai – sutartyse

numatytas 24 % didesnis nei EAVP. Nepaisant to, kad produktas planuotas didesnis, o rezultato rodiklis nenumatytas, skirtas finansavimas buvo didesnis – bendras – 12 %, o ES dalies – 32 %.

**Lent. 15: 6 priemonės „Transeuropinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūros pralaidumo didinimas, techninių parametru gerinimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Padidėjęs TEN-T tinklo automobilių keliais gabentų krovinių kiekis (mln. t.)	15	0	0 %	349 219 654,5 Eur (296 836 706,4 Eur)	393 944 719,38 Eur (393 944 719,38 Eur)	112,8 % (132,7 %)
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo automobilių keliai (km)	315	391,47	124,3 %			

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP ir SFMIS duomenimis

**7 priemonė VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrums steigti“**

Pagal 7 priemonę visi, išskyrus vieną, rodikliai sutartyse buvo tokie patys ar net didesni nei EAVP. Didžiausias skirtumas pastebimas parengtinių techninių projektų skaičiaus rodikliui. Vis dėlto, produkto rodiklis dėl padidėjusio krovinių, gabenamų TEN-T tinklo geležinkelių keliais, kiekio, sutartyse nebuvo numatytas. Skiriamas bendras finansavimas faktiškai buvo beveik 15 % mažesnis nei numatytas, tačiau ES dalis – beveik 1 % didesnė.

**Lent. 16: 7 priemonės „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrums steigti“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Padidėjęs TEN-T tinkle geležinkelių keliais gabentų krovinių kiekis (mln. t.)	11	0	0 %	523 351 431,9 Eur (442 388 965,5 Eur)	446 756 185,89 Eur (446 756 185,89 Eur)	85,36 % (100,98 %)
Pastatyti viešųjų logistikos centrų intermodaliniai terminalai (vnt.)	2	2	100 %			
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai (km)	350	362,89	104 %			
Intermodaliniuose terminaluose krautų	40	40	100 %			

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
intermodalinių transporto vienetų/konteinerių kiekis (tūkst. TEU)						
Parengti techniniai projektai (vnt.)	10	15	150 %			
Įrengtas poligonometrinis tinklas (km)	1 350	1 354,95	100,37 %			
Įrengtas eismo valdymo centras (vnt.)	1	1	100 %			

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP ir SFMIS duomenimis

### 8 priemonė: VP2-5.2-SM-01-V „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“

Pagal 8 priemonę sutartyse ir EAVP (ir EAVP priede) numatyti produkto ir rezultato rodikliai skiriasi įvairiais mastais. Vis dėlto, neigiamai itin reikšmingai skiriasi 1 produkto (parengti techniniai projektai) ir 1 rezultato (padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas) rodiklis – numatytieji sutartyse buvo apie 30 % mažesni nei EAVP. Labiausiai išsiskiriantis rodiklis – padidėjęs *Ro-Ro*, *Ro-PAX* laivais gabenamų krovinių kiekis (285,3 %). Šio rodiklio reikšmė sutartyse buvo daugiau nei 2 kartus didesnė nei EAVP. 2 kartus didesnė sutartyse numatyta reikšmė buvo ir pagilinto Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo rodiklio. Faktiškai skirtas finansavimas buvo mažesnis – tiek bendro, tiek ES lėšų dalies atvejais.

Lent. 17: 8 priemonės „Krovinių ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Padidėjęs <i>Ro-Ro</i> , <i>Ro-PAX</i> laivais gabenamų krovinių kiekis (mln. t.)	1,5	4,28	285,3 %	164 661 552,1 Eur (137 210 190,3 Eur)	115 380 647,35 Eur (115 380 647,35 Eur)	70,07 % (84,09 %)
Padidėjęs <i>Ro-Ro</i> , <i>Ro-PAX</i> laivais gabenamų keleivių kiekis (tūkst. keleivių)	83	83	100 %			
Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas (mln. t.)	2,4	1,67	69,58 %			
Pastatytos ir rekonstruotos krantinės (m)	775	1 064,4	137,34 %			
Parengti techniniai projektai (vnt.)	6	4	66,67 %			

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Pastatyti ir rekonstruoti geležinkelio stočių keliai (km)	40	47,87	119,68 %			
Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (km)	5	5,15	103 %			
Pastatytas pėsčiųjų tiltas per geležinkelį (vnt.)	1	1	100 %			
Pagilintas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalas (m)	14,5	29,5	203,44 %			

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP ir SFMIS duomenimis

### 9 priemonė: VP2-5.3-SM-01-V „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalo išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“

Visų 3 pagal 9 priemonę numatytų rodiklių reikšmės sutartyse buvo kelis kartus didesnės nei EAVP. Pažymėtina, kad pagal priemonę daugiau numatyta produkto, o ne rezultato rodiklių. Priemonei skirtas finansavimas buvo 2 % didesnis nei numatyta EAVP, tačiau numatyti tikslai – kur kas aukštesni.

Lent. 18: 9 priemonės „Tarptautinių oro uostų keleivių terminalo išplėtimas, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priemonių diegimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Papildomai aptarnauti keleiviai (mln. keleivių)	1,16	2	172,4 %	56 579 825,941 Eur	57 920 854,98 Eur	102,37 % (102,97 %)
Igyvendinti projektai (vnt.)	11	14	127 %	(48 092 852,18 Eur)	(49 523 400,75 Eur)	
Parengti techniniai projektai (vnt.)	2	5	250 %			

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP ir SFMIS duomenimis

### 10 priemonė: VP2-5.4-SM-01-V „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“

Pagal 10 priemonę numatyti 2 rodikliai, kurių vienas sutartyse yra net 2 269 % didesnis nei EAVP, o kitas sudaro tik penktadalį planuotos reikšmės. Pastarasis yra rezultato rodiklis, indikuojantis sutaupytą laiką milijonais automobilių valandų. Skirtas finansavimas taip pat skyrėsi nuo EAVP – bendras skirtas finansavimas buvo 8,77 % mažesnis nei numatytas, o ES lėšų dalis buvo 6 % didesnė.



**Lent. 19: 10 priemonės „Saugų eismą gerinančios inžinerinės infrastruktūros diegimas, miestų aplinkelių tiesimas“ EAVP bei projektų sutartyse numatytos rodiklių reikšmės ir finansavimas**

Stebėsenos rodiklis	EAVP numatyta reikšmė	Projektų sutartyse numatyta reikšmė	VP ir sutarčių reikšmių santykis	EAVP numatytas finansavimas	Skirtas finansavimas	Santykis tarp numatytų ir skirtų lėšų
Nutiesti ir rekonstruoti keliai (km)	1,5	34,04	2 269 %	233 644 978,6 Eur	214 561 309,858 Eur	91,83 % (106,09 %)
Sutaupyta laikas (mln. automobilių valandų)	18,4	3,89	21,14 %	(191 684 019,9 Eur)	(203 357 580,73 Eur)	

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP ir SFMIS duomenimis

## Priedas 9

### (i) Projektų, pasiekusių didesnę nei 125 % rezultatyvumą, sąrašas

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
1.	Ekologiškų autobusų įsigijimas Vilniaus mieste (I etapas)	Vilniaus m. sav. administracija	Padidėjęs viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius	461 670,00	47 442 255,00	10 276 %
2.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto tvoros rekonstrukcija	VĮ „Tarptautinis oro uostas“	Papildomai aptarnauti keleiviai	0,01	0.78	7 800 %
3.	Ekologiškų autobusų įsigijimas Vilniaus mieste (II etapas)	Vilniaus m. sav. administracija	Padidėjęs viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius	668 907,00	34 710 203.00	5 189 %
4.	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra I etapas. Rimkų stoties kelyno rekonstrukcija	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	0,17	4,27	2 512 %
5.	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra I etapas. Draugystės stoties kelyno rekonstrukcija	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	0,70	13,15	1 879 %
6.	Jungiamosios geležinkelių linijos Klaipėda–Pagėgiai kelio statinių rekonstrukcija	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Sutaupyta laikas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais	0,24	2,41	1 004 %
7.	Ekologiškų viešojo transporto autobusų įsigijimas Panevėžio mieste (I etapas)	Panevėžio m. sav. administracija	Padidėjusi švaresnių degalų (biodegalų, dujų) ir elektros energijos panaudojimo dalis sąlyginiais vienetais bendrame viešojo transporto sunaudojamų degalų kiekyje	0,02	0,18	900 %
8.	Transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio IA etapas (Lazdynų tilto rekonstrukcija)	Vilniaus m. sav. administracija	Sutaupyta laikas	0,11	0,76	691 %
9.	Gariūnų gatvės rekonstrukcija	Vilniaus m. sav. administracija	Sutaupyta laikas	0,04	0,24	600 %
10.	Druskininkų miesto M. K. Čiurlionio gatvės atkarpos nuo sankryžos su Liepų ir Mizarų	Druskininkų sav.	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais	4 823,17	28 353,39	588 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	gatvėmis iki sankryžos su V. Kudirkos gatve rekonstrukcija	administracija	automobilių keliais laikas			
11.	IX B koridoriaus jungtis su Klaipėdos uostu – Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra III etapas	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	0,38	2,08	547 %
12.	Klaipėdos miesto autobusų parko atnaujinimas	Klaipėdos m. sav. administracija	Padidėjęs viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius	280 000,00	1 487 197,00	531 %
13.	Telšių miesto Palangos g. rekonstrukcija	Telšių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 047,00	5 341,00	510 %
14.	Ekologiškų viešojo transporto autobusų įsigijimas Šiaulių mieste (I etapas)	Šiaulių m. sav. administracija	Padidėjusi švaresnių degalų (biodegalų, dujų) ir elektros energijos panaudojimo dalis sąlyginiais vienetais bendrame viešojo transporto sunaudojamų degalų kiekyje	0,06	0,30	500 %
15.	Garažo rekonstravimas į priešgaisrinės gelbėjimo stoties pastatą	VĮ „Tarptautinis oro uostas“	Papildomai aptarnauti keleiviai	0,10	0,47	470 %
16.	Ekologiškų viešojo transporto autobusų įsigijimas Kauno mieste (I etapas)	Kauno m. sav. administracija	Padidėjęs viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičius	1 909 300,00	8 940 378,00	468 %
17.	Telšių miesto Palangos g. rekonstrukcijos II dalis	Telšių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 543,00	6 949,00	450 %
18.	Geležinkelio viaduko per Varnėnų g. Klaipėdoje rekonstravimas / įrengimas.	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Sutaupytas laikas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais	0,23	0,94	409 %
19.	Druskininkų miesto M. K. Čiurlionio gatvės atkarpos nuo sankryžos su V. Kudirkos gatve iki įvažiavimo prie gyvenamojo namo M. K. Čiurlionio gatvės Nr. 83 rekonstrukcija	Druskininkų sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 579,83	14 196,54	397 %
20.	Raseinių miesto Stonų gatvės tęsinio rekonstrukcija	Raseinių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 983,88	7 644,03	385 %
21.	Švenčionių rajono Švenčionėlių miesto	Švenčionių raj. sav.	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais	3 139,11	10 794,77	344 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	Vilniaus gatvės. Pabradės miesto Upės gatvės ir Švenčionių miesto Pakalnės gatvės rekonstrukcija	administracija	automobilių keliais laikas			
22.	IXB transporto koridoriaus (Žirnių g.) ir Vilniaus tarptautinio oro uosto jungtis	Vilniaus m. sav. administracija	Sutaupytas laikas	0,05	0,17	340 %
23.	Gatvės 5R3, Rukų–Mažaičių gyvenvietėje rekonstrukcija	Pagėgių sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	530,86	1 681,92	317 %
24.	Šiaulių miesto gatvių, kelių jungčių tarp aplinkkelių ir miesto rajonų nutiesimo ir modernizavimo II etapas (objektas: pietinio aplinkkelio modernizavimas Sembos, Išradėjų, Pramonės, Statybininkų g. Šiauliuose)	Šiaulių m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	53 567,00	159 036,00	297 %
25.	Panevėžio rajono savivaldybės kelių ir gatvių rekonstrukcija III etapas (1 dalis)	Panevėžio raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 293,58	3 835,01	296 %
26.	Naujosios gatvės dalies II eilės įrengimas	Alytaus m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	24 406,33	68 556,86	281 %
27.	Parodos g. ir K. Petrausko g. dalies rekonstrukcija	Kauno m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	86 683,00	234 709,37	271 %
28.	Gatvės rekonstrukcija Kauno rajono savivaldybėje, Ringaudų seniūnijoje, Ringaudų kaime, Beržų gatvėje	Kauno raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	5 723,76	13 731,10	240 %
29.	Tilto per Jiesią ir prietilčių (privažiuojamųjų kelių) prie jo rekonstravimas	Kauno m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	2 397,79	5 504,35	230 %
30.	Klaipėdos miesto autobusų parko atnaujinimas	Klaipėdos m. sav. administracija	Padidėjusi švaresnių degalų (biodegalų, dujų) ir elektros energijos panaudojimo dalis sąlyginiais vienetais bendrame viešojo transporto sunaudojamų degalų kiekyje	0,18	0,41	228 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
31.	Ukmergės m. gatvių, šaligatvių, pėsčiųjų–dviračių takų (Maironio g., Vienuolyno g. ir Kęstučio a.) rekonstrukcija	Ukmergės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	53 962,00	117 426,32	218 %
32.	Plungės rajono gatvių ir kelių tinklo pirmojo prioriteto objektų rekonstrukcija (II etapas)	Plungės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	513,14	1 091,87	213 %
33.	Vytauto gatvės rekonstravimas Varėnos mieste ir Senosios Varėnos kaime II etapas I ruožas nuo Marcinkonių gatvės iki J. Basanavičiaus gatvės	Varėnos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 783,24	7 901,52	209 %
34.	Šilutės miesto Naujakurių mikrorajono Komunarų ir Gluosnių gatvių rekonstravimas	Šilutės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 660,67	3 415,38	206 %
35.	Ukmergės m. gatvių, šaligatvių, pėsčiųjų–dviračių takų (Anykščių g., S. Daukanto g. ir Vaižganto g.) rekonstrukcija	Ukmergės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	20 412,55	41 095,44	201 %
36.	Žvyrkelių asfaltavimo programa. II etapas. Vakarų Lietuvos (Kauno ir Tauragės) regionai	LAKD	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	0,01	0,02	200 %
37.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto riedėjimo tako 9.4 („E“) statyba	VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“	Papildomai aptarnauti keleiviai	0,01	0,02	200 %
38.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto riedėjimo takų „D“ ir „F“ rekonstrukcija	VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“	Papildomai aptarnauti keleiviai	0,01	0,02	200 %
39.	Tarptautinio Palangos oro uosto šiaurinis orlaivių riedėjimo takas su peronu – projektavimas	VĮ „Tarptautinis Palangos oro uostas“	Parengti techniniai projektai	1,00	2,00	200 %
40.	Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra. Valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcija (I etapas)	LAKD	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	0,17	0,34	200 %
41.	Kalvarijos miesto gatvių ir šaligatvių	Kalvarijos sav.	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais	3 389,59	6 771,78	200 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	sutvarkymas. Darbai	administracija	automobilių keliais laikas			
42.	Ekologiškų viešojo transporto autobusų įsigijimas Kauno mieste (I etapas)	Kauno m. sav. administracija	Padidėjusi švaresnių degalų (biodegalų, dujų) ir elektros energijos panaudojimo dalis sąlyginiais vienetais bendrame viešojo transporto sunaudojamų degalų kiekyje	0,13	0,25	192 %
43.	Privažiavimo kelių sutvarkymas į multimodalinių krovinių terminalus pietinėje uosto dalyje. Perkėlos g. (įskaitant automobilių tiltą per Klaipėdos kanalą) nuo įvažiavimo į „Vakarų laivų gamyklą“ iki konteinerių terminalo rekonstrukcija	VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“	Padidėjęs Ro-Ro, Ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis	0,23	0,44	191 %
44.	Jurbarko miesto Kęstučio, Mokyklos gatvių rekonstravimas ir dalies Žemaitės gatvės įrengimas	Jurbarko raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 782,00	3 366,63	189 %
45.	Tarptautinio Kauno oro uosto keleivių terminalo išplėtimas – pritaikymas Šengeno reikalavimams	VĮ „Kauno aerouostas“	Papildomai aptarnauti keleiviai	0,26	0,47	181 %
46.	Rietavo miesto Žaliosios gatvės rekonstrukcija	Rietavo sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	301,42	541,65	180 %
47.	Gatvės važiuojamosios dalies rekonstrukcija, apšvietimo bei šaligatvio ir lietaus nuotekų tinklų įrengimas Kauno rajono savivaldybėje, Garliavos seniūnijoje, Vasario 16-osios gatvėje	Kauno raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	5 172,00	9 227,00	178 %
48.	Švenčionių miesto A. Rymo gatvės ir Partizanų gatvės rekonstrukcija	Švenčionių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	219,91	391,27	178 %
49.	Esamo geležinkelio ruožo Kazlų Rūda – Kaunas rekonstrukcija	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami TEN-T tinklo geležinkelių keliai	67,99	114,22	168 %
50.	Lygumų seniūnijos Kauksnujų kaimo	Pakruojo raj. sav.	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais	576,41	954,28	166 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	Žaliosios gatvės rekonstrukcija	administracija	automobilių keliais laikas			
51.	Kretingos miesto J.Šimkaus, J.Basanavičiaus, P.Paulaičio ir Mėguvos gatvių rekonstrukcija	Kretingos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	9 857,26	16 287,03	165 %
52.	Panevėžio rajono savivaldybės kelių ir gatvių rekonstrukcija II etapas	Panevėžio raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	4 495,00	7 422,05	165 %
53.	Transeuropinio tinklo kelias E85. Vilniaus miesto pietinio apvažiavimo tiesimas	LAKD	Sutaupytas laikas	0,65	1,05	162 %
54.	Biržų miesto transporto infrastruktūros modernizavimas, rekonstruojant gatves	Biržų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	6 737,00	10 876,00	161 %
55.	Pietinės dalies geležinkelių pertvarkymas atkarpoje nuo Varnėnų g. iki Nevėžio g. II etapas – geležinkelio kelio įrengimas šalia esamo kelio Nr. 201 nuo Varnėnų g. iki Sulupės g.	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Sutaupytas laikas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais	0,22	0,35	159 %
56.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto keleivių terminalo galerijų rekonstravimas	VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“	Papildomai aptarnauti keleiviai	0,60	0,95	158 %
57.	Pušyno gatvės rekonstravimas Birštone	Birštono sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 306,74	5 198,57	157 %
58.	Panevėžio rajono savivaldybės kelių ir gatvių rekonstrukcija I etapas	Panevėžio raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 616,74	5 664,51	157 %
59.	Druskininkų miesto M. K. Čiurlionio gatvės atkarpos nuo įvažiavimo prie gyvenamojo namo M. K. Čiurlionio gatvėje Nr. 83 iki įvažiavimo prie Pirminės sveikatos priežiūros centro M. K. Čiurlionio gatvėje Nr. 82 rekonstrukcija	Druskininkų sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	635,25	994,29	157 %
60.	Molėtų rajono Žalvarių gyvenvietės pagrindinės gatvės rekonstrukcija	Molėtų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 943,77	2 984,40	154 %
61.	Centrinės miesto dalies gatvių	Jonavos raj. sav.	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais	92 628,00	141 163,00	152 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	rekonstravimas (Kauno g. dalis ir Sodų g.)	administracija	automobilių keliais laikas			
62.	Jungčių su tarptautiniais koridoriais plėtra. Valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcija (II etapas)	LAKD	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	0,02	0,03	150 %
63.	Tarptautinio Vilniaus oro uosto perono dangos rekonstrukcija	VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“	Papildomai aptarnauti keleiviai	0,06	0,09	150 %
64.	Kauno oro uosto aerodromo modernizavimas	VĮ „Kauno aerouostas“	Papildomai aptarnauti keleiviai	0,28	0,42	150 %
65.	Ignalinos miesto rytinės dalies gatvių rekonstravimas	Ignalinos raj. sav. administracija	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (savivaldybių keliai ir gatvės)	1,24	1,82	147 %
66.	Vietinės reikšmės kelio rekonstrukcija nuo rajoninės reikšmės kelio Nr. 5214 Bukiškis–Maišiagala iki Draugystės g., Bukiščio k., Avižienių sen., Vilniaus r.	Vilniaus raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	5 865,00	8 549,62	146 %
67.	Utenos miesto A. Barausko gatvės rekonstrukcija	Utenos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	30 197,58	43 140,72	143 %
68.	Ignalinos miesto vakarinės dalies gatvių rekonstravimas ir statyba	Ignalinos raj. sav. administracija	Nutiesti nauji ir rekonstruoti esami automobilių keliai (savivaldybių keliai ir gatvės)	1,08	1,54	143 %
69.	Prienų rajono savivaldybės vietinės reikšmės kelių infrastruktūros objektų plėtos trečiasis etapas	Prienų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	13 497,32	19 161,42	142 %
70.	Telšių miesto Rambyno gatvės rekonstrukcija	Telšių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	5 531,00	7 850,00	142 %
71.	Ignalinos miesto rytinės dalies gatvių rekonstravimas	Ignalinos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	7 794,00	11 033,00	142 %
72.	Panoterių miestelio Alyvų gatvės asfaltavimas	Jonavos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	38 471,00	54 340,00	141 %



Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
73.	Bajorų gatvės Zarasų mieste rekonstrukcija pagal parengtą techninį projektą	Zarasų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	124,10	175,20	141 %
74.	Ignalinos miesto Technikos skersgatvio dalies. Girminių kaimo kelio dalies ir kelio Girminiai – Žvirbliškė – Ažušilė – Vidiškės dalies rekonstrukcija	Ignalinos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 691,45	2 382,86	141 %
75.	Kelio nuo UAB „Visagino linija“ žemės sklypo iki savivaldybės kelio Nr. 53 bei Vilties gatvės rekonstravimas	Visagino sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	4 431,33	6 237,04	141 %
76.	Kelmės m. šiaurinės m. dalies gatvių rekonstrukcija. II etapas (Aušros g. ir Saulėtekio g.)	Kelmės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 627,30	2 284,95	140 %
77.	Ignalinos miesto vakarinės dalies gatvių rekonstravimas ir statyba	Ignalinos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	4 578,79	6 343,24	139 %
78.	Šilutės miesto Darbininkų mikrorajono gatvių rekonstrukcija. II etapas	Šilutės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	6 050,00	8 345,00	138 %
79.	Rokiškio miesto J. Biliūno gatvės dalies ir nuvažų rekonstravimas. įrengiant asfaltbetonio dangą	Rokiškio raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	175,71	242,10	138 %
80.	Vilkaviškio rajono vietinės reikšmės kelių ir gatvių rekonstravimas (pirmasis darbų etapas)	Vilkaviškio raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	2 723,96	3 731,00	137 %
81.	A. Juozapavičiaus prospekto rekonstrukcija	Kauno m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	130 232,74	177 152,11	136 %
82.	Žvyrkelio Želsva – Naujiena – Išlandžiai (Liudvinavo sen.) rekonstrukcija ir asfaltavimas. I etapas	Marijampolės sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	4 213,14	5 721,01	136 %
83.	Visagino miesto Statybininkų gatvės rekonstravimas ir aplinkinės teritorijos	Visagino sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	252 024,00	336 074,00	133 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	sutvarkymas (I etapas – nuo Draugystės gatvės iki Taikos pr.)					
84.	Kretingos miesto pietinio kvartalo Laisvės, Šiaulių ir Šeduvos gatvių rekonstrukcija	Kretingos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	4 453,00	5 917,80	133 %
85.	Biržų rajono Vabalninko miesto apvažiavimo rekonstravimas	Biržų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	2 460,00	3 241,00	132 %
86.	Linksmučių kaimo Naujosios gatvės rekonstrukcija	Pakruojo raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	167,17	220,20	132 %
87.	Vievio miesto Šviesos kelio / gatvės atkarpos. einančios nuo vaikų darželio iki Vilniaus g., rekonstrukcija, įrengiant pėsčiųjų, dviračių ir kito bevariklio transporto takus ir įdiegiant kitas eismo saugumą gerinančias priemones	Elektrėnų sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	380,00	498,00	131 %
88.	Molėtų rajono Luokesos seniūnijos Kanapelkos kaimo pagrindinės Pušų gatvės rekonstrukcija	Molėtų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	185,52	241,45	130 %
89.	Pervalkos gatvės dalies rekonstrukcija Neringoje	Neringos sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 359,00	1 762,00	130 %
90.	Alytaus rajono savivaldybės vietinės reikšmės kelio Pivašiūnai – Eigirdonys rekonstrukcija	Alytaus raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 110,51	1 431,60	129 %
91.	Pakruojo kaimo Žemdirbių gatvės rekonstrukcija	Pakruojo raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	451,06	578,16	128 %
92.	J. Janonio gatvės dangų ir šaligatvių restauravimas	Klaipėdos m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 338,00	4 243,23	127 %
93.	Šiaulių rajono Kuršėnų miesto Kraštinės. Užmiesčio, M. K. Čiurlionio gatvių rekonstrukcija	Šiaulių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 458,67	4 392,18	127 %
94.	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos	VĮ „Klaipėdos	Padidėjęs Ro-Ro, Ro-PAX laivais	1,14	1,44	126 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	kanalo gilinimas ir platinimas	valstybinio jūrų uosto direkcija“	gabenamų krovinių kiekis			
95.	Vilniaus rajono Mickūnų sen. Galgių k. Centrinės g. rekonstrukcija	Vilniaus raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	6 118,00	7 728,00	126 %
96.	Mikniūnų kaimo Trivalakių gatvės rekonstrukcija	Pakruojo raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	723,88	913,44	126 %
97.	Rokiškio miesto Respublikos gatvės rekonstravimas	Rokiškio raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	6 726,42	8 439,00	125 %
98.	Pakruojo miesto Vytauto Didžiojo gatvės rekonstrukcija	Pakruojo raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 313,45	4 146,40	125 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

## (ii) Projektų, nepasiekusių 75 % rezultatyvumo, sąrašas

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
1.	Žvyrkelių asfaltavimo programa. II etapas. Rytų Lietuvos (Panevėžio ir Utenos) regionai	LAKD	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	0,03	0,02	66 %
2.	Kelmės m. šiaurinės m. dalies gatvių rekonstrukcija. III etapas (V. Putvinskio gatvės dalis)	Kelmės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	23 413,00	356,69	2 %
3.	Eismo saugos ir aplinkosaugos priemonių diegimas, II etapas	LAKD	Panaikintos „juodosios dėmės“	9,00	0,00	0 %
4.	Eismo saugos ir aplinkosaugos priemonių diegimas, III etapas	LAKD	Panaikintos „juodosios dėmės“	7,00	0,00	0 %
5.	Krašto ir rajoninių kelių rekonstrukcija	LAKD	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	0,05	0,00	0 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
6.	Žvyrkelių asfaltavimo programa. II etapas. Vakarų Lietuvos (Šiaulių) regionas	LAKD	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	0,01	0,00	0 %
7.	Žvyrkelių asfaltavimo programa. II etapas. Vakarų Lietuvos (Klaipėdos ir Telšių) regionai	LAKD	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	0,01	0,00	0 %
8.	Elektrėnų savivaldybės vietinės reikšmės kelio Kietaviškės (nuo Bažnyčios g.)–Kloniniai Mijaugonys (iki sankryžos su rajoniniu keliu Nr. 1810 Kloniniai Mijaugonys–Elektrėnai) rekonstrukcija	Elektrėnų sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	7 055,12	0,00	0 %
9.	Lentvario miesto pietinės dalies (Bažnyčios, Lauko ir Geležinkelio) gatvių rekonstravimas	Trakų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	14 501,00	0,00	0 %
10.	Geležinio Vilko g. nuo A. Goštauto iki M. K. Čiurlionio g. rekonstrukcija	Vilniaus m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	187 445,27	0,00	0 %
11.	Švenčionių miesto Vilniaus gatvės dalies šaligatvių ir Strūnaičio gatvės rekonstrukcija	Švenčionių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	4 665,33	0,00	0 %
12.	Ukmergės m. gatvių, šaligatvių, pėsčiųjų – dviračių takų (Bažnyčios g. ir J. Basanavičiaus g.) rekonstrukcija	Ukmergės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	11 259,20	0,00	0 %
13.	Švenčionių miesto Partizanų gatvės dalies ir Mažosios gatvės dalies rekonstravimas	Švenčionių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	2 771,08	0,00	0 %
14.	Varėnos miesto M. K. Čiurlionio gatvės dalies rekonstravimas	Varėnos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	760,54	0,00	0 %
15.	Prienų miesto J.Lukšos ir Sporto gatvių rekonstrukcija	Prienų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	2 419,39	0,00	0 %
16.	Raseinių miesto V. Grybo gatvės rekonstravimas	Raseinių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	4 269,28	0,00	0 %
17.	Kaišiadorių rajono žvyrkelių asfaltavimas,	Kaišiadorių raj. sav.	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais	197,45	0,00	0 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	III etapas	administracija	automobilių keliais laikas			
18.	Savanorių pr. žemutinės įkalnės šlaito ir šaligatvio sutvirtinimas	Kauno m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 044,32	0,00	0 %
19.	K. Petrausko g. (nuo Vydūno al. iki Radvilėnų pl.) rekonstravimas	Kauno m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	9 078,09	0,00	0 %
20.	Palangos miesto Kęstučio gatvės rekonstrukcija	Palangos m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	12,279 89	0,00	0 %
21.	Kretingos miesto Žalgirio gatvės rekonstrukcija	Kretingos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	614,00	0,00	0 %
22.	Šilutės miesto Naujakurių mikrorajono Karklų gatvės rekonstravimas	Šilutės raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 813,59	0,00	0 %
23.	Biržų miesto ir Pačeriaukštės kaimo gatvių rekonstravimas	Biržų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	17 128,00	0,00	0 %
24.	Panevėžio miesto žvyrutų gatvių asfaltavimas, II etapas	Panevėžio m. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	18 840,22	0,00	0 %
25.	Pakruojo miesto P. Mašiotų gatvės rekonstrukcija	Pakruojo raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	3 530,88	0,00	0 %
26.	Jurbarko rajono Dainių k. dalies Užtvankos gatvės, Jurbarko miesto Gedimino gatvės, V. Kudirkos gatvės ir Liepų gatvės rekonstrukcija bei B. Nedzinskienės gatvės ir K. Donelaičio gatvės pratęsimo įrengimas	Jurbarko raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	5 568,81	0,00	0 %
27.	Jautakių ir Ukrių gatvių bei Varduvos gatvės dalies rekonstrukcija	Mažeikių raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	998,47	0,00	0 %
28.	Molėtų miesto Vasario 16-osios ir Kalno gatvių rekonstrukcija	Molėtų raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	260 810,00	0,00	0 %
29.	Visagino miesto pagalbinės gatvės gyvenamųjų namų Kosmoso, Visagino,	Visagino sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 034,00	0,00	0 %

Nr.	Projekto pavadinimas	Pareiškėjas	Rodiklis	Sutartyje nurodyta rodiklio reikšmė	Pasiekta rodiklio reikšmė	Rezultatyvumas
	Partizanų gatvių kvartale rekonstrukcija					
30.	Utenos miesto Palangos gatvės dalies nuo J. Basanavičiaus g. iki Kupiškio g. rekonstravimas	Utenos raj. sav. administracija	Sutrumpėjęs kelionės rekonstruotais automobilių keliais laikas	1 157,07	0,00	0 %
31.	Naujos Marvelės krovinės priekabos Kaune statyba. Statybos darbai (I etapas)	VĮ „Vidaus vandens kelių direkcija“	Aptarnauta laivų vidutiniškai per metus	50,00	0,00	0 %
32.	Intermodalinio terminalo Vilniaus viešajame logistikos centre projektavimas ir statyba	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Intermodaliniuose terminaluose krautų intermodalinių transporto vienetų / konteinerių kiekis	27,00	0,00	0 %
33.	Intermodalinio terminalo Kauno viešajame logistikos centre projektavimas ir statyba	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Intermodaliniuose terminaluose krautų intermodalinių transporto vienetų / konteinerių kiekis	13,00	0,00	0 %
34.	Baltijos prospekto ir Minijos gatvės sankryžos rekonstrukcija. I statybos etapas	Klaipėdos m. sav. administracija	Padidėjęs Ro-Ro, Ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis	0,84	0,00	0 %
35.	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vidinio laivybos kanalo nuo PK(-5,5) iki PK(21) (I gilimo darbų etapas) gilimo darbai	VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“	Padidėjęs Ro-Ro, Ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis	0.80	0,00	0 %
36.	Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra II etapas. Klaipėdos stoties pėsčiųjų tilto rekonstrukcija	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	0,02	0,00	0 %
37.	Antrojo kelio EC ir Nemuno kelyno EC įrengimas	AB „Lietuvos geležinkeliai“	Padidėjęs Klaipėdos geležinkelio mazgo pajėgumas	0,40	0,00	0 %
38.	Ekologiškų viešojo transporto autobusų įsigijimas Šiaulių mieste (I etapas)	Šiaulių m. sav. administracija	Padidėjęs viešojo miesto transportu vežamų keleivių skaičius	306 700,00	-2 073 699,00	-676 %
39.	Ekologiškų viešojo transporto autobusų įsigijimas Panevėžio mieste (I etapas)	Panevėžio m. sav. administracija	Padidėjęs viešojo miesto transportu vežamų keleivių skaičius	212 600,00	-1 833 011,00	-862 %

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis SFMIS duomenimis

## Priedas 10

### Veiksmų programose ir jų prieduose nustatytų stebėsenos rodiklių reikšmių palyginimas

Rodiklis	VP priede nurodyta siektina reikšmė (2015 m.)	VP nurodyta siektina reikšmė (2015 m.)	Komentaras
<b>3 SSVP prioritetas „Aplinka ir darnus vystymasis“</b>			
Padidėjusi švaresnių degalų (biodegalų, dujų) ir elektros energijos panaudojimo dalis sąlyginiais vienetais bendrame viešojo transporto sunaudojamų degalų kiekyje (proc.)	3 %	3 %	SSVP ir SSVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė nesiskiria: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis išliko 3 %. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 1,21 % – nepasiekė planuotosios reikšmės, išlieka validi.
Atnaujintų viešojo transporto priemonių skaičius (vnt.)	50 vnt.	85 vnt.	Analizuojamuoju laikotarpiu rodiklio reikšmė išaugo: susidūrus su aukštu LR savivaldybių poreikiu naujoms viešojo transporto priemonėms, rodiklis VP buvo padidintas 70 %. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 174 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 87 vnt. – tiksliau atitinka VP numatytąjį; rezultatyvumas siekia 102 %.
Nutiestas naujas troleibusų kontaktinis tinklas (km)	10 km	2 km	Analizuojamuoju laikotarpiu numatytas pirminis kontaktinio tinklo tiesimo projektų poreikis buvo mažesnis, nei planuota. Pagal gautą paraiškų skaičių rodiklis buvo sumažintas 5 kartus. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 21 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 2,10 km – tiksliau atitinka VP numatytąjį; rezultatyvumas siekia 105 %.
<b>4 EAVP prioritetas „Esminė ekonominė infrastruktūra“</b>			
Panaikintų „juodųjų dėmių“ skaičius	25 vnt.	25 vnt.	EAVP ir EAVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė nesiskiria: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis išliko 25 vnt. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 7 vnt. – nepasiekė planuotosios reikšmės, išlieka validi. Vis dėlto, pažymėtina, jog iki Vertinimo atlikimo laikotarpio visų „juodųjų dėmių“ panaikinimo dar negalima užfiksuoti, todėl ES nepakankamas intervencijų rezultatyvumas turi būti vertinamas kritiškai.
Įdiegtos saugaus eismo gerinimo ir aplinkosaugos priemonės padidinto	35 vnt.	70 vnt.	Analizuojamuoju laikotarpiu numatytas pirminis įsigytų priemonių skaičius buvo pritaikytas prie paraiškose ir projektų sutartyse numatyto kur kas didesnio jų poreikio. Šiuo atveju, rodiklis buvo padidintas 2 kartus. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius

Rodiklis	VP priede nurodyta siektina reikšmė (2015 m.)	VP nurodyta siektina reikšmė (2015 m.)	Komentaras
avaringumo rizikos ruožuose (vnt.)			siekė 214 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 75 vnt. – tiksliau atitinka VP numatytąjį; rezultatyvumas siekia 107 %.
Sutaupyta laikas vežant krovinius rekonstruotais geležinkeliais (mln. t val.)	4 mln. t val.	0,47 mln. t val.	Analizuojamuoju laikotarpiu atliktame EAVP transporto sektoriaus stebėsenos rodiklių vertinime <sup>15</sup> siūlyta skaičiais išreikštą uždavinį 2015 m. pakeisti į 0,50 mln. t val. Atitinkamai atnaujintoje VP užfiksuotas siektinas rodiklis buvo sumažintas į 0,47 mln. t val. Rezultatyvumui įvertinti naudojant pirminį VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 92,5 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 3,7 mln. t val. – kur kas labiau atitiko pirminę suplanuotą reikšmę, nei atnaujintą tikslą. Šiuo atveju, naujai skaičiuojamas rezultatyvumas siekia 787 %. Tai indikuoja, jog sutaupyto laiko rodiklis reikšmingai viršijo lūkesčius, minėto vertinimo metu pritaikytus prie pasikeitusios ekonominės situacijos ir pesimistiškesnių prognozių.
Nutiesta naujų ir rekonstruota esamų automobilių kelių (km)	690 km	1 200 km	Analizuojamuoju laikotarpiu dėl reikšmingai pasikeitusių sąlygų rinkoje (po ekonominės krizės ženkliai atpigusių statybos rangos kainų) pirminis naujai statomų ir rekonstruojamų kelių ilgis tapo mažesnis, nei pavyko pasiekti. Pagal gautą paraiškų skaičių ir darbų poreikį rodiklis buvo padidintas 174 %. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 131 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 901,67 km – tiksliau atitinka VP numatytąjį; rezultatyvumas siekia 75,1 %.
Nutiesta naujų ir rekonstruota esamų geležinkelių kelių (km)	50 km	35 km	Analizuojamuoju laikotarpiu dėl mažesne, nei planuota, apimtimi įvykusių projektų (sunkumų rengiant techninius projektus, išperkant geležinkeliui tiesti reikalingą nekilnojamąjį turtą <sup>16</sup> ) pirminis numatytas geležinkelių kelių ilgis buvo sumažintas 30 %. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 71 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 35,37 km – tiksliau atitinka VP numatytąjį; rezultatyvumas siekia 101 %.
Aptarnautų laivų skaičius vidutiniškai per metus (vnt.)	3 000 vnt.	50 vnt.	Analizuojamuoju laikotarpiu atliktame EAVP transporto sektoriaus stebėsenos rodiklių vertinime <sup>15</sup> siūlyta skaičiais išreikštą uždavinį 2015 m. pakeisti į 384 vnt. Atsižvelgus į rekomendacijas ir pasikeitusį įgyvendinamų projektų sąrašui, atnaujintoje VP užfiksuotas siektinas rodiklis buvo sumažintas į 50 vnt. SFMIS šio rodiklio stebėsenos duomenys nėra kaupiami, todėl rezultatyvumas negali būti įvertintas.
Pastatyta ir rekonstruota prieplaukų (vnt.)	2 vnt.	1 vnt.	Analizuojamuoju laikotarpiu atliktame EAVP transporto sektoriaus stebėsenos rodiklių vertinime siūlyta skaičiais išreikšto uždavinio 2015 m. nekeisti (palikti numatytąją reikšmę 2 vnt.). Atsižvelgus į tai, jog Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste nuspręsta neįgyvendinti projekto „Mažųjų ir pramoginių laivų prieplaukos statyba ir akvatorijos gilinimas“, planuojama rodiklio reikšmė pakeista į 1 vnt. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 50 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 1 vnt. – tiksliau atitinka VP

<sup>15</sup> Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto institutas. EAVP įgyvendinimo rodiklių transporto sektoriuje skaičiavimas. 2010. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

<sup>16</sup> LR SusMin ES paramos koordinavimo skyriaus specialistai, interviu, Vilnius, 2016 m. lapkričio 8 d.



Rodiklis	VP priede nurodyta siektina reikšmė (2015 m.)	VP nurodyta siektina reikšmė (2015 m.)	Komentaras
			numatytąjį; rezultatyvumas siekia 100 %.
<b>5 EAVP prioritetas „Transeuropinių tinklų plėtra“</b>			
Pervežtų krovinių kiekis TEN-T tinklu per metus (mln. t)	12 mln. t	15 mln. t <sup>17</sup>	EAVP ir EAVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė skiriasi 25 %: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis buvo padidintas 3 mln. t. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 3,27 mln. t – nepasiekė planuotosios reikšmės, išlieka validi.
Nutiesta naujų ir rekonstruota esamų TEN-T tinklo automobilių kelių (km)	315 km	315 km	EAVP ir EAVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė nesiskiria: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis išliko 315 km. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 391,53 km – pasiekė planotąją reikšmę, išlieka validi. Šiuo atveju, rezultatyvumas siekia 124 %.
Nutiesta naujų ir rekonstruota esamų TEN-T tinklo geležinkelių kelių (km)	170 km	350 km	Analizuojamuoju laikotarpiu dėl išaugusio paramos poreikio ir didesnių, nei planuota, sutartimis patvirtintų geležinkelių kelių statybos darbų apimčių, pirminis numatytas rodiklis buvo padidintas kiek daugiau nei dvigubai – 106 %. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 241 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 409,61 km – tiksliau atitinka VP numatytąjį; rezultatyvumas siekia 117 %.
Padidėjęs Ro-Ro, Ro-PAX laivais gabenamų krovinių kiekis (mln. t)	1,5 mln. t	1,5 mln. t	EAVP ir EAVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė nesiskiria: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis išliko 1,5 mln. t. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 3,32 mln. t – pasiekė planotąją reikšmę, išlieka validi. Šiuo atveju, rezultatyvumas siekia 221 %.
Padidėjęs Ro-Ro, Ro-PAX laivais gabenamų keleivių skaičius (tūkst. keleiv.)	83 tūkst. keleivių	83 tūkst. keleivių	EAVP ir EAVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė nesiskiria: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis išliko 83 tūkst. keleivių. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 84 tūkst. keleivių – pasiekė planotąją reikšmę, išlieka validi. Šiuo atveju, rezultatyvumas siekia 101 %.
Pastatyta ir rekonstruota krantinių (m)	775 m	775 m	EAVP ir EAVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė nesiskiria: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis išliko 775 m. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 1 064,29 m – pasiekė planotąją reikšmę, išlieka validi. Šiuo atveju, rezultatyvumas siekia 137 %.
Papildomai aptarnautų keleivių skaičius (mln. keleivių)	1,16 mln. keleivių	1,16 mln. keleivių	EAVP ir EAVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė nesiskiria: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis išliko 1,16 mln. keleivių. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 4,04 mln. keleivių – pasiekė planotąją reikšmę, išlieka validi. Šiuo atveju, rezultatyvumas siekia 348 %.
Įgyvendintų projektų	6 vnt.	11 vnt.	Analizuojamuoju laikotarpiu dėl išaugusio suplanuotų projektų skaičiaus pirminis numatytas rodiklis buvo padidintas kiek daugiau

<sup>17</sup> Skirtumas tarp skaičiaus išreikšto uždavinio 2015 m. – 125 mln. t ir pradinės situacijos 2005 m. – 110 mln. t.

Rodiklis	VP priede nurodyta siektina reikšmė (2015 m.)	VP nurodyta siektina reikšmė (2015 m.)	Komentaras
skaičius (vnt.)			beveik dvigubai – 83 %. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 233 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 14 projektų – tiksliau atitinka VP numatytąjį; rezultatyvumas siekia 127 %.
Sutaupyta laikas (mln. automobilių val.)	18,4 mln. automobilių val.	1,5 mln. automobilių val.	Analizuojamuoju laikotarpiu atliktame EAVP transporto sektoriaus stebėsenos rodiklių vertinime <sup>18</sup> siūlyta skaičiais išreikštą uždavinį 2015 m. pakeisti į 1,5 mln. t val. Atitinkamai atnaujintoje VP užfiksuotas siektinas rodiklis buvo sumažintas 92 %. Rezultatyvumui įvertinti naudojant VP priedo rodiklį, šis indikatorius siekė 30 %. Faktiškai pasiektas rodiklis – 5,58 mln. automobilių val. – viršijo vertinimo lūkesčius ir tiksliau atitinka VP numatytąjį; rezultatyvumas siekia 372 %.
Nutiesta ir rekonstruota kelių (km)	24 km	24 km	EAVP ir EAVP priede nurodyta siektina rodiklio reikšmė nesiskiria: analizuojamuoju laikotarpiu siektinas rodiklis išliko 24 km. Išvada, jog faktiškai pasiektas rodiklis – 34,07 km – pasiekė planotąją reikšmę, išlieka validi. Šiuo atveju, rezultatyvumas siekia 142 %.

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis EAVP, SSVP ir jų priedais

<sup>18</sup> Vilniaus Gedimino technikos universiteto Transporto institutas. EAVP įgyvendinimo rodiklių transporto sektoriuje skaičiavimas. 2010. <<http://www.esparama.lt/vertinimo-ataskaitos>>

## Priedas 11

### (i) ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų poveikio sukuriamai BPV modelio aprašymas

Makroekonometrinis transporto sektoriaus modelis sudarytas siekiant įvertinti 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų grąžą per sukuriama bendrąją pridėtinę vertę, t. y., įvertinti investicijų grąžą Eur.

Visi modelyje naudojami įverčiai apima ketvirtinius (I–IV ketv.) duomenis nuo 2005 m. iki 2015 m. Poveikiui ilguoju laikotarpiu nustatyti naudojamas laikotarpis nuo 2005 m. iki 2020 m. Jei neapibrėžta kitaip, transporto sektorių apibūdinantys rodikliai apima duomenis, priskiriamus H sektoriui pagal EVRK 2 redakciją.

Modelio lygtis sudaryta atsižvelgiant į Vertinimo metu (iki 2016 m. lapkričio mėn.) viešai prieinamus aktualius ES struktūrinių fondų investicijų vertinimus, tarp kurių – „Europos Sąjungos struktūrinės paramos poveikio Lietuvos konkurencingumui vertinimas“ (2015 m.)<sup>19</sup>, „ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas: galutinė vertinimo ataskaita“ (2010 m.)<sup>20</sup>.

#### Modelio kintamieji

Modelyje naudojami kintamieji detalizuojami toliau pateikiamoje lentelėje (žr. Lent. 20).

**Lent. 20: ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų poveikio sukuriamai BPV modelyje naudojami kintamieji**

Žymuo	Kintamasis	Duomenų šaltinis	Laikotarpis
<i>BPVh</i>	Bendroji pridėtinė vertė, sukuriama transporto sektoriuje, to meto kainomis, mln. Eur	Lietuvos statistikos departamentas	2005 m. I ketv. – 2015 m. IV ketv.
<i>Xh</i>	Transporto paslaugų LR mokėjimų balansas (kreditas), Eur	Lietuvos bankas	
<i>Zh</i>	2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu EK deklaruotų lėšų suma į Vertinimo apimtį patenkančių finansavimo priemonių projektams, Eur	SFMIS	
<i>MIh</i>	Transporto sektoriaus materialiosios investicijos, to meto kainomis, tūkst. Eur	Lietuvos statistikos departamentas	
<i>Ph</i>	Prekybos, transporto, apgyvendinimo ir maitinimo paslaugų kainų defliatorius, proc.	Eurostat	

Šaltinis: sudaryta autorių

<sup>19</sup> UAB „ESTEP Vilnius“ ir VšĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. Europos Sąjungos struktūrinės paramos poveikio Lietuvos konkurencingumui vertinimas. 2015 m. balandžio 27 d. <[http://www.esparama.lt/es\\_parama\\_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/Konkurencingumo\\_vertinimas\\_ataskaita\\_LT.pdf](http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/Konkurencingumo_vertinimas_ataskaita_LT.pdf)>

<sup>20</sup> VšĮ „ESTEP“. 2004–2006 m. ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas: galutinė vertinimo ataskaita. 2010 m. sausio 18 d. <[http://www.esparama.lt/es\\_parama\\_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas\\_ESSP\\_Neringos/Ataskaitos\\_2009MVP/Transporto\\_sektorius\\_ataskaita.pdf](http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2009MVP/Transporto_sektorius_ataskaita.pdf)>

**Modelio sudarymo sąlygos / prielaidos**

- Dėl ryškių periodinių pokyčių ir netipinių ekonominių sąlygų (2008–2009 m. pasaulinės ekonominės krizės) rodiklių duomenų apimtyje buvo naikinamas sezoniškumas, siekiant nustatyti ilgalaikius ryšius tarp skirtingų BPV įtaką darančių veiksnių.
- Dėl sąlyginai trumpo laiko tarpo rodikliai nebuvo skaičiuojami logaritmine forma.
- 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų poveikiui identifikuoti naudotasi modeliuojamų rodiklių pokyčiais, lyginant 2 scenarijus: (i) naudojamos realiai 2007–2016 m. išmokėtos ES struktūrinės paramos sumos pilna apimtimi, (ii) *ceteris paribus*, nagrinėjama ES struktūrinių fondų parama neišmokama. Poveikis laikomas skirtumu tarp esamos situacijos ir scenarijaus, kada ES struktūrinių fondų parama būtų negalima.
- Sudarant modelį, vadovautasi ADL (angl. *Autoregressive Distributed Lag*) ir ECM (angl. *Error Correction Model*) principais: poveikio apimtis buvo apskaičiuota remiantis ADL, o tiriamų kintamųjų vertinimas atliktas naudojantis ECM.

**Modelio forma**

$$\Delta BPV_t^h = -0,087[BPV_{t-1}^h - 971 - 1,617X_{t-1}^h - 2,686Z_{t-1}^h - 0,551MI_{t-1}^h] + 1,454\Delta X_t^h + 0,545\Delta MI_t^h + 0,932\Delta Z_t^h + 7,703P_t^h + \varepsilon$$

**Aprašomoji modelio statistika**

$$\Delta BPV_t^h = -c_1[BPV_{t-1}^h - c_2 - c_3X_{t-1}^h - c_4Z_{t-1}^h - c_5MI_{t-1}^h] + c_6\Delta X_t^h + c_7\Delta MI_t^h + c_8\Delta Z_t^h + c_9P_t^h + \varepsilon$$

**Lent. 21: ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų poveikio sukuriama BPV modelio aprašomoji statistika**

Parametras	Įvertis	p-value	Aprašomoji modelio statistika
c <sub>1</sub>	-0,087	0,047	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Residual standard error: 37,49 su 38 laisvės laipsniais</li> <li>• Multiple R<sup>2</sup>: 0,7113</li> <li>• Adjusted R<sup>2</sup>: 0,6733</li> <li>• F-statistic: 18,73 su 5 ir 38 laisvės laipsniais, p-value: 2.371e-09</li> <li>• Dickey-Fuller: -1,97 [p-value: 0,12]</li> <li>• Rezultatai dėl heteroskedastistiškumo įvertinti papildomais metodais</li> <li>• Paklaidos yra pasikirsčiusios pagal normalųjį skirstinį</li> <li>• Hipotezės dėl autokoreliacijos ir kolinearumo atitinkamais testais atmestos</li> </ul>
c <sub>2</sub>	970,711	0,00	
c <sub>3</sub>	1,617	0,00	
c <sub>4</sub>	2,686	0,07	
c <sub>5</sub>	0,551	0,069	
c <sub>6</sub>	1,454	0,000	
c <sub>7</sub>	0,545	0,013	
c <sub>8</sub>	0,932	0,018	
c <sub>9</sub>	7,703	0,003	

Šaltinis: sudaryta autorių

## (ii) ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų poveikio darbo užmokesčiui modelio aprašymas

Makroekonometrinis transporto sektoriaus modelis sudarytas siekiant įvertinti 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų įtaką vidutiniam mėnesio *bruto* darbo užmokesčiui transporto sektoriuje.

Visi modelyje naudojami įverčiai apima ketvirtinius (I–IV ketv.) duomenis nuo 2005 m. iki 2015 m. Poveikiui ilguoju laikotarpiu nustatyti naudojamas laikotarpis nuo 2005 m. iki 2020 m. Jei neapibrėžta kitaip, transporto sektorių apibūdinantys rodikliai apima duomenis, priskiriamus H sektoriui pagal EVRK 2 redakciją.

Modelio lygtis sudaryta atsižvelgiant į Vertinimo metu (iki 2016 m. lapkričio mėn.) viešai prieinamus aktualius ES struktūrinių fondų investicijų vertinimus, tarp kurių – „Europos Sąjungos struktūrinės paramos poveikio Lietuvos konkurencingumui vertinimas“ (2015 m.)<sup>21</sup>, „ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas: galutinė vertinimo ataskaita“ (2010 m.)<sup>22</sup>.

### Modelio kintamieji

Modelyje naudojami kintamieji detalizuojami toliau pateikiamoje lentelėje (žr. Lent. 22).

**Lent. 22: ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų poveikio darbo užmokesčio augimui modelyje naudojami kintamieji**

Žymuo	Kintamasis	Duomenų šaltinis	Laikotarpis
<i>Wh</i>	Transporto sektoriaus darbuotojų vidutinis mėnesio <i>bruto</i> darbo užmokestis, Eur	Lietuvos statistikos departamentas	2005 m. I ketv. – 2015 m. IV ketv.
<i>W</i>	Visų šalies ūkio sektorių darbuotojų vidutinis mėnesio <i>bruto</i> darbo užmokestis, Eur	Lietuvos statistikos departamentas	
<i>BPVh</i>	Bendroji pridėtinė vertė, sukuriama transporto sektoriuje, to meto kainomis, mln. Eur	Lietuvos statistikos departamentas	
<i>NL</i>	Nedarbo lygis, proc.	Lietuvos statistikos departamentas	
<i>Mlh</i>	Transporto sektoriaus materialiosios investicijos, to meto kainomis, tūkst. Eur	Lietuvos statistikos departamentas	
<i>Zh</i>	2007–2013 m. ES finansavimo laikotarpiu EK deklaruotų lėšų suma į Vertinimo apimtį patenkančių finansavimo priemonių projektams, Eur	SFMIS	

Šaltinis: sudaryta autorių

<sup>21</sup> UAB „ESTEP Vilnius“ ir VšĮ „Europos socialiniai, teisiniai ir ekonominiai projektai“. Europos Sąjungos struktūrinės paramos poveikio Lietuvos konkurencingumui vertinimas. 2015 m. balandžio 27 d. <[http://www.esparama.lt/es\\_parama\\_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/Konkurencingumo\\_vertinimas\\_ataskaita\\_LT.pdf](http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/Konkurencingumo_vertinimas_ataskaita_LT.pdf)>

<sup>22</sup> VšĮ „ESTEP“. 2004–2006 m. ES struktūrinės paramos poveikio Lietuvos transporto sektoriui vertinimas: galutinė vertinimo ataskaita. 2010 m. sausio 18 d. <[http://www.esparama.lt/es\\_parama\\_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas\\_ESSP\\_Neringos/Ataskaitos\\_2009MVP/Transporto\\_sektorius\\_ataskaita.pdf](http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Vertinimas_ESSP_Neringos/Ataskaitos_2009MVP/Transporto_sektorius_ataskaita.pdf)>

**Modelio sudarymo sąlygos / prielaidos**

- Dėl ryškių periodinių pokyčių ir netipinių ekonominių sąlygų (2008–2009 m. pasaulinės ekonominės krizės) rodiklių duomenų apimtyje buvo naikinamas sezoniškumas, siekiant nustatyti ilgalaikius ryšius tarp skirtingų BPV įtaką darančių veiksnių.
- Dėl sąlyginai trumpo laiko tarpo rodikliai nebuvo skaičiuojami logaritmine forma.
- 2007–2013 m. ES struktūrinių fondų poveikiui identifikuoti naudotasi modeliuojamų rodiklių pokyčiais, lyginant 2 scenarijus: (i) naudojamos realiai 2007–2016 m. išmokėtos ES struktūrinės paramos sumos pilna apimtimi, (ii) *ceteris paribus*, nagrinėjama ES struktūrinių fondų parama neišmokama. Poveikis laikomas skirtumu tarp esamos situacijos ir scenarijaus, kada ES struktūrinių fondų parama būtų negalima. Modeliuojamas darbo užmokesčio prieaugis parodo, kiek išaugtų analizuojamas darbo užmokestis, jei ekonominėje aplinkoje nevyktų šokų ar reikšmingų kitų kintamųjų pasikeitimų.
- Sudarant modelį, vadovautasi ADL (angl. *Autoregressive Distributed Lag*) ir ECM (angl. *Error Correction Model*) principais: poveikio apimtis buvo apskaičiuota remiantis ADL, o tiriamų kintamųjų vertinimas atliktas naudojantis ECM.

**Modelio forma**

$$\Delta W_t^h = -0,56[W_{t-1}^h + 193 - 0,67W_{t-1} - 0,14BPV_{t-1}^h - 5,30NL_{t-1} + 0,39MI_{t-1}^h - 0,10Z_{t-1}^h] + 4,56\Delta NL_t - 0,28\Delta MI_t^h + 0,06\Delta Z_t^h + 0,62W_t + \varepsilon$$

**Aprašomoji modelio statistika**

$$\Delta W_t^h = c_1[W_{t-1}^h - c_2 - c_3W_{t-1} - c_4BPV_{t-1}^h - c_5NL_{t-1} - c_6MI_{t-1}^h - c_7Z_{t-1}^h] + c_8\Delta NL_t + c_9\Delta MI_t^h + c_{10}\Delta Z_t^h + c_{11}W_t + \varepsilon$$

**Lent. 23: ES struktūrinių fondų lėšomis finansuotų projektų poveikio darbo užmokesčio augimui modelio aprašomoji statistika**

Parametras	Įvertis	p-value	Aprašomoji modelio statistika
c <sub>1</sub>	-0,560	0,000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Residual standard error: 14,38 su 37 laisvės laipsniais</li> <li>• Multiple R<sup>2</sup>: 0,5962</li> <li>• Adjusted R<sup>2</sup>: 0,5416</li> <li>• F-statistic: 10,93 su 5 ir 37 laisvės laipsniais, p-value: 1,656e-06</li> <li>• Dickey-Fuller: -3,86 [p-value: 0.24]</li> <li>• Paklaidos yra pasikirsčiusios pagal normalųjį skirtinį</li> <li>• Hipotezės dėl heteroskedastistiškumo autokoreliacijos ir kolinearumo atitinkamais testais atmestos</li> </ul>
c <sub>2</sub>	-193,566	0,000	
c <sub>3</sub>	0,697	0,000	
c <sub>4</sub>	0,150	0,000	
c <sub>5</sub>	5,298	0,000	
c <sub>6</sub>	-0,391	0,002	
c <sub>7</sub>	0,099	0,024	
c <sub>8</sub>	4,564	0,041	
9	-0,286	0,001	
10	0,062	0,004	
11	0,621	0,003	

Šaltinis: sudaryta autorių

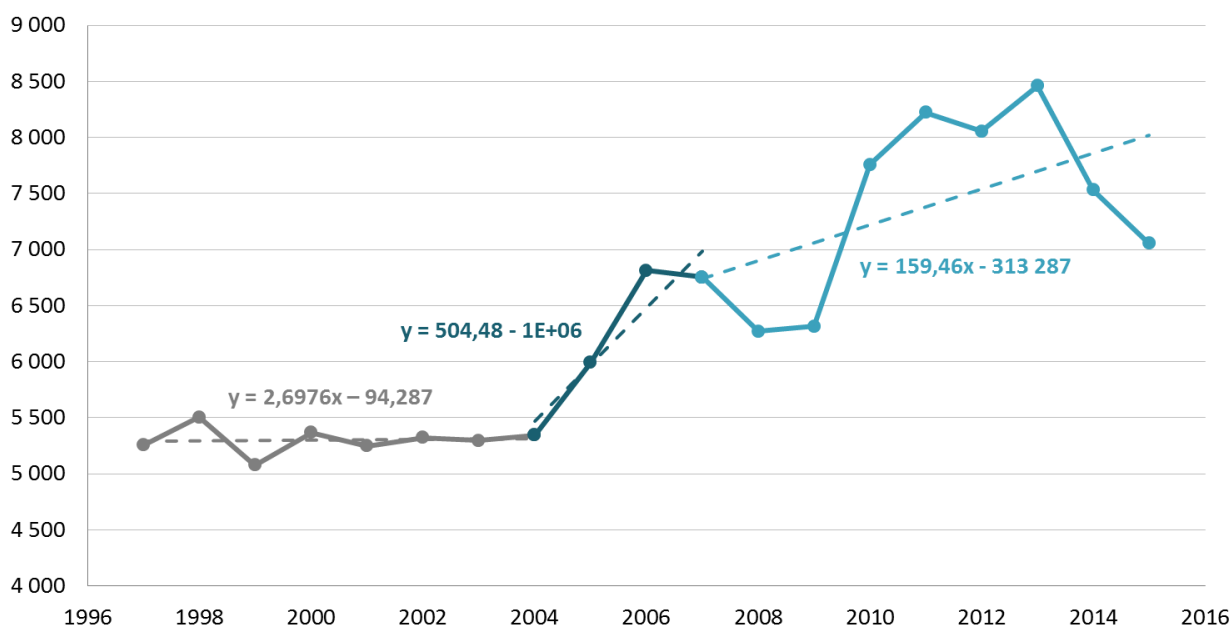
## Priedas 12

(i) Krovinių srautų (visomis transporto rūšimis 1997–2015 m.) pokyčių tendencijos, jų reikšmingumas ir išvados

### Vandens transportas

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 1) parodoma, kaip keitėsi vandens transportu gabenamų krovinių skaičius tūkst. t 1997–2015 m.

Pav. 1: Vandens transportu gabenamų krovinių skaičiaus dinamika, tūkst. t



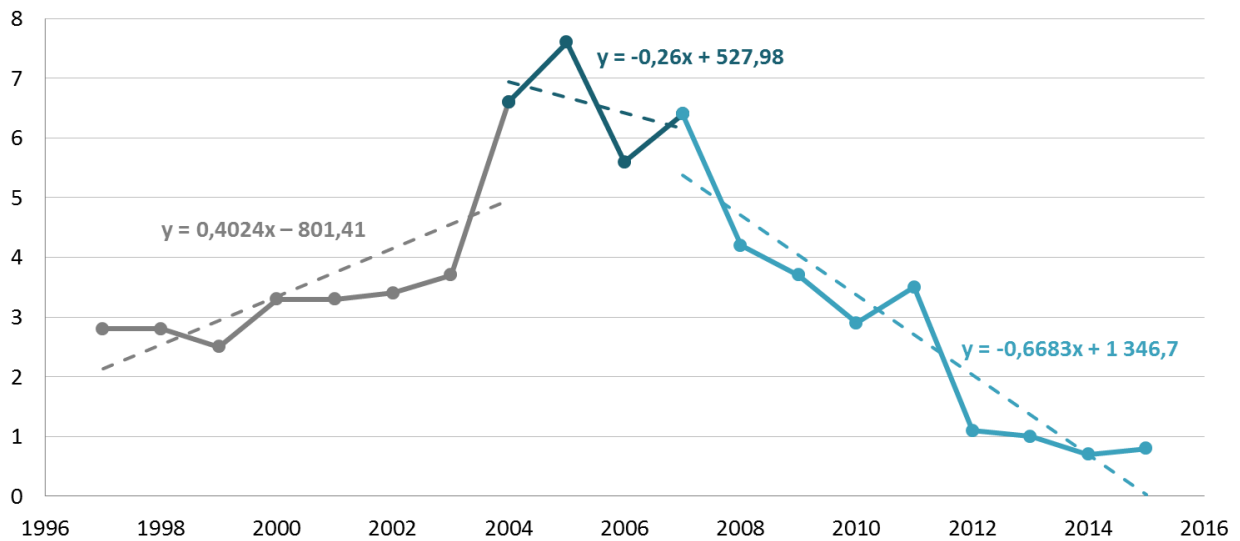
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Vandens transportu gabenamų krovinių skaičius vidutiniškai didėjo 2007–2015 m. laikotarpiu, tačiau lėtesniu tempu nei 2004–2007 m. periodu. 2007–2015 m. laikotarpio determinacijos koeficientas,  $R^2 = 0,2846$ , o tai reiškia, jog šio laikotarpio vandens transportu gabenamų krovinių dispersija yra didelė ir esama tendencijos tiesė paaikškina mažą duomenų pasiskirstymo dalį – vandens transportu gabenamų krovinių kiekiai 2007–2015 m. stipriai svyravo.

### Oro transportas

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 2) parodoma, kaip keitėsi oro transportu gabenamų krovinių skaičius tūkst. t 1997–2015 m.

Pav. 2: Oro transportu gabenamų krovinių skaičiaus dinamika, tūkst. t



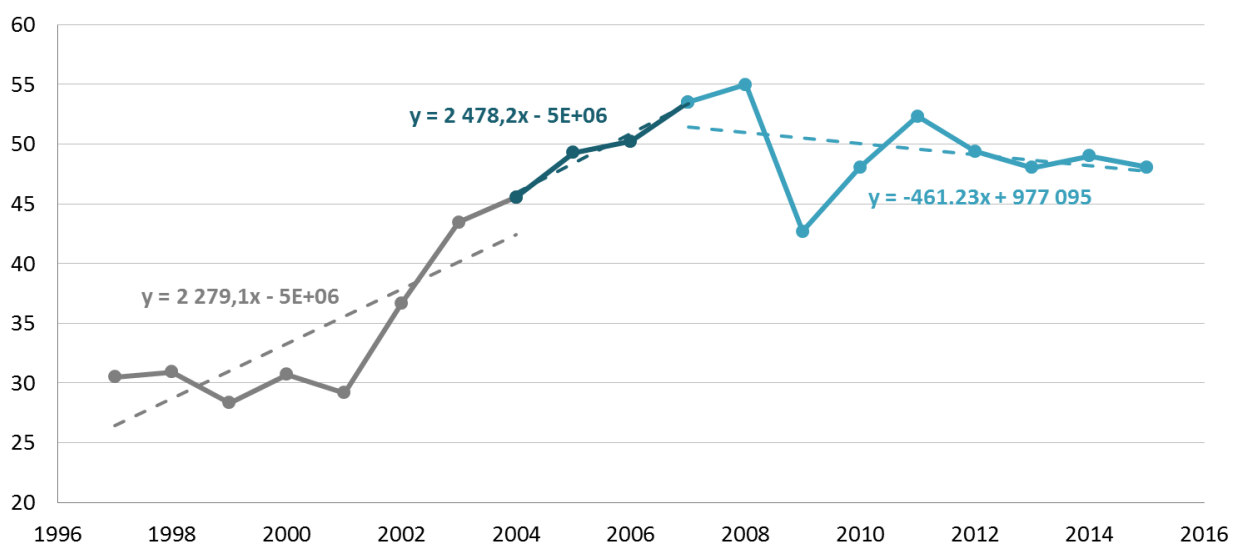
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Oro transportu gabenamų krovinių skaičius vidutiniškai mažėjo 2007–2015 m. laikotarpiu. Šio laikotarpio determinacijos koeficientas  $R^2 = 0,8735$ ; tai reiškia, jog oro transportu gabenamų krovinių dispersija nėra didelė ir esama tendencijos tiesė paaiškina labai didelę duomenų pasiskirstymo dalį.

### Geležinkelių transportas

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 3) parodoma, kaip keitėsi geležinkelių transportu gabenamų krovinių skaičius mln. t 1997–2015 m.

Pav. 3: Geležinkeliais gabenamų krovinių skaičiaus dinamika, mln. t



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

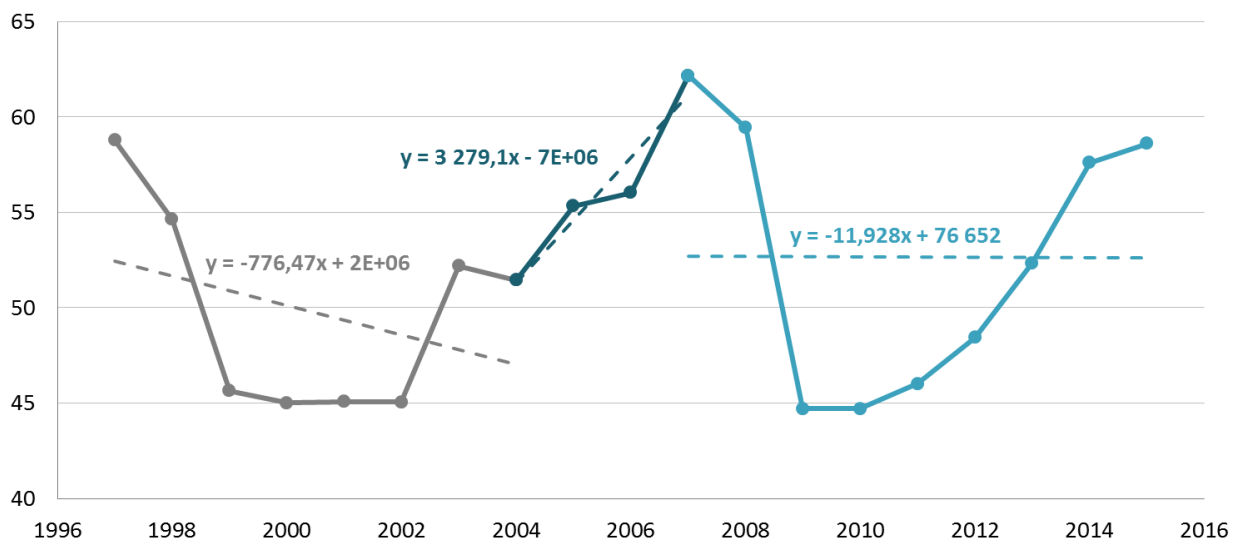


Geležinkelių transportu gabentų krovinių skaičius tendencingai mažėjo 2007–2015 m. laikotarpiu, tačiau tokiai tendencijai didelę įtaką turėjo ekonominis nuosmukis. 2012–2015 m. laikotarpiu geležinkeliais gabenamų krovinių skaičius svyravo labai nežymiai ir tendencija išliko pastovi. Geležinkeliais gabenamų krovinių tendencijos 2007–2015 m. determinacijos koeficientas yra  $R^2 = 0,1191$ ; tai reiškia, jog šio laikotarpio geležinkelių transportu gabenamų krovinių dispersija yra didelė ir esama tendencijos tiesė paaiškina labai nedidelę duomenų pasiskirstymo dalį.

### Automobilių kelių transportas

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 4) parodoma, kaip keitėsi kelių transportu gabenamų krovinių skaičius mln. t 1997–2015 m.

Pav. 4: Keliais gabenamų krovinių skaičiaus dinamika, mln. tonų



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

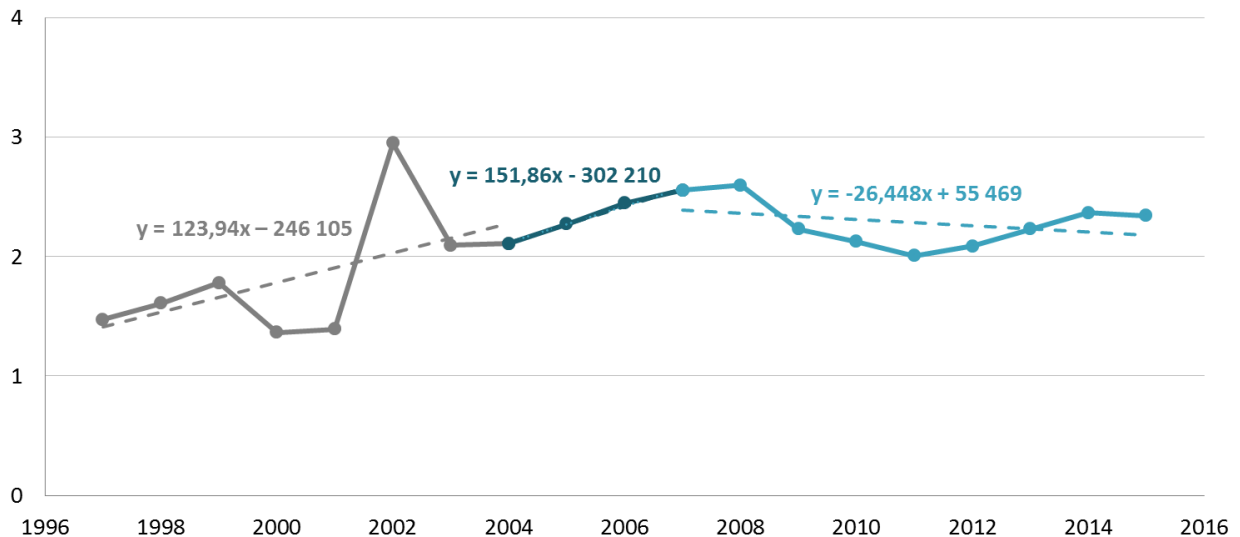
Kelių transportu gabentų krovinių skaičius vidutiniškai mažėjo 2007–2015 m. laikotarpiu, tačiau ši mažėjimo tendencija buvo labai nežymi ir daugiausia nulemta ekonominio nuosmukio. Šio laikotarpio keliais gabenamų krovinių tendencijos determinacijos koeficientas  $R^2 = 2E-05$ ; tai reiškia, jog krovinių apimtys dispersija yra labai didelė ir esama tendencijos tiesė duomenų pasiskirstymą paaiškina silpnai.

## (ii) Keleivių srautų (visomis transporto rūšimis 1997–2015 m.) pokyčių tendencijos, jų reikšmingumas ir išvados

### Vandens transportas

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 5) parodoma, kaip keitėsi vandens transportu besinaudojančių keleivių skaičius tūkst. asm. 1997–2015 m.

Pav. 5: Vandens transportu besinaudojusį keleivių skaičiaus dinamika, tūkst. asm.



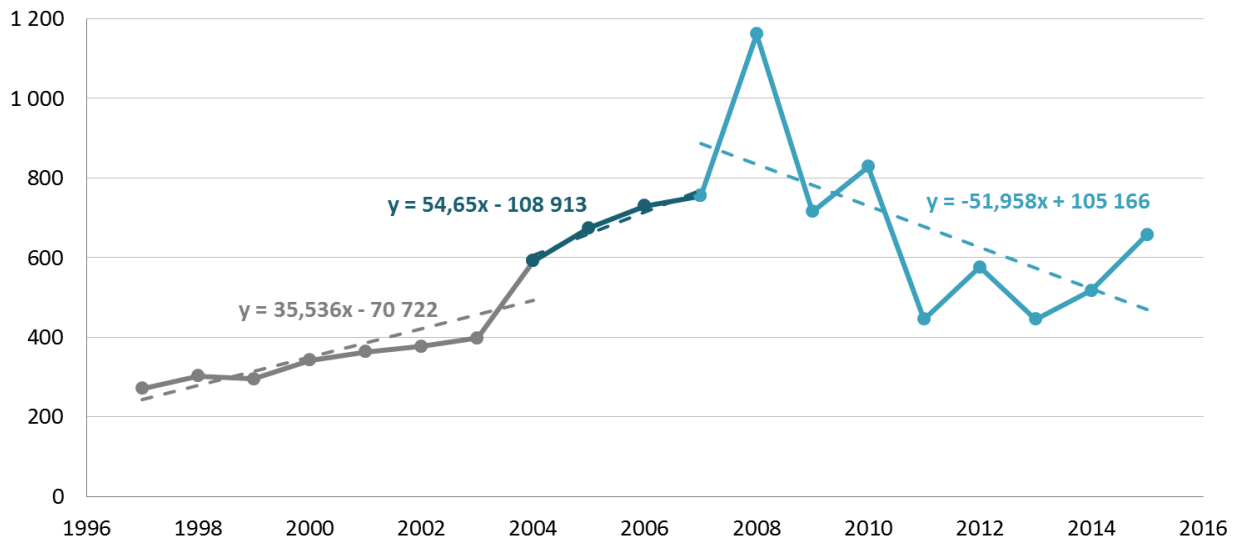
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Vandens transportu keliavusių asmenų skaičiaus tendencija buvo mažėjanti 2007–2015 m. laikotarpiu. Šio laikotarpio determinacijos koeficientas  $R^2 = 0,1275$ ; tai reiškia, jog šio laikotarpio vandens transportu keliavusių žmonių dispersija yra labai didelė ir esama tendencijos tiesė paaiškina mažą duomenų pasiskirstymo dalį.

### Oro transportas

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 6) parodoma, kaip keitėsi oro transportu keliavusių žmonių skaičius tūkst. 1997–2015 m.

Pav. 6: Oro transportu keliavusių žmonių skaičiaus dinamika, tūkst. asm.



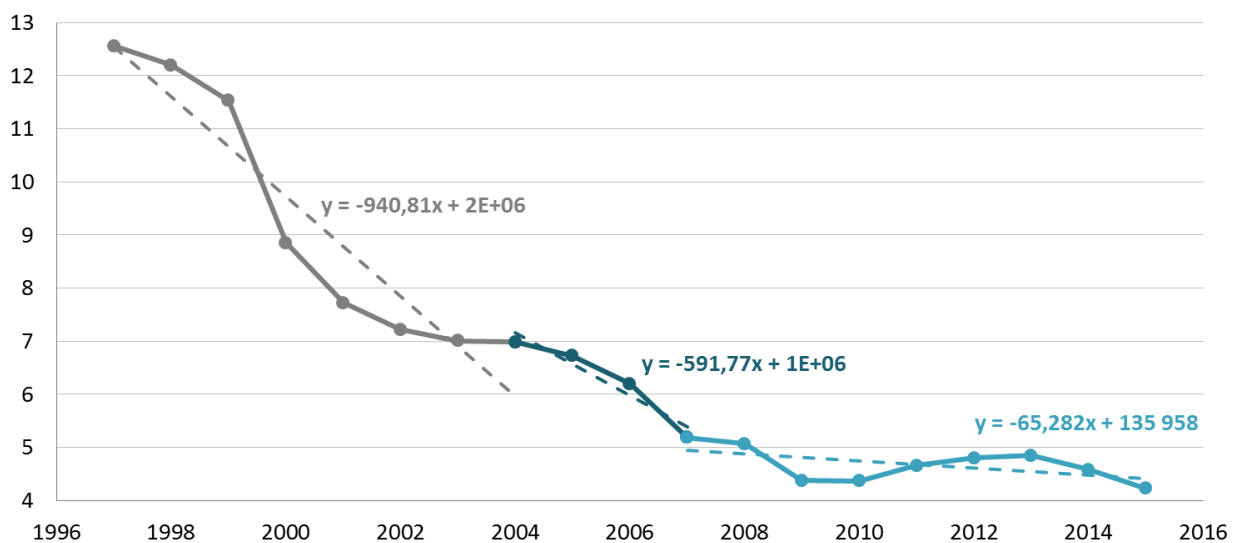
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Oro transportu keliavusių keleivių skaičiaus tendencija buvo mažėjanti 2007–2015 m. laikotarpiu. Šio laikotarpio determinacijos koeficientas  $R^2 = 0,3962$ ; tai reiškia, jog šio laikotarpio vandens transportu keliavusių žmonių dispersija yra didelė ir esama tendencijos tiesė paaiškina mažą duomenų pasiskirstymo dalį.

### Geležinkelių transportas

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 7) parodoma, kaip keitėsi geležinkelių transportu keliaujančių žmonių skaičius tūkst. asm. 1997–2015 m.

Pav. 7: Geležinkelių transportu keliaujančių žmonių skaičiaus dinamika, tūkst. asm.



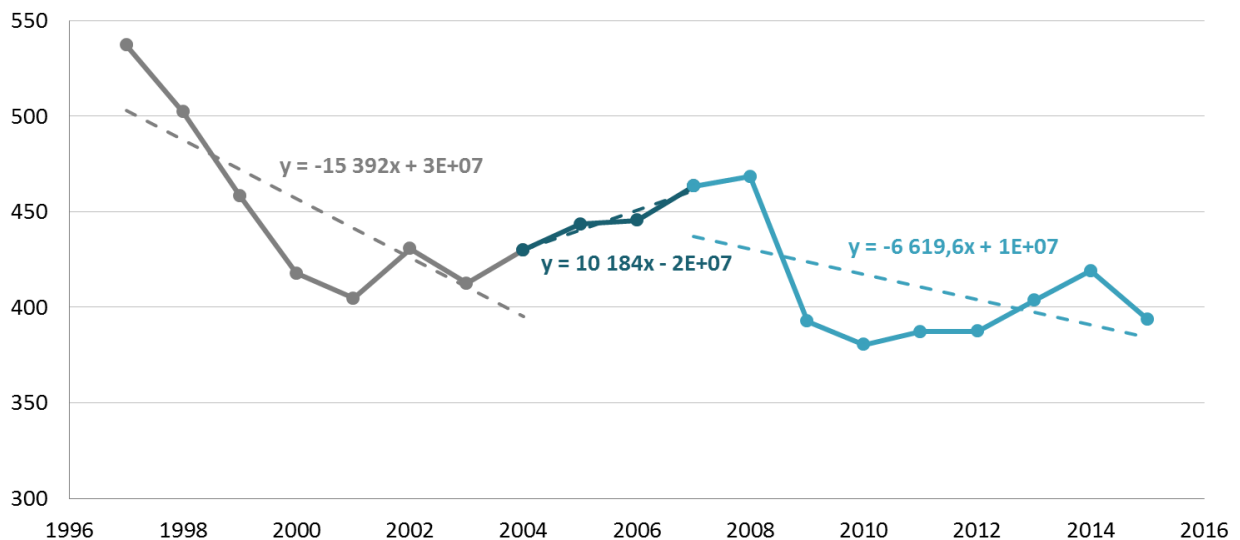
Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

ES investicijos į geležinkelių infrastruktūrą galėjo prisidėti prie lėtesnio keleivių skaičiaus mažėjimo geležinkelių transportu 2007–2015 m. laikotarpiu. Šio laikotarpio determinacijos koeficientas  $R^2 = 0,2989$ ; tai reiškia, jog šio laikotarpio geležinkelių transportu keliavusių žmonių dispersija yra didelė ir esama tendencijos tiesė paaiškina mažą duomenų pasiskirstymo dalį. Tokiam determinacijos koeficientui įtakos galėjo turėti keleivių srautų svyravimai.

### Automobilių kelių transportas

Toliau pateikiamoje iliustracijoje (žr. Pav. 8) parodoma, kaip keitėsi kelių transportu keliavusių žmonių skaičius mln. asm. 1997–2015 m.

Pav. 8: Keliais keliaujančių žmonių skaičiaus dinamika, mln. asm.



Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Keliais keliavusių asmenų skaičiaus tendencija 2007–2015 m. laikotarpiu buvo nežymiai mažėjanti. Šio laikotarpio determinacijos koeficientas  $R^2 = 0,2979$ ; tai reiškia, jog kelių transportu keliavusių žmonių dispersija yra didelė ir esama tendencijos tiesė paaiškina mažą duomenų pasiskirstymo dalį.